«ПРОГРАММА РАБОТ «ПРОВЕДЕНИЕ СЕЙСМОРАЗВЕДОЧНЫХ РАБОТ 4D 4C С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ДОННЫХ СЕЙСМИЧЕСКИХ СИСТЕМ В ПРЕДЕЛАХ КИРИНСКОГО ПЕРСПЕКТИВНОГО УЧАСТКА В АКВАТОРИИ ОХОТСКОГО МОРЯ»

ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (ПМООС)

Приложения

Часть 3

Москва, 2022 г.

«ПРОГРАММА РАБОТ «ПРОВЕДЕНИЕ СЕЙСМОРАЗВЕДОЧНЫХ РАБОТ 4D 4C С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ДОННЫХ СЕЙСМИЧЕСКИХ СИСТЕМ В ПРЕДЕЛАХ КИРИНСКОГО ПЕРСПЕКТИВНОГО УЧАСТКА В АКВАТОРИИ ОХОТСКОГО МОРЯ»

ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (ПМООС)

Приложения

Часть 3

Генеральный директор АО «МАГЭ» **А.Г. Казанин**

Москва,
2022 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЯ.....6
ПРИЛОЖЕНИЕ И СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ 7
ПРИЛОЖЕНИЕ И1 – НИС «Николай Трубятчинский» 8
ПРИЛОЖЕНИЕ И2 – МФАСС «Калас» 130
ПРИЛОЖЕНИЕ И3 – Буксир «Лазурит» 316
ПРИЛОЖЕНИЕ И4 – ИС «Фёдор Ковров» 346
ПРИЛОЖЕНИЕ И5 – НИС «Геофизик» 463

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ И
СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

ПРИЛОЖЕНИЕ И1 – НИС «Николай Трубятчинский»

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

3.1.2

КЛАССИФИКАЦИОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
CLASSIFICATION CERTIFICATE

Выдано в соответствии с Правилами классификации и постройки морских судов Российского морского регистра судоходства
Issued under the provisions of the Rules for the Classification and Construction of Sea-Going Ships of Russian Maritime Register of Shipping

Название судна Name of ship	НИКОЛАЙ ТРУБЯТЧИНСКИЙ NIKOLAY TRUBYATCHINSKY			Регистровый номер Registered number	877550
Тип Type	Исследовательское Research			Номер ИМО IMO number	8705010
Валовая вместимость Gross tonnage	2762		Дата постройки Date of build	01.02.1988	
Длина, (м) Length, (m)	64.50	Ширина, (м) Breadth, (m)	14.00	Высота борта, (м) Depth, (m)	8.47
Тип главных механизмов Type of main machinery	ДВС Internal-combustion engine	10V28A		Суммарная мощность, (кВт) Total power output, (kW)	3000

Настоящим удостоверяется, что в результате проведенного освидетельствования судно, его устройства и оборудование удовлетворяют применимым требованиям Правил для следующего символа класса:

This is certify that as a result of the survey performed the ship, her equipment and arrangements have been found in compliance with the applicable requirements of the Rules for the following class notation:

КМ ★ Arc5 AUT1 Special purpose ship

Свидетельство действительно до
The Certificate is valid until **04.07.2023** при условии его ежегодного подтверждения
subject to annual confirmation

в соответствии с Правилами.
in accordance with the Rules.

Свидетельство выдано в порту
The Certificate is issued at the port of **Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia**
Дата
Date **04.12.2020**

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based **15.04.2018**

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

М.П.
L.S.

(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of duly authorized official issuing the Certificate)

№ **20.10602.170**

Постоянные ограничения
Permanent restrictions

Прочие характеристики
Other characteristics

ПРИМЕЧАНИЕ. Классификационное свидетельство теряет силу, и действие класса автоматически приостанавливается, в следующих случаях: непредъявления судна в целом или отдельных его элементов к назначенному периодическому или внеочередному освидетельствованию в предписанный срок (если очередное освидетельствование не завершено, или не предполагается его завершить до возобновления эксплуатации к установленной дате; если ежегодное освидетельствование не завершено в пределах 3 х (трех) месяцев от установленной даты ежегодного освидетельствования; если промежуточное освидетельствование не завершено в пределах 3 х (трех) месяцев от установленной даты третьего ежегодного освидетельствования в каждом периодическом цикле освидетельствований), если судно не предъявляется для завершения соответствующего освидетельствования или, если в Правилах Регистра не предусмотрено иное; после аварийного случая (судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию в порту, где произошел аварийный случай, либо в первом порту захода, если аварийный случай произошел в море); введения не одобренных Регистром конструктивных изменений и/или изменений в снабжении судна в сторону уменьшения от предписанного Правилами; выполнения ремонта элементов судна без одобрения и/или без освидетельствования Регистром; эксплуатации судна с осадкой, превышающей регламентированную Регистром для конкретных условий, а также эксплуатации судна в условиях, не соответствующих присвоенному классу судна или установленным при этом Регистром ограничениям; несвоевременного выполнения предписанных конкретных требований, являющихся при предыдущем освидетельствовании судна условием присвоения или сохранения класса Регистра; приостановления по инициативе или по вине судовладельца процесса проводимого Регистром освидетельствования судна; вывода судна из эксплуатации на продолжительный (более трех месяцев) период для выполнения выставленных Регистром требований (кроме случая нахождения судна в ремонте для этих целей); при захвате судна пиратами.

NOTE. Classification Certificate becomes invalid and classification is automatically suspended in the following cases: if the ship as whole or her separate elements have not been subjected to scheduled periodical or occasional surveys in specified terms (if the special survey has not been completed or the ship is not under attendance for completion prior to resuming trading, by the due date; if the annual survey has not been completed within three (3) months of the due date of the annual survey; if the intermediate survey has not been completed within three (3) month of the due date of the third annual survey in each periodic survey cycle), unless the ship is under attendance for completion of the relevant survey; or if in RS Rules it is not required otherwise; after an accident (the ship shall be submitted for occasional survey at port where the accident took place or at the first port of call, if the accident took place at sea); if alterations not agreed with the Register have taken place in the construction and/or if any change has been made in the equipment which may result in reducing the standards required by the Rules; when repair of ship's items has been performed without the agreement and/or survey by the Register; when a ship navigates with a draught exceeding that specified by the Register for specific conditions as well as in case of operation of a ship in conditions which do not comply with the requirements for assigned class of a ship or the restrictions specified by the Register; if the prescribed specific requirements which during previous survey of the ship were the conditions for assignment or retainment of the Register class have not been fulfilled within the specified period; if the process of surveying the ship by the Register has been suspended on the shipowner's initiative or through his fault; when the ship has been taken out of service for a long period (more than 3 months) for fulfillment of the Register requirements (except the case when a ship is under repair for these purposes); in case of the ship's seizure by pirates.

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Первое ежегодное освидетельствование
First annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place: *п. Бремерхафен, Германия* / *p. Bremerhaven, Germany*
Дата / Date: *07.04.2019*

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

RS

М.П. / L.S. *04.12.2020*

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Второе ежегодное/~~промежуточное~~* освидетельствование
Second annual/~~intermediate~~* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place: *п. Владивосток, Россия* / *p. Vladivostok, Russia*
Дата / Date: *04.12.2020*

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

М.П. / L.S.

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Третье ~~ежегодное~~/промежуточное* освидетельствование
Third ~~annual~~/intermediate* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place: п. Владивосток, Россия / p. Vladivostok, Russia
Дата / Date: 30.06.2021

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

М.П. / L.S.

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Четвёртое ежегодное освидетельствование
Fourth annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П. / L.S.

ПРОДЛЕНИЕ КЛАССА
EXTENSION OF THE CLASS

На основании проведенного освидетельствования класс продлён до
On the basis of the performed survey the class is extended until

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П. / L.S.

20.10602.170

РС 3.1.2 3

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае досрочного предъявления к ежегодному освидетельствованию
Endorsement for advancement of anniversary date in case of preschedule annual survey

В соответствии с Правилами новой ежегодной датой является
In accordance with the Rules new anniversary date is

Новой датой окончания действия Свидетельства является
New date of expiry of the Certificate is

Подписано
Signed

Место
Place

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

М.П.
L.S.

Дата
Date

В соответствии с Правилами новой ежегодной датой является
In accordance with the Rules new anniversary date is

Новой датой окончания действия Свидетельства является
New date of expiry of the Certificate is

Подписано
Signed

Место
Place

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

М.П.
L.S.

Дата
Date

ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ПРИМЕЧАНИЯ:
TEMPORARY RESTRICTIONS AND REMARKS:

10/2015

PC 3.1.2

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.6

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

К настоящему Свидетельству должно прилагаться Описание конструкции и оборудования.
This Certificate shall be supplemented by the Record of Construction and Equipment.

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с Поправками, внесенными Резолюцией MEPC.176(58) в 2008 году, об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней*

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 as amended by Resolution MEPC.176(58) in 2008, to amend the International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto*

по уполномочию Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства
(полное название государства)

under the authority of the Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping
(full designation of the country)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Номер ИМО IMO Number	Порт приписки Port of Registry	Валовая вместимость Gross Tonnage
НИКОЛАЙ ТРУБЯТЧИНСКИЙ *NIKOLAY TRUBYATCHINSKY*	*UBIQ6*	*8705010*	*Большой порт Санкт-Петербург* *Bolshoy port of St.-Petersburg*	*2762*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 5 Приложения VI Конвенции.
   That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.
2. Что освидетельствование показало, что оборудование, системы, арматура, устройства и материалы полностью соответствуют применимым требованиям Приложения VI к Конвенции.
   That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

* Далее – «Конвенция».
Hereinafter referred to as "the Convention".

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **15.04.2018**
Completion date of the survey on which this Certificate is based (дата/date)

Настоящее Свидетельство действительно до* **04.07.2023**
This Certificate is valid until*

при условии освидетельствований в соответствии с правилом 5 Приложения VI к Конвенции.
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Выдано в ***порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia*** **28.06.2021**
Issued at (место выдачи Свидетельства/place of issue of the Certificate) (дата выдачи/date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of authorized official issuing the Certificate)

Печать или штамп уполномоченной организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

№ **21.06639.170**

*Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 9.1 Приложения VI к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле 2.3 Приложения VI к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции.

Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

2 **РС 2.4.6**

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом 5 Приложения VI к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование: Annual survey:	Подписано Signed	*RS* (подпись уполномоченного лица signature of authorized official)
Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate	Место Place	*п. Бремерхафен, Германия* *p. Bremerhaven, Germany*
	Дата Date	*07.04.2019*
Ежегодное/~~промежуточное~~* освидетельствование: Annual/~~Intermediate~~* survey:	Подписано Signed	*RS* (подпись уполномоченного лица signature of authorized official)
Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate	Место Place	*п. Владивосток, Россия* *p. Vladivostok, Russia*
	Дата Date	*04.12.2020*
~~Ежегодное/~~промежуточное* освидетельствование: ~~Annual/~~Intermediate* survey:	Подписано Signed	 (подпись уполномоченного лица signature of authorized official)
Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate	Место Place	*п. Владивосток, Россия* *p. Vladivostok, Russia*
	Дата Date	30. 06. 2021
Ежегодное освидетельствование: Annual survey:	Подписано Signed	 (подпись уполномоченного лица signature of authorized official)
Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate	Место Place	
	Дата Date	

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование в соответствии с правилом 9.8.3
Annual/Intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3

Настоящим удостоверяется, что при ежегодном/промежуточном* освидетельствовании в соответствии с правилом 9.8.3 Приложения VI к Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

This is to certify that at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила 9.3
Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 9.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.3
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.3

Приложения VI к Конвенции признается действительным до
of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения правила 9.4
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 9.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.4
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.4

Приложения VI к Конвенции признается действительным до
of Annex VI of the Convention, be accepted as valid untill

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

---

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила 9.5 или 9.6
Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 9.5 or 9.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.5 или 9.6* Приложения VI к Конвенции признается действительным
This Certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6* of Annex VI of the Convention, be accepted as valid

до
until

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила 9.8
Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 9.8 applies

В соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

В соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

PC 2.4.6 **18.02051.272** 03/2010

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.23

ДОПОЛНЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ (СВИДЕТЕЛЬСТВО IAPP)

SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IAPP CERTIFICATE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Примечания:
Notes:

1. Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IAPP. Свидетельство IAPP должно постоянно находиться на судне.
   This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2. Описание должно быть составлено на английском, французском или испанском языке. Если используется официальный язык страны выдачи, то он должен являться предпочтительным в случае каких-либо споров или разночтений.
   The record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3. Записи в клеточках должны производиться путём проставления знака [x] для ответов «да» и «применяется» или знака [–] для ответов «нет» и «не применяется».
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross [x] for the answers "yes" and "applicable" or a dash [–] for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
4. Если не установлено иное, правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения VI к Конвенции, а резолюциями или циркулярами - те, которые приняты Международной морской организацией.
   Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *НИКОЛАЙ ТРУБЯТЧИНСКИЙ / NIKOLAY TRUBYATCHINSKY*

1.2 Номер ИМО / IMO number: *8705010*

1.3 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *01.02.1987*

1.4 Длина (*L*)* / Length (*L*)*: --- метров / metres

18.02045.272

* Заполняется только в отношении судов, построенных 1 января 2016 года или после этой даты и которые специально спроектированы и используются исключительно для целей отдыха и к которым, в соответствии с правилом 13.5.2.1 или правилом 13.5.2.3, не применяются пределы выбросов NO_x, приведенные в правиле 13.5.1.1.
Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2. КОНТРОЛЬ ВЫБРОСОВ С СУДОВ
CONTROL OF EMISSION FROM SHIPS

2.1 Озоноразрушающие вещества (правило 12)
Ozone depleting substances (regulation 12)

2.1.1 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем пожаротушения, других систем и оборудования, содержащих озоноразрушающие вещества, не являющиеся гидрохлорфторуглеродами, которые установлены до 19 мая 2005 года:
The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance
---	---	---

2.1.2 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем, содержащих гидрохлорфторуглероды (ГХФУ), установленных до 1 января 2020 года:
The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service:

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance
Воздушная система для сейсмического аппаратного помещения ***Air conditions system for seismic Instrument room***	***34 - 39 шп/ frs*** ***S***	***R 22***

2

РС 2.4.23

2.2 Окислы азота (NO_X) (правило 13)
Nitrogen oxides (NO_X) (regulation 13)

2.2.1 Следующие судовые дизельные двигатели, установленные на данном судне, соответствуют требованиям правила 13, как указано ниже:
The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_X 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_X Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двиг. №1 Engine No.1	Двиг. №2 Engine No.2	Двиг. №3 Engine No.3	Двиг. №4 Engine No.4	Двиг. №5 Engine No.5	Двиг. №6 Engine No.6
1	Завод-изготовитель и модель Manufacturer and model							
2	Серийный номер Serial number							
3	Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) – ТК 3.2) Use (applicable application cycle(s) – NTC 3.2)							
4	Номинальная мощность (кВт) (ТК 1.3.11) Rated power (kW) (NTC 1.3.11)							
5	Номинальная частота вращения (об/мин) (ТК 1.3.12) Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)							
6	Идентичный двигатель, установленный ⩾1/1/2000 и не подлежащий выполнению требований согласно 13.1.1.2 Identical engine installed ⩾1/1/2000 exempted by 13.1.1.2							
7	Дата установки идентичного двигателя (дд.мм.гггг) в соответствии с 13.1.1.2 Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2							
8a	Значительное переоборудование (дд.мм.гггг) Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2						
8b		13.2.1.2 & 13.2.3						
8c		13.2.1.3 & 13.2.3						
9a	Ярус I Tier I	13.3						
9b		13.2.2						
9c		13.2.3.1						
9d		13.2.3.2						
9e		13.7.1.2						
10a	Ярус II Tier II	13.4						
10b		13.2.2						
10c		13.2.2 (выполнение требований яруса III невозможно) 13.2.2 (Tier III not possible)						
10d		13.2.3.2						
10e		13.5.2 (Изъятия) 13.5.2 (Exemptions)						
10f		13.7.1.2						

PC 2.4.23 **18.02045.272** 3

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_x 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
11a	Ярус III (только РКВ-NO_x) Tier III (ECA-NO_x only)	13.5.1.1						
11b		13.2.2						
11c		13.2.3.2						
11d		13.7.1.2						
12	ОС* AM*	установлено installed						
13		коммерчески недоступно на момент данного освидетельствования not commercially available at this survey						
14		неприменимо not applicable						

2.3 Окислы серы (SO_x) и твёрдые частицы (правило 14)
Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 Когда судно эксплуатируется за пределами района контроля выбросов, указанного в правиле 14.3, на нём используется:
When the ship operates outside of an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 судовое топливо с содержанием серы, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельной величины 0.50% по массе, и/или
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.50% m/m, and/or — [X]

.2 одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SO_x по меньшей мере равна эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим предельной величины 0.50% по массе
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.50% m/m — [--]

2.3.2 Когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов, указанном в правиле 14.3, на нём используется:
When the ship operates inside an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 судовое топливо с содержанием серы, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельной величины 0.10% по массе и/или
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.10% m/m and/or — [X]

.2 одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SO_x по меньшей мере равна эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим предельной величины 0.10% по массе
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.10% m/m — [--]

2.3.3 На судне, не имеющем эквивалентного средства, одобренного в соответствии с Правилом 4.1 и указанного в пункте 2.6 этого документа, содержание серы в судовом топливе, перевозимом для использования на этом судне, не должно превышать предельной величины 0.50% по массе, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива
For a ship without an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6, the sulphur content of fuel oil carried for use on board the ship shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery notes — [X]

* См. Руководство 2014 года по процедуре применения одобренного средства (резолюция MAPC.243(66))
Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66)).

4 PC 2.4.23

21.06640.170

.2 эквиваленнтные меры, одобренные в соответствии с Правилом 4.1, перечисленные в пункте 2.6 этого документа, по эффективности снижения выбросов SO_X соответствующие использованию топлива с предельными величинами содержанием серы:
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 that is at least as effective in terms of SO_X emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:

1.00% по массе (не применимо с 1 января 2015) ; или
1.00% m/m (not applicable on or after 1 January 2015); or --

0.10% по массе
0.10% m/m --

2.4 Летучие органические соединения (ЛОС) (правило 15)
Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 Танкер имеет систему сбора паров, установленную и одобренную в соответствии с циркуляром MSC/Circ.585
The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585 --

2.4.2.1 Танкер, перевозящий сырую нефть, имеет на борту одобренный План управления ЛОС
For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan --

2.4.2.2 Номер и дата одобрения Плана управления ЛОС ---
VOC Management Plan approval reference:

2.5 Сжигание на судне (правило 16)
Shipboard incineration (regulation 16)

На судне имеется инсинератор:
The ship has an incinerator:

.1 установленный 1 января 2000 года или после этой даты, который соответствует:
installed on or after 1 January 2000 that complies with:

.1 резолюции MEPC.76(40) с поправками*
resolution MEPC.76(40), as amended* --

.2 резолюции MEPC.244(66)
resolution MEPC.244(66) --

.2 установленный до 1 января 2000 года, который соответствует:
installed before 1 January 2000 that complies with:

.1 резолюции MEPC.59(33) с поправками**
resolution MEPC.59(33) as amended** X

.2 резолюции MEPC.76(40) с поправками*
resolution MEPC.76(40) as amended* --

* С поправками, внесенными резолюцией MEPC.93(45).
As amended by resolution MEPC.93(45).
** С поправками, внесенными резолюцией MEPC.92(45).
As amended by resolution MEPC.92(45).

2.6 Эквиваленты (правило 4)
Equivalents (regulation 4)

На судне разрешено применение следующих устройств, материалов, приспособлений или приборов, которые будут установлены на нём, или других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, используемых в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением:

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

Система / Оборудование System / Equipment	Используемый эквивалент Equivalent used	Номер и дата одобрения Approval reference
---	---	---

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Выдано в
Issued at *порту Владивосток, Россия the port of Vladivostok, Russia*
(Место выдачи Описания / Place of issue of the Record)

28.06.2021
(Дата выдачи / Date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Печать или штамп уполномоченной организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Описание / Signature of authorized official issuing the Record)

№ *21.06640.170*

04/2019 PC 2.4.23

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.5

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

К настоящему Свидетельству должно прилагаться Описание конструкции и оборудования
This Certificate shall be supplemented by the Record of Construction and Equipment

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками (далее — "Конвенция"),

по уполномочию Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (название государства)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention")

under the authority of the Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (name of the State)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Порт приписки Port of Registry	Валовая вмести-мость Gross Tonnage	Дедвейт судна* (тонны) Deadweight of Ship* (tons)	Номер ИМО IMO Number
НИКОЛАЙ ТРУБЯТЧИНСКИЙ NIKOLAY TRUBYATCHINSKY	*UBIQ6*	*Большой порт Санкт-Петербург Bolshoy port of St.-Petersburg*	*2762*	---	*8705010*

Тип судна
Type of ship

** ~~нефтеналивное судно для перевозки нефти~~
~~oil tanker~~
~~судно, не являющееся нефтеналивным судном, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции~~
~~ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention~~
судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше
ship other than any of the above

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.

2. Что освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, арматура, устройства и материалы судна и их состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения I к Конвенции.
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

* Для нефтеналивных судов для перевозки нефти
For oil tankers.

** Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Настоящее Свидетельство действительно до *** **04.07.2023** при условии проведения
This Certificate is valid until*** subject to surveys in accordance

освидетельствований в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
with regulation 6 of Annex I of the Convention.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based **15.04.2018** (дата / date)

Выдано в
Issued at ***порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia*** (место выдачи Свидетельства / place of issue of Certificate) **28.06.2021** (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)
signature of authorized official issuing the Certificate

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

№ **21.06637.170**

*** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с Правилом 10.1 Приложения I Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной Правилом 1.27 Приложения I к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с Правилом 10.8 Приложения I к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что при освидетельствовании, требуемом правилом 6 Приложения I к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

This is to certify that, at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

28.06.2021

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

Подписано / Signed: *RS*
(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Место / Place: *п. Бремерхафен, Германия / p. Bremerhaven, Germany*

Дата / Date: *07.04.2019*

Ежегодное/~~промежуточное~~* освидетельствование:
Annual/~~intermediate~~* survey:

28.06.2021

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

Подписано / Signed: *RS*
(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Место / Place: *п. Владивосток, Россия / p. Vladivostok, Russia*

Дата / Date: *04.12.2020*

~~Ежегодное~~/промежуточное* освидетельствование:
~~Annual~~/intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

Подписано / Signed:
(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Место / Place: *п. Владивосток, Россия / p. Vladivostok, Russia*

Дата / Date: 30. 06. 2021

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

Подписано / Signed:
(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Место / Place:

Дата / Date:

---

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

PC 2.4.5 **21.06637.170** 3

Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с правилом 10.8.3
Annual/intermediate survey in accordance with regulation 10.8.3

Настоящим удостоверяется, что при ежегодном/промежуточном* освидетельствовании в соответствии с правилом 10.8.3 Приложения I Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.
This is to certify that an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства,
если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила 10.3
Endorsement to extend the Certificate
if valid for less than 5 years where regulation 10.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.3 Приложения I
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I

к Конвенции признается действительным до
of the Convention, be accepted as valid until

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

Дата
Date

Подтверждение в случае проведения освидетельствования
для возобновления Свидетельства и применения правила 10.4
Endorsement where the renewal survey
has been completed and regulation 10.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.4 Приложения I
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I

к Конвенции признается действительным до
of the Convention, be accepted as valid until

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила 10.5 или 10.6
Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 10.5 or 10.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.5 или 10.6* Приложения I к Конвенции признается действительным
This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex I of the Convention, be accepted as valid

до
until

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила 10.8
Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 10.8 applies

В соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

В соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

PC 2.4.5 **18.02050.272** 01/2015

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.20

(Форма A / Form)

ДОПОЛНЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ (СВИДЕТЕЛЬСТВО IOPP)

SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IOPP CERTIFICATE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЕНАЛИВНЫМИ СУДАМИ

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

В отношении положений Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с Поправками (далее — "Конвенция").
In respect of the provisions of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention").

Примечания:
Notes:

1. Эта форма должна выдаваться судам третьего типа, классифицированным в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, т.е. «судам, не являющимся ни одним из перечисленных выше». Нефтеналивным судам и судам, не являющимся нефтеналивными судами, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции выдается форма B.
   This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i. e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I to the Convention Form B shall be used.
2. Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью, которое всегда должно находиться на борту судна.
   This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. Если языком оригинала Описания не является английский, французский или испанский язык, то текст должен включать перевод на один из этих языков.
   If the language of the original Record is neither English nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Записи в клеточках должны производиться путём проставления знака «x» для ответов «да» и «применяется» или знака «—» для ответов «нет» и «не применяется».
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross "x" for the answers "yes" and "applicable" or a dash "—" for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями — резолюции, принятые Международной морской организацией.
   Regulations mentioned in this Record are regulations of Annex I to the Convention and resolutions are those adopted by the International Maritime Organization.

18.02044.272

A

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *НИКОЛАЙ ТРУБЯТЧИНСКИЙ / NIKOLAY TRUBYATCHINSKY*

1.2 Регистровый номер или позывной сигнал / Distinctive number or letters: *UBIQ6*

1.3 Порт приписки / Port of registry: *Большой порт Санкт-Петербург / Bolshoy port of St.-Petersburg*

1.4 Валовая вместимость / Gross tonnage: *2762*

1.5 Дата постройки: / Date of build:

1.5.1 Дата контракта на постройку / Date of contract for construction: ---

1.5.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *01.02.1987*

1.5.3 Дата поставки / Date of delivery: *01.02.1988*

1.6 Значительное переоборудование (если применено): / Major conversion (if applicable):

1.6.1 Дата контракта на переоборудование / Date of contract for conversion: ---

1.6.2 Дата начала переоборудования / Date on which conversion was commenced: ---

1.6.3 Дата окончания переоборудования / Date of conversion completion: ---

1.7 Судно признано Администрацией "судном, поставленным 31 декабря 1979 года или до этой даты" в соответствии с правилом 1.28.1 в силу непредвиденной задержки поставки / The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery: [--]

2A.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 12A и отвечает требованиям: / The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirements of:

пункта 6 и либо 7, либо 8 (конструкция с двойным дном и двойными бортами) / paragraphs 6 and either 7 or 8 (double hull construction): [--]

пункта 11 (показатели аварийного разлива жидкого топлива) / paragraph 11 (accidental fuel oil outflow performance): [--]

2A.2 Судно не должно отвечать требованиям правила 12A / The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A: [X]

2. ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ ИЗ ЛЬЯЛ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ И ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ (ПРАВИЛА 14 И 16)
EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND FUEL OIL TANKS (REGULATIONS 14 AND 16)

2.1 Перевозка водяного балласта в топливных танках: / Carriage of ballast water in fuel oil tanks:

2.1.1 В обычных условиях судно может перевозить водяной балласт в топливных танках / The ship may under normal conditions carry ballast water in fuel oil tanks: [--]

2.2 Тип установленного фильтрующего оборудования: / Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Фильтрующее оборудование (15 млн$^{-1}$) (правило 14.6) / Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6): [--]

2

PC 2.4.20

A

2.2.2 Фильтрующее оборудование (на 15 млн$^{-1}$) с сигнализатором и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (правило 14.7) — X
Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7)

2.3 Нормативы одобрения:
Approval standards:

2.3.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование:
The separating/filtering equipment:

.1 одобрено в соответствии с резолюцией A.393(X) — --
has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) — --
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) — X
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)

.4 одобрено в соответствии с резолюцией A. 233(VII) — --
has been approved in accordance with resolution A. 233(VII)

.5 одобрено в соответствии с национальными нормами, не основанными на резолюции A.393(X) или A.233(VII) — --
has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A. 393(X) or A. 233(VII)

.6 не одобрено — --
has not been approved

2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией A.444(XI) — --
The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти:
The oil content meter:

.1 одобрен в соответствии с резолюцией A.393(X) — --
has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) — --
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) — X
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)

2.4 Максимальная пропускная способность системы — *1,0* — м^3/ч / m^3/h
Maximum throughput of the system is

2.5 Исключение из правила 14:
Waiver of regulation 14:

2.5.1 Требования правила 14.1 или 14.2 не применяются к судну в соответствии с правилом 14.5
The requirements of regulations 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5

2.5.1.1 Судно занято исключительно в рейсах в пределах особого района (особых районов): — --
The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):

2.5.1.2 Судно имеет свидетельство в соответствии с Международным кодексом безопасности высокоскоростных судов и занято на регулярных маршрутах с общей продолжительностью рейса, не превышающей 24 часа — --
The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours

A

2.5.2 Судно оборудовано сборным танком (сборными танками) для полного сохранения на борту всех нефтесодержащих льяльных вод: --
The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
---	---	---	
			Общая вместимость: Total volume: ___ $м^3$ / m^3

3. СРЕДСТВА ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ НА БОРТУ И УДАЛЕНИЯ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (ШЛАМА) (ПРАВИЛО 12) И СБОРНЫЕ ТАНКИ ДЛЯ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД*
MEANS FOR RETENTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE) (REGULATION 12) AND OILY BILGE WATER HOLDING TANK(S)*

3.1 Судно оборудовано следующими танками нефтяных остатков (шлама) для сохранения на борту нефтяных остатков (шлама):
The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Танк шлама No.15 *Sludge tank No.15*	*29 - 31*	*P*	*4.93*
Танк шлама No.16 *Sludge tank No.16*	*26 - 29*	*S*	*7.19*
Танк грязного масла No.25 *Dirty oil tank No.25*	*33 - 37*	*S*	*4.20*
Танк отходов инсинератора No.30 *Incinerator sludge tank No.30*	*54 - 56*	*P*	*1.00*
Сборный танк шлама No.31 *Sludge settling tank No.31*	*28 - 30*	*P*	*2.00*
			Общая вместимость: Total volume: *19.32* $м^3$ / m^3

*Сборные танки нефтесодержащих льяльных вод Конвенцией не требуются; если судно оборудовано такими танками, они должны быть перечислены в таблице 3.3.
Oily bilge water holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in Table 3.3.

A

3.2 Средства для удаления нефтяных остатков (шлама), сохранённых в танках для нефтяных остатков (шлама):
Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

3.2.1 Инсинератор для нефтяных остатков (шлама) *465 кВт/ kW* --
Incinerator for oil residues (sludge)

3.2.2 Вспомогательный котёл, приспособленный для сжигания нефтяных остатков (шлама) --
Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge)

3.2.3 Другие приемлемые средства, указать какие X
Other acceptable means, state which

Сдача в приемные сооружения.
Discharge to reception facilities

3.3 Судно оборудовано следующим(и) сборным(и) танком(танками) для сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод:
The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Сборный танк льяльных вод No.28 Bilge water holding tank No.28	*6 - 18*	*P*	*28.61*
Сборный танк льяльных вод No.28 Bilge water holding tank No.28	*6 - 18*	*S*	*28.61*
		Общая вместимость: Total volume:	*57.22* $м^3$ m^3

4. СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ (ПРАВИЛО 13)
STANDARD DISCHARGE CONNECTION (REGULATION 13)

4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса из льял машинных помещений и нефтяных остатков (шлама) в приёмные сооружения, снабжённым стандартным сливным соединением в соответствии с правилом 13 X
The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13

5. СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ (ПРАВИЛО 37)
SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN (REGULATION 37)

5.1 На судне имеется судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 37 X
The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in accordance with regulation 37

5.2 На судне имеется судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря, в соответствии с правилом 37.3 --
The ship is provided with shipboard marine pollution emergency plan in accordance with regulation 37.3

PC 2.4.20 5

A

6. ИЗЪЯТИЯ
EXEMPTIONS

6.1 Освобождение от выполнения требований Главы 3 Приложения I к Конвенции, указанных в пп. ---

---

настоящего Описания, допущено Администрацией в соответствии с правилом 3.1
Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter 3 to Annex I to the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraphs ---

--- of this Record

--

7. ЭКВИВАЛЕНТНЫЕ ЗАМЕНЫ (ПРАВИЛО 5)
EQUIVALENTS (REGULATION 5)

7.1 Эквивалентные замены одобрены Администрацией для определенных требований Приложения I к Конвенции, перечисленных в пп. ---

--- настоящего Описания

Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I to the Convention items listed under paragraphs

--- of this Record

--

8. СООТВЕТСТВИЕ ЧАСТИ II-A ГЛАВЫ 1 ПОЛЯРНОГО КОДЕКСА
COMPLIANCE WITH PART II-A – CHAPTER 1 OF THE POLAR CODE

8.1 Судно соответствует дополнительным требованиям положений в отношение окружающей среды Вступления и раздела 1.2 главы 1 части II-A Полярного кодекса
The ship is in compliance with additional requirements in the environment-related provisions of the Introduction and section 1.2 of chapter 1 of part II-A of the Polar Code

--

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Выдано в
Issued at

порту Владивосток, Россия
the port of Vladivostok, Russia
(место выдачи / place of issue)

28.06.2021
(дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Печать или штамп организации, выдавшей Дополнение
Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

№ ***21.06638.170***

04/2016

РС 2.4.20

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.9

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ
INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней и резолюциями MEPC.115(51) и MEPC.200(62) (далее именуемой «Конвенция»), по уполномочию

Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (полное официальное название страны)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolutions MEPC.115(51) and MEPC.200(62), (hereinafter referred to as «the Convention») under the authority of the

Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (full designation of the country)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Число людей, допущенное к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Валовая вместимость Gross tonnage	Номер ИМО IMO number
НИКОЛАЙ ТРУБЯТЧИНСКИЙ NIKOLAY TRUBYATCHINSKY	*UBIQ6*	*Мурманск Murmansk*	*45*	*2762*	*8705010*

~~Новое~~/существующее* судно
~~New~~/existing* ship

Тип судна для применения правила 11.3:
Type of ship for the application of regulation 11.3:

~~*Новое/существующее пассажирское судно~~
~~*New/Existing passenger ship~~

*Судно иное, чем пассажирское судно
*Ship other than a passenger ship

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, если это применимо, дата, на которую началась работа по преобразованию или изменению, или модификации существенного характера
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

01.02.1987

21.06641.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЧТО:
THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. Судно оборудовано:
The ship is equipped with:

* установкой для обработки сточных вод
sewage treatment plant

* ~~измельчителем~~
~~comminuter~~

* сборным танком
holding tank

сливным трубопроводом
discharge pipeline

в соответствии с правилами 9 и 10 Приложения IV к Конвенции:
in accordance with regulations 9 and 10 of Annex IV to the Convention as follows:

1.1 Описание установки для обработки сточных вод:
Description of the sewage treatment plant:

Тип установки для обработки сточных вод
Type of sewage treatment plant — *Type II, Model ORCA IIA-24*

Изготовитель
Name of manufacturer — *Marine Sanitation Device - Type II, Environvac Inc*

*Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандарту сброса как предусмотрено в резолюции MEPC.2(VI).
The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).

~~*Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандарту сброса как предусмотрено в резолюции MEPC.159(55).~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).~~

~~*Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандартам сброса, как предусмотрено в Руководстве по осуществлению стандартов стока и проведению рабочих испытаний установок для обработки сточных вод, принятом резолюцией MEPC.227(64) с поправками, включая/исключая* стандарты, указанные в разделе 4.2.~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in the Guidelines on implementation of effluent standards and performance test for sewage treatment plants, adopted by resolution MEPC.227(64), as amended, including/excluding* the standards of section 4.2 thereof.~~

1.2 Описание измельчителя:
Description of comminuter:

Тип
Type — ---

Изготовитель
Manufacturer — ---

Качество сточных вод после обеззараживания
Standard of sewage after disinfection — ---

1.3 Описание сборных танков:
Description of holding tank equipment:

Общая вместимость сборных танков — *99.69* $м^3$ / m^3
Total capacity of the holding tanks

Место расположения:
Location:

Танк форпика 82 - 91 шп. и танк No. 21 (76 - 78 шп.), ЛБ
Fore Peak Tank (frs. 82 - 91) and Tank No. 21 (frs. 76 - 78) P

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

2

PC 2.4.9

1.4 Трубопровод для сдачи сточных вод в приёмные сооружения снабжён стандартным сливным соединением.
A pipeline for the discharge of sewage to reception facilities is fitted with a standard discharge connection.

2. Судно освидетельствовано в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.

3. Освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения IV к Конвенции.
Survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV to the Convention.

Настоящее Свидетельство действительно до**
The Certificate is valid until** **04.07.2023**
(дата / date)

при условии проведения освидетельствований в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.

Свидетельство выдано в порту
The Certificate is issued at the port of ***Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia***
Дата
Date **28.06.2021**

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based **15.04.2018**
(дата / date)

М.П.
L.S.
Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of duly authorized official issuing the Certificate)

№ ***21.06641.170***

** Указать дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 8.1 Приложения IV к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, как она определена в правиле 1.8 приложения IV к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.

РС 2.4.9 3

Подтверждение продления Свидетельства, если оно действительно в течение менее 5 лет, в случае применения правила 8.3
Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 8.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.3 Приложения IV
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.3 of Annex IV

к Конвенции считается действительным до
to the Convention, be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства в случае завершения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения правила 8.4
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 8.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.4 Приложения IV
The ship complies with the relevant provisions of the Convention and the Certificate, in accordance with regulation 8.4 of Annex IV

к Конвенции считается действительным до
to the Convention, shall be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный период, в случае применения правила 8.5 или 8.6
Endorsement to extend the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 8.5 or 8.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.5 или 8.6* Приложения IV к Конвенции считается действительным
The Certificate, in accordance with regulation 8.5 or 8.6* of Annex IV to the Convention, shall be accepted as valid

до
until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

07/2017

РС 2.4.9

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.15

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СООТВЕТСТВИИ ОБОРУДОВАНИЯ И УСТРОЙСТВ СУДНА ТРЕБОВАНИЯМ ПРИЛОЖЕНИЯ V К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 г., ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 г. К НЕЙ (КОНВЕНЦИЯ МАРПОЛ 73/78).

CERTIFICATE OF COMPLIANCE OF EQUIPMENT AND ARRANGEMENTS OF THE SHIP WITH THE REQUIREMENTS OF ANNEX V TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO (MARPOL 73/78)

Выдано по заявке судовладельца для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками в резолюции MEPC.201(62)
Issued at the request of the owner for confirmation of fulfillment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78, as amended by resolution MEPC.201(62)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Позывной сигнал или регистровый номер Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Валовая вместимость Gross tonnage	Число людей, допущенных к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Номер ИМО IMO number
НИКОЛАЙ ТРУБЯТЧИНСКИЙ NIKOLAY TRUBYATCHINSKY	*UBIQ6*	*Мурманск Murmansk*	*2762*	*45*	*8705010*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно оборудовано:
   That the ship is equipped with:

* установкой для сжигания мусора
incinerator

* ~~устройством для обработки мусора~~
~~garbage treatment plant~~

* устройствами для сбора мусора
garbage collection facilities

21.06636.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

1.1 Установка для сжигания мусора:
Incinerator:

Тип
Type — *OG200C*

Изготовитель
Manufacturer — *Team Tec AS, Norway*

Согласно Сертификату, выданному
According to the Certificate issued by — *DNV*

установка для сжигания мусора обеспечивает эффективное сжигание:
the incinerator ensures effective incineration of:

* мусора / garbage; ~~шлама сточных вод / sewage sludge~~; нефтяных остатков / oil sludge

1.2 Устройство для обработки мусора:
Garbage treatment plant:

Тип
Type — ---

Изготовитель
Manufacturer — ---

Согласно Сертификату, выданному
According to the Certificate issued by — ---

устройство для обработки мусора обеспечивает:
the garbage treatment plant ensures:

* ~~измельчение мусора~~, ~~grinding~~ of ~~garbage~~; ~~прессование мусора~~. ~~pressing~~ of ~~garbage~~.

1.3 Устройства для сбора мусора:
Garbage collection facilities:

Общая вместимость
Total capacity — *3.31* м³ / m³

Место расположения
Location — *палуба бака 27 шп. ДП; палуба твиндека 31 шп. ЛБ и 34 шп ДПs; Главная палуба 27 шп.ДП / forecastle deck , fr.27, C; tween deck, fr.31,P and 34,C; Main deck, fr.27C*

:

1.4 Плакаты, план операций с мусором
Placards, garbage management plan — да/~~нет~~* / yes/~~no~~*

1.5 Журнал операций с мусором
Garbage Record Book — да/~~нет~~* / yes/~~no~~*

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

ЗАМЕЧАНИЯ
REMARKS

Нет / Nil

2. Что судно освидетельствовано для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, и освидетельствование показало, что состояние оборудования и устройств во всех отношениях удовлетворительное, и судно отвечает соответствующим требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Руководства по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

That the ship has been surveyed for confirmation of fulfilment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and the survey showed that the condition of the equipment and arrangements was in all respects satisfactory and the ship complies with the appropriate requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78.

Настоящее Свидетельство действительно до **04.07.2023** при условии
This Certificate is valid until subject to

проведения ежегодных освидетельствований.
annual surveys.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **15.04.2018**
Completion date of the survey on which this Certificate is based

Выдано в **порту Владивосток, Россия** **28.06.2021**
Issued at **the port of Vladivostok, Russia**
(место выдачи Свидетельства / place of issue of the Certificate) (дата выдачи / date of issue)

Нижеподписавшийся должным образом уполномочен Правительством **Российской Федерации**
The undersigned is fully authorized by the Government of **the Russian Federation**
(название государства / name of the State)

выдать настоящее Свидетельство.
to issue this Certificate.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)
signature of authorized official issuing the Certificate

№ **21.06636.170**

РС 2.4.15 3

ЕЖЕГОДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ
ANNUAL SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что судно освидетельствовано для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и отвечает соответствующим требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Руководства по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

This is to certify that the ship has been surveyed for confirmation of fulfilment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and the ship complies with the appropriate requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78.

1-е ежегодное освидетельствование
1st annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

2-е ежегодное освидетельствование
2nd annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

3-е ежегодное освидетельствование
3rd annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

4-е ежегодное освидетельствование
4th annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

11/2012 **PC 2.4.15**

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.12.1

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ТИПОВОМ ОДОБРЕНИИ СУДОВЫХ ИНСИНЕРАТОРОВ МОЩНОСТЬЮ ДО 4 000 кВт

CERTIFICATE OF TYPE APPROVAL FOR SHIPBOARD INCINERATORS WITH CAPACITIES OF UP TO 4,000 kW

Настоящим удостоверяется, что внесенный в Свидетельство судовой инсинератор проверен и испытан в соответствии с техническими требованиями Стандартов на судовые инсинераторы для уничтожения образующихся на судне отходов, с поправками, внесенными Резолюцией МЕРС.244(66) и согласно Правилу 16.6.1 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.

This is to certify that the shipboard incinerator listed has been examined and tested in accordance with the Standard for Shipboard Incinerators for Disposing of Shipgenerated Waste, as amended by Resolution MEPC. 244(66) and as required by Regulation 16.6.1 of Annex VI to MARPOL 73/78.

Инсинератор, изготовленный / Incinerator manufactured by: *TeamTec AS, Tvedestrand, Norway / Норвегия, VAT No. NO974388472*

~~Марка,~~ тип ~~или модель~~ инсинератора / ~~Style,~~ type ~~or model~~ of the incinerator *: *OG 200C Version TG5.2, OG 200CS Version TG5.2, OG 200CW Version TG5.2, OG 200CSW Version TG5.2, OG 200CI Version TG5.2 u/and OG 200CIS Version TG5.2*

Максимальная производительность / Maximum capacity	*465 или/or 400000* *630 или/or 541900***	кВт или ккал/ч kW or kcal/h
	*52** / (69+127)*** / 52****	кг/ч указанных отходов kg/h of specified waste
	9,4 (форсунка № 1 / Burner No. 1) *18,0 (форсунка № 2 / Burner No. 2)*	кг/ч на форсунку kg/h per burner
Среднее содержание O_2 в камере/зоне сжигания / O_2 average in combustion chamber/zone	*8** / 7,4*** / 10 ****	%
Среднее содержание CO в выпускных газах / CO average in flue gas	*5** / 2*** / 4****	мг/МДж mg/MJ
Среднее количество сажи / Soot number average	*0** / 0,6*** / 0****	по шкале Бакараха или Рингельмана Bacharach or Ringelman scale
Средняя температура выпускных газов на выходе из камеры сжигания / Combustion chamber flue gas outlet temperature average	*1050** / 1098*** / 1008***	°C
Количество несгоревших компонентов в золе / Amount of unburned components in ashes	*0** / 0*** / 1,2****	% к весу % by weight

Копия настоящего Свидетельства должна постоянно находиться на борту судна, оснащённого данным оборудованием.
A copy of this Certificate should be carried on board a vessel fitted with this equipment at all times.

16.06.2018
(дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство / signature of authorized official issuing the Certificate)

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство / Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

№ *18.10024.262*

* Ненужное зачеркнуть. / Delete as appropriate.
** *при сжигании нефтеостатков / at incineration of Sludge Oil*
*** *при сжигании нефтеостатков в смеси с льяльными водами / at incineration of Sludge Oil with Bilge Water injection*
**** *при сжигании твердых отходов / at incineration of Solid Waste*

04/2015

ОАО «МОРСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ»
JSC MARINE ARCTIC GEOLOGICAL EXPEDITION

УТВЕРЖДАЮ
CONFIRM
Генеральный директор ОАО «МАГЭ»
General Director of JSC MAGE

Г.С. Казанин
G.S. Kazanin

« 17 » April 2013

СУДОВОЙ ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Т/Х "НИКОЛАЙ ТРУБЯТЧИНСКИЙ"

в соответствии с пересмотренным Приложением V МАРПОЛ 73/78, МЕРС.201(62)

SHIPBOARD GARBAGE MANAGEMENT PLAN OF M/S "NIKOLAY TRUBYATCHINSKY"

In accordance with revised MARPOL 73/78, Annex V IMO Res. MEPC.201(62)

Лист 1

ОДОБРЕНИЕ ПЛАНА

План одобрен с изменением

Дата _____

подпись

Печать

План одобрен с изменением

Дата _____

подпись

Печать

План одобрен с изменением

подпись

Дата _____

Печать

План одобрен с изменением

подпись

Дата _____

Печать

подпись

План одобрен с изменением

Дата _____

Печать

Лист 2

ЛИСТ ИЗМЕНЕНИЙ
AMENDMENT LIST

РАЗДЕЛ SECTION	НОМЕР ВЕРСИИ VERSION NUMBER	ДАТА ИЗДАНИЯ КОРРЕКТУРЫ DATE OF CORRECTION ISSUE	ДАТА ВНЕСЕНИЯ КОРРЕКТУРЫ DATE OF CORRECTION ENTRY	ИСПОЛНЕНИЕ. ПОДПИСЬ PERFORMANCE. SIGNATURE

Лист 3

Название судна	Николай Трубятчинский
Номер ИМО /IMO Number	8705010
Позывной	3FEW6
Тип судна (согласно новому правилу 2 Приложения VI к МАРПОЛ):	Исследовательское
Администрация флага	Панама
Порт приписки	Панама
Год постройки	Февраль 1988
Дедвейт (тонны)	659
Валовая вместимость	2762
Пропульсивная установка:	Пропульсивная установка с дизельным двигателем
Тип двигателя	Wichmann
Мощность двигателя, кВт	4060 э.л.с / 3000 kW
Проектная скорость	13 knots
Частота вращения вала при экономическом режиме ГД	300r/ min
Район плавания	Неограниченный
Число людей, допущенных к перевозке на судне	40 человек
Устройство для обработки мусора	Инсинераторе тип: OG200CS No. 16241-01
Перевозка животных	Не предусмотрена

Лист 4

СОДЕРЖАНИЕ

Лист

1. Преамбула....6

2. Определения....6

3. Политика Судоходной Компании (Судовладельца)....12

4. Язык. 13

5. Ответственное лицо и его обязанности 13

6. Сбор мусора....13

7. Хранение мусора....17

8. Переработка мусора на судне....18

9. Удаление мусора....20

10. Журнал операций с мусором и ведение записей....24

11. Размещение плакатов....25

12. Программа обучения и тренировок....25

Приложение А. Журнал операций с мусором....27

Приложение Б. Варианты обработки на борту судна и сброса мусора....28

Приложение В. Емкости для сбора мусора....29

Приложение Г. Перечень и местоположение оборудования для обработки мусора на судне....30

Приложение Д. Пересмотренная сводная форма для предоставления сообщения о предполагаемых недостатках портовых приемных сооружений (MEPC.1/Circ.469/Rev.l)....31

Приложение Е. Стандартный формат формы предварительного уведомления для доставки отходов в портовые приемные сооружения (MEPC.l/Circ.644)....34

Приложение Ж. Стандартный формат квитанции о сдаче судном отходов на портовое приемное сооружение (MEPC.l/Circ.645)....36

Приложение И. Плакаты....37

Приложение К. Лист ознакомления с "Планом ..."....40

1. ПРЕАМБУЛА

1.1. В 2011 году резолюцией MEPC.201(62) ИМО приняла поправки к Приложению V Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78 - далее именуемой "Конвенция"), которые требуют, чтобы:

1.1.1. Каждое судно 12 и более метров в длину и стационарные или плавучие платформы имели на борту плакаты, которые уведомляют экипаж судна и пассажиров о соответствующих требованиях Правил 3, 4, 5 и 6 Приложения V по удалению мусора.

1.1.2. Каждое судно валовой вместимостью 100 т и более и каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 и более человек, а также стационарные или плавучие платформы имели и выполняли План управления мусором.

1.1.3. Каждое судно валовой вместимостью 400 и более и каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 и более человек, совершающее плавание в порты или морские терминалы, находящиеся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, и каждые стационарные или плавучие платформы были снабжены Журналом операций с мусором.

Эти положения включены в постановление 10 пересмотренной Конвенции МАРПОЛ, Приложение V, вступающее в силу 1 января 2013 года.

1.2. Настоящий план предназначен для оказания помощи экипажу по предотвращению загрязнения моря мусором. План разработан с учетом правил, изложенных в пересмотренном Приложении V Конвенции MEPC.201(62), Руководстве ИМО по выполнению требований Приложения V к МАРПОЛ 73/78 (резолюция MEPC.219(63) от 2 марта 2012 г.), Руководящих принципов по разработке плана управления мусором (MEPC.220(63) от 2 марта 2012 г.) и Международного стандарта ISO 21070:2011 Ships and marine technology. Marine environment protection. Management and handling of shipboard garbage.

1.3. Настоящий План содержит указания по процедурам сведения к минимуму количества, сбора, хранения, переработки и удаления мусора, включая использование оборудования на борту судна, обязательные для выполнения всеми членами экипажа. Вновь прибывшие на судно члены экипажа должны быть ознакомлены с данным Планом, и с судовым оборудованием, предназначенным для хранения, обработки и уничтожения мусора.

План управления мусором должен быть доступным для получения информации всеми членами экипажа.

1.4. Ответственность за введение Плана в действие, внесение в него изменений с целью корректировки по результатам учений, тренировок и практических действий экипажа, а также в соответствии с изменениями, проходящими на судне, возлагается на капитана судна.

1.5. Наряду с Планом па судне ведется Журнал операций с мусором, соответствующий требованиям MEPC.201.(62) "Пересмотренное Приложение V к МАРПОЛ". Журнал находится в рулевой рубке. Форма журнала приведена в Приложении А.

1.6. Настоящий План одобрен Регистром и в него не могут вноситься принципиальные изменения бея согласования Регистра.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1. Основные определения, приведенные в Правилах Конвенции, Резолюции MEPC.219(63) "Руководство по выполнению Приложения V к Конвенции", Резолюции MEPC.201(62) "Пересмотренное Приложение V к МАРПОЛ" и ISO 21070, используемые в данном Плане:

2.1.1. ***Вредное вещество*** означает любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить вред живым ресурсам, морской флоре и фауне, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря, и включает любое вещество, подпадающее под действие Конвенции.

2.1.2. ***Стоки*** означают сбрасываемые жидкости, которые могут содержать вредные вещества/остатки в растворе или суспензии.

2.1.3. ***Отходы*** означают бесполезные, ненужные и лишние вещества, которые должны быть удалены. Для целей настоящего Плана ссылки на отходы относятся к мусору.

2.1.4. ***Сброс*** по отношению к вредным веществам или стокам, содержащим такие вещества, означает любой выброс с судна, какими бы причинами он ни вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протечку, откачку, выбрасывание или опорожнение.

Сброс не включает:

- сброса в значении, предусмотренном Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, заключенной в Лондоне 13 ноября 1972 г.; или

- выброса вредных веществ, происходящего непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна; или

' - выброса вредных веществ для проведения правомерных научных исследований по уменьшению или ограничению загрязнения.

2.1.5. ***Мусор*** означает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, кулинарное масло, орудия лова и туши животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат обязательному постоянному или периодическому удалению за исключением веществ, определенных или перечисленных в других Приложениях настоящей Конвенции. Мусор не включает в себя свежую рыбу и ее части, образующиеся в результате рыбного промысла во время рейса или в результате процесса аквакультуры, связанного с перевозкой рыбы, включая моллюсков, для размещения в сооружениях аквакультуры и транспортировки собранных рыб и моллюсков из сооружений аквакультуры на берег для переработки.

2.1.6. ***Судно*** означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы.

2.1.7. ***Инцидент*** означает событие, которое повлекло или может повлечь сброс в море вредного вещества или стоков, содержащих такое вещество.

2.1.8. ***Организация*** означает Международную морскую организацию.

2.1.9. *Туши* ***животных*** означают тела любых животных, которые перевозятся на борту как груз и умирают или умерщвляются во время рейса.

2.1.10. ***Остатки груза*** означают остатки любых грузов, которые не охвачены другими Приложениями к настоящей Конвенции, и которые остаются на палубе или в трюмах после погрузки или разгрузки, включая погрузку или разгрузку излишков или утечек в мокром или сухом состоянии или в составе моечной воды, но, не включая грузовую пыль, остающуюся на палубе после подметания, или пыль на внешних поверхностях судна.

Остатки груза ожидаются в небольших количествах.

Грузовой материал, содержащийся в льяльных водах грузового отсека, не рассматривается в качестве остатков груза при условии, что грузовой материал не

классифицируется как загрязнитель морской среды в МКМПОГ, и льяльные воды выдаются из загруженного трюма через трубопроводы стационарной судовой системы осушения трюма.

2.1.11. ***Грузовые отходы*** означают все материалы, которые стали отходами в результате использования на борту судна для укладки и обработки груза.

Грузовые отходы включают, но не ограничиваются ими, сепарационные материалы, опалубку, поддоны, обшивочные и упаковочные материалы, фанеру, бумагу, картон, проволоку и стальную ленту.

2.1.12. ***Кулинарный жир*** означает любой тип растительного масла или животного жира, использовавшиеся или предназначавшиеся для использования при подготовке или приготовлении пищи, но не включает в себя пищу, которая подготовлена с использованием этих масел.

2.1.13. ***Бытовые отходы*** означают все типы отходов, не охватываемые другими Приложениями, которые образуются в жилых помещениях судна. Бытовые отходы не включают в себя хозяйственно-бытовые воды.

2.1.14. ***В пути*** означает, что судно идет в море по курсу или курсам, включая отклонение от кратчайшего прямого курса, которые, насколько это возможно для навигационных целей, приведут к распространению сброса на большей площади моря, насколько это разумно и возможно.

2.1.15. ***Орудия лова*** означают любое физическое приспособление или его часть или комбинацию предметов, которые могут размещаться на поверхности воды или в воде или на дне моря с целью лова или обеспечения последующего лова или сбора урожая морских или пресноводных организмов.

2.1.16. ***Стационарные или плавучие платформы*** означают стационарные или плавучие сооружения, расположенные в море, которые занимаются разведкой, эксплуатацией или обработкой минеральных ресурсов морского дна прибрежной зоны.

2.1.17. ***Пищевые отходы*** означают любые испорченные или нетронутые пищевые продукты и включают в себя фрукты, овощи, молочные продукты, птицу, мясные продукты и пищевые остатки, образовавшиеся на борту судна.

Сброс небольших количеств пищевых отходов специально для подкормки рыбы в связи с рыболовством или туристическими целями не рассматривается в контексте Приложения V в качестве мусора.

2.1.18. ***Зола инсинератора*** означает золу и шлак как результат сжигания мусора в судовом инсинераторе.

2.1.19. ***Опасные отходы*** означают любые отходы, которые в силу своей природы, физических, химических или инфекционных свойств являются потенциально опасными для здоровья человека и/или окружающей среды во время использования, обработки, хранения или транспортировки.

Опасные отходы включают в себя любые материалы, которые требуют специальных методов ликвидации, чтобы устранить или уменьшить опасность: нефтесодержащие отходы, нефтесодержащую ветошь, медицинские отходы, батарейки, флуоресцентные лампы, мусор, загрязненный опасными отходами, а также другие отходы, которые считаются опасными отходами.

2.1.20. ***Портовые приемные сооружения*** (для мусора) означают стационарные, плавучие или мобильные портовые средства для приема судовых отходов.

2. 1.21 ***Переработка*** означает процесс разделения и сбора компонентов и материалов для использования в качестве вторсырья.

2.1.22. ***Эксплуатационные отходы*** означают все твердые отходы (включая шламы), не подпадающие под действие других Приложений, которые собираются на борту во время нормальной эксплуатации и деятельности морских судов или используются для укладки и передачи грузов. Эксплуатационный мусор включает в себя также моющие средства и добавки, содержащиеся в грузовом трюме и моющей воде. Эксплуатационные отходы *не включают в себя* хозяйственно-бытовые воды, льяльные воды и *иные похожие сбросы,* составляющие неотъемлемую часть эксплуатации судна.

Иные похожие сбросы, неотрывные от эксплуатации судна, включают, но не ограничиваются, следующими отходами:

- остатки от продувки котлов и экономайзеров;
- влажные выхлопные газы двигателя;
- отходы из цепного (канатного) ящика;
- гидравлические жидкости винта регулируемого шага и подруливающего устройства и другие масла, используемые в устройствах, работающих на границах раздела с морем (например, опоры (подшипники) подруливающего устройства, стабилизаторы, опоры радаров и др.);
- дистилляты/рассол отработанного осмоса (опреснителей);
- отходы из шахты лифта;
* вода главной пожарной магистрали;
- неполадки системы пресной воды;
- промывные воды газовой турбины;
- газолин и выбросы компенсаторов;
- сточные воды машинных отделений;
- вода бассейнов, С ПА и зон отдыха;
- сбросы гидроакустических станций и
- сбросы с верхней палубы.

2.1.23. ***Загрязненная ветошь*** означает ветошь, которая пропитана веществом, определяемым в других Приложениях к Конвенции как вредное вещество, кроме включенных в Приложение I.

2.1.24. ***Нефтесодержащая ветошь*** означает ветошь, которая была пропитана нефтью, как регулируется в Приложении I к Конвенции.

2.1.25. ***Нефть*** означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, жидкое топливо, нефтесодержащие осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами, которые подпадают под действие положений Приложения II Конвенции), а также включает, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в Дополнении I к Приложению I Конвенции.

2.1.26. ***Операционные отходы*** означают все грузовые отходы и отходы после ремонта и остатки груза, определенные как мусор в 2.1.5.

2.1.27. ***Отходы обслуживания*** означают материалы, собранные машинной и палубной командами во время обслуживания и эксплуатации судна, такие как сажа, машинные депозиты, соскобленная краска, палубный мусор, обтирочные отходы, ветошь и др.

2.1.28. ***Пластмассы*** означают твердый материал, который содержит в качестве важного ингредиента один или более высокомолекулярный полимер и который образуется (получает определенную форму) во время изготовления полимера или внедрения в готовое изделие посредством нагревания и /или под давлением. По присущим материалам свойствам пластмассы бывают твердыми и хрупкими, мягкими и упругими.

Для целей настоящего Плана выражение "все пластмассы[7] означает весь мусор, который состоит из или включает в себя пластмассы в любой форме, в том числе синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластиковые мешки для мусора и золу от сжигания пластмассовых изделий в инсинераторе.

2.1.29. ***Медицинские отходы*** означают любые твердые отходы, которые образуются в процессе диагностики, лечения или вакцинации людей или животных; в научных исследованиях, связанных с ними, или в производстве или тестировании биологических препаратов, включая, но, не ограничиваясь, изоляцию отходов; инфекционные агенты, человеческую кровь и продукты крови, патологические отходы, острые предметы, части тела, загрязненные постельные принадлежности, хирургические отходы и потенциально загрязненные отходы лабораторий и диализа.
Медицинские отходы делятся на две категории: инфекционные и неинфекционные. Медицинские отходы включают в себя также просроченные лекарства и медицинские изделия.

2.1.30. ***Карантинные отходы*** означают любые твердые или жидкие отходы, определяемые местным или региональным законодательством как требующие специальной обработки, сортировки и утилизации в связи с его потенциалом для распространения болезней или растительных н животных вредителей, после сброса.

2.1.31. ***Вода после мойки посуды (помои)*** означает остатки от ручной и автоматической мойки посуды и кухонной утвари, которые были предварительно очищены в той степени, в которой любые частицы пищи, прилипшие к ним, обычно не мешают работе автоматических посудомоечных машин.

2.1.32. ***Хозяйственно-бытовые воды*** означают стоки после мойки посуды, пользования душем, прачечной, ванной и раковиной и не включают стоки из туалетов, писсуаров и помещений для животных, определяемых в правиле 1.3 Приложения IV МАРПОЛ (сточные воды), а также стоки из грузовых помещений. Хозяйственно-бытовые вод не рассматриваются как мусор в контексте Приложения V МАРПОЛ.

2.1.33. ***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 мер предотвращения загрязнения моря мусором.
Для целей пересмотренного Приложения V к Конвенции особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря и "Район заливов", район Северного моря, Антарктический район и район бассейна Карибского моря, определение которым дается в Правиле 1 пересмотренного Приложения V Конвенции:

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 Гибралтар.

2. Район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью 57°44.& 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).

Для целей настоящего Плана выражение "все пластмассы" означает весь мусор, который состоит из или включает в себя пластмассы в любой форме, в том числе синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластиковые мешки для мусора и золу от сжигания пластмассовых изделий в инсинераторе.

2.1.29. ***Медицинские отходы*** означают любые твердые отходы, которые образуются в процессе диагностики, лечения или вакцинации людей или животных; в научных исследованиях, связанных с ними, или в производстве или тестировании биологических препаратов, включая, но, не ограничиваясь, изоляцию отходов; инфекционные агенты, человеческую кровь и продукты крови, патологические отходы, острые предметы, части тела, загрязненные постельные принадлежности, хирургические отходы и потенциально загрязненные отходы лабораторий и диализа.
Медицинские отходы делятся на две категории: инфекционные и неинфекционные. Медицинские отходы включают в себя также просроченные лекарства и медицинские изделия.

2.1.30. ***Карантинные отходы*** означают любые твердые или жидкие отходы, определяемые местным или региональным законодательством как требующие специальной обработки, сортировки и утилизации в связи с его потенциалом для распространения болезней или растительных и животных вредителей, после сброса.

2.1.31. ***Вода после мойки посуды (помои)*** означает остатки от ручной и автоматической мойки посуды и кухонной утвари, которые были предварительно очищены в той степени, в которой любые частицы пищи, прилипшие к ним, обычно не мешают работе автоматических посудомоечных машин.

2.1.32. ***Хозяйственно-бытовые воды*** означают стоки после мойки посуды, пользования душем, прачечной, ванной и раковиной и не включают стоки из туалетов, писсуаров и помещений для животных, определяемых в правиле 1.3 Приложения IV МАРПОЛ (сточные воды), а также стоки из грузовых помещений. Хозяйственно-бытовые вод не рассматриваются как мусор в контексте Приложения V МАРПОЛ.

2.1.33. ***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 мер предотвращения загрязнения моря мусором.
Для целей пересмотренного Приложения V к Конвенции особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря и "Район заливов", район Северного моря, Антарктический район и район бассейна Карибского моря, определение которым дается в Правиле 1 пересмотренного Приложения V Конвенции:

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 Гибралтар.

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 Хуси-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:

L 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 немцу к востоку от меридиана 5[e] западной долготы и к северу от параллели 48°30[1] северной широты.

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

8. Район бассейна Карибского моря означает собственно Мексиканский залив и Карибское море, включая находящиеся в них заливы и моря, а также часть Атлантического океана в рамках границы, образованной параллелью 30° северной широты от Флориды в восточном направлении до меридиана 77°30' западной долготы, откуда прямой линией до пересечения параллели 20° северной широты и меридиана 50° 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.

2.1.34. ***Ближайший берег.*** Выражение "от ближайшего берега " означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящего Приложения выражение "от ближайшего берега" у северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии

с координатами 11°00' южной широты и 142°00' восточной долготы, к точке 10°35' южной широты и 141°55' восточной долготы, затем к точке 10°00' южной широты и 142°00' восточной долготы, затем к точке 09°10' южной широты и 143°52* восточной долготы, затем к точке 09°00" южной широты и 144°30' восточной долготы, затем к точке 10°4Г южной широты и 145°00* восточной долготы, затем к точке 13°00' южной широты и 145°00' восточной долготы, затем к точке 15°00' южной широты и 146°00[>] восточной долготы, затем к точке 17°30' южной широты и 147°00" восточной долготы, затем к точке 21°00' южной широты и 152°55' восточной долготы, затем к точке 24°30[1] южной широты и 154°00' восточной долготы,

и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24°42' южной широты и 153°15' восточной долготы.

2.1.35. ***Повторное использование*** означает процесс сбора компонентов и материалов для последующего использования без переработки.

3. ПОЛИТИКА СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ (СУДОВЛАДЕЛЬЦА)

3.1. Судоходная компания (Судовладелец) провозглашает свою приверженность Конвенции и отдает приоритет, прежде всего обеспечению безопасности судоходства и предотвращению загрязнения моря.

3.2. Судоходная компания применяет MEPC.201(62), MEPC.219(63), MEPC220(63) и ISO 21070:2011.

3.3. Компания обеспечивает:

- соблюдение международных и национальных правил и норм по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения моря;
- незамедлительное реагирование на экологические аварии;
- использование на судах новейших средств и технологий по предотвращению загрязнения моря мусором.

3.4. Судоходная компания признает, что существенными факторами минимизации образования мусора и снижения отрицательного воздействия на окружающую среду сброса мусора с судов и его уничтожения на борту являются:

- использование больших партий упакованных товаров, что может уменьшить образование отходов. Однако во избежание увеличения отходов следует учитывать такие факторы, как недостаточная продолжительность нахождения предметов в контейнере после того, как он открыт;
- использование упаковки и контейнеров многократного использования, которые могут уменьшать количество образуемого мусора, избегать, по возможности, использования одноразовых стаканов, утвари, тарелок, полотенец и ветоши, а также других вспомогательных предметов;
- отказ от упаковок судовых запасов в пластик, который нельзя использовать повторно или передать на вторичную переработку;
- повторное использование сепарационных, крепежных, обшивочных и упаковочных материалов для грузов;
- удаление в портовые приемные сооружения сепарационных, обшивочных и упаковочных материалов, образующихся во время выгрузки в порту;
- эффективное использование пищевых продуктов при организации питания, эффективное производство грузовых операций, и т.д.;
- сведение к минимуму вероятности потерь и максимальное повышение вероятности подъема на борт рыболовных снастей из моря;
- сведение к минимуму вероятности случайных столкновений судов с оставленными без присмотра ставными или дрифтерными снастями (рыболовная снасть, если она сброшена в море, становится вредным веществом);
- эффективное использование оборудования для обработки и уничтожения мусора;
- полное опорожнение контейнеров и полное использование содержимого;
- оптимизация процессов производства отходов таким образом, чтобы уменьшить отходы;
- оценка количества отходов конкретного продукта для определения средств уменьшения количества отходов;
- использование продуктов с длительным сроком действия и/или срока годности;
- строгое соблюдение международных и национальных правил по сбросу мусора с судов. Предпочтительно, чтобы пиротехника н продукция фармацевтической промышленности были возвращены производителю или поставщику до истечения срока годности.

3.5. Судовладелец осознает важность хорошо организованного и управляемого сбора отходов и свои преимущества, особенно в отношении здоровья и безопасности на людей борту

судна, снижения загрязнения окружающей среды и потенциальные выгоды для себя и Правительства.

3.6. Судоходная компания ежегодно пересматривает действующие планы и письменно информирует Российский морской регистр судоходства о результатах таких пересмотров.

4. ЯЗЫК

4.1. Данный План составлен на русском и английском языках,

4.2. Плакаты, извещающие команду о требованиях по операциям с мусором, составлены на русском и английском языках.

4.3. Записи в Журнале операций с мусором производятся на русском и английском языках. В случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на русском языке.

5. ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО И ЕГО ОБЯЗАННОСТИ

5.1. Координацию работ по предотвращению загрязнения моря мусором осуществляет старший помощник капитана.

5.2. В обязанности старшего помощника при управлении операциями с мусором входит:

- обучение экипажа навыкам выполнения мероприятий по сбору, хранению, переработке и удалению;
- обеспечение наличия на местах сбора и обработки мусора плакатов, разъясняющих команде правила сбора и уничтожения мусора;
- обеспечение обработки мусора на судне;
- связь с береговыми службами по вопросам возможности удаления мусора с судна;
- контроль над ведением Журнала операций с мусором (см. раздел 10);
- мониторинг возникающего количества и состава мусора, формирование по времени и подготовка соответствующих мер;
- проверка эффективности процедур настоящего Плана управления мусором и внедрения совершенствований по согласованию с капитана, по мере необходимости.

5.3. Старший помощник капитана оказывает всем членам экипажа широкую поддержку в сборе, сортировке, переработке и утилизации мусора во всех отделениях судна и обеспечивает проведение всех процедур в соответствии с планом управления мусором.

6. СБОР МУСОРА

6.1. Для наиболее эффективного управления отходами, а также сокращения времени и затрат для сортировки и управления мусором на судах и в портах, концепция уменьшения отходов предусмотрена в настоящем Плане путем включения следующих основных принципов:

- уменьшение отходов до отхода судна;
- уменьшение источников отходов на судне;
- сбор мусора у источника отходов;

- сортировка отходов на судне по определенным категориям, признанным во всем мире и входящими во многие системы классификации отходов по всему миру;
- уменьшение отходов после сортировки;
- хранение отходов на борту судна, и *
- проблемы здоровья и безопасности окружающих при обработке, хранении и сдаче отходов.

6.2. Порядок сбора мусора, образующегося на борту судна, основывается на рассмотрении того, что может и что не может выбрасываться в море в пути, и может ли этот тип мусора быть сдан на приемные сооружения в порту как вторсырье или для повторного использования.

6.3. Организация сбора мусора является обязанностью каждого члена экипажа. Любой вид мусора должен собираться в определенных местах.

6.4. Сбор мусора осуществляется в контейнеры, бочки, ящики, бачки, ведра с последующей транспортировкой в контейнер. Для уменьшения или исключения необходимости сортировки после сбора и для ускорения переработки мусора, образующегося на судне, предусмотрены контейнеры для отдельных категорий мусора (см. расчет 311-3981/1.401-001).

6.5. Все сосуды и контейнеры должны иметь маркировку о назначении, т.е. описание категории мусора или тип соответствующих отходов. Они должны различаться по цвету, характеру надписи, форме, размерам или расположению. Должны наноситься предупреждения о конкретных опасностях отдельных видов мусора (например, ядовитых материалов или материалов, опасных для здоровья). Кроме того, должны быть указаны предупреждения обо всех материалах, которые не должны находиться в этом контейнере (например, содержимое пепельницы).

6.6. К соответствующим переносным контейнерам, таким как урны, коробки или мешки для хранения на борту могут быть прикреплены цветные указатели/наклейки. Такое цветовое кодирование будет полезно для облегчения идентификации при разгрузке мусора для сдачи. Кроме того, такая схема маркировки будет способствовать эффективному разделение отходов по категориям для дальнейшей обработки и переработки портовыми операторами приемные сооружения.
Дополнительные или поясняющие этикетки могут быть прикреплены к категориям отходов, требующим специальной обработки, такой как карантинных отходов или медицинских отходов и сжигания на судне, оснащенном таким оборудованием.

6.7. Тип емкостей должен соответствовать собираемому в него мусору, так емкости для пепла, окурков и спичек или другого горячего мусора должны быть огнеупорными, емкости для влажных отходов — водонепроницаемыми (например, для использованной одноразовой посуды, упаковки пищевых продуктов, пищевых отходов). Емкости для жидких отходов должны быть моющимися.

6.8. СОЛАС требует ограничения использования горючих материалов; контейнеры должны быть выполнены из негорючих материалов и устойчивы к воздействию нефти и химических веществ, в зависимости от материала, который будет храниться.

6.9. Рекомендуемые типы сепарируемого мусора:
- пластик, непригодный для использования в качестве втор сырья и пластик, смешанный с другими материалами;
- тряпки, ветошь;
- материалы, которые могут быть переданы на переработку:
- кулинарный жир;

- стекло;
- алюминиевые банки;
- бумага, картон, гофрокартон;
- дерево;
- металл;
- пластик (включая вспененный полистирол и другие похожие пластики); и
- мусор, который может представлять опасность для судна и экипажа (например, промасленная ветошь, лампочки, кислоты, химикалии, батарейки и др.).

6.10. Переносимые вручную контейнеры должны быть пригодными для использования и легко транспортироваться. Контейнеры для подъема вручную не могут иметь объем более 50 л или, в зависимости от плотности отходов, общий вес более 35 кг. Большие контейнеры должны быть снабжены роликами.

Контейнеры, снабженные колесами и роликами, должны быть оборудованы тормозами или эквивалентными средствами обеспечения предотвращения движения.

6.11. По гигиеническим причинам контейнеры должны регулярно очищаться.

6.12. Все контейнеры должны быть надежно защищены для предотвращения проливов или потерь любого мусора, который в них помещен.

6.13. Пластик используется для различных целей, включает, но не ограничивается этим, упаковку (непроницаемые для паров барьеры, бутылки, контейнеры, прокладки, сумки, оберточные материалы, пенообразующие материалы для амортизации и пр.); элементы конструкции судна (оргстекло и ламинированные структуры, покрытия, трубопроводы, изоляция, напольные покрытия, ковры, ткани, краски, клеи, компоненты электронных и электрических устройств и т.д.); одноразовая кухонная посуда (тарелки из стирола, контейнеры для пищевых продуктов, чашки и т.д.); сумки, обшивки, поплавки, рыболовные сети и лини, стропы, ленты, канаты из синтетических и смешанных материалов, паруса и много других изделий из пластмасс.

Запрещается сброс любых пластиков в море. Если пластик смешан с другим видом мусора, то смесь следует обрабатывать как пластик. Должны применяться более строгие требования по обработке и сбросу.

6.14. Пищевые отходы на камбузе, в буфетных собираются в емкости с последующей транспортировкой в контейнеры при этом необходимо принять меры, исключающие сброс в море пластмассовой упаковки пищевых продуктов.

6.15. Некоторые правительства имеют правила контроля заболевания людей, растений и животных, которые могут вызываться инородными пищевыми отходами и материалами, связанными с ними (например, упаковка для пищевых продуктов и используемая посуда). Эти правила могут предписывать сжигание, стерилизацию или другую специальную обработку мусора для уничтожения возможных паразитов и болезнетворных организмов. Такой мусор следует держать отдельно от другого мусора и желательно сохранять для удаления в порту в соответствии с законами принимающей стороны. Должны быть предусмотрены меры предосторожности по недопущению сброса в море пластмассы, зараженной пищевыми отходами (например, пластмассовая обертка для пищевых продуктов), вместе с другими пищевыми отходами.

6.16. На камбузе и в кладовых собираются различные виды мусора. Основные категории:
- бумага, картон, картонные коробки и т.д.;
- синтетический материал, фольга мешков из синтетических материала, куски фольги и т.д.;
- металлические банки, крышки и упаковка бутылок и т.д.;
- бутылки, стекла и изделия из стекла в целом;

- сырые пищевые отходы;
- пищевые отходы, частицы пищи, и все другие материалы, загрязненные такими Отходами.

Все отходы должны переноситься в контейнеры по крайней мере один раз в сутки.

6.17. Кулинарный жир на камбузе собирается в специальный металлический бидон с плотно закрывающейся крышкой с последующей транспортировкой в бочку, расположенную на палубе, для последующей сдачи в приемные сооружения.

6.18. Обрывки синтетических рыболовных сетей и линей, образующиеся в результате ремонта или эксплуатации рыболовных снастей, не могут выбрасываться в море и должны собираться таким образом, чтобы избежать падения их за борт. Такой материал можно сжигать, прессовать или хранить вместе с другими отходами из пластмассы или желательно держать его отдельно от других видов мусора, если он имеет сильный запах или большой объем.

6.19. Поднятые из моря во время повседневных операций обрывки и обломки орудий лова и другой устойчивый мусор сохраняются на борту судна до удаления на берег.

6.20. Сбор мусора, являющегося результатом технического обслуживания оборудования и механизмов машинных помещений (машинного отделения, румпельного отделения, мастерских и т.д.) производится в ведра, бочки с последующей транспортировкой в контейнер.

6.21. Бытовые отходы жилых, общественных, производственных помещений собираются в емкости (урны) с последующей транспортировкой в контейнер.

6.22. Рекомендуется, чтобы экипаж, сдавал вторсырье, такое как стекло, металл, пластик, бумажные отходы и т.д., в емкости для сбора мусора.

6.23. Большая часть связанных с грузом отходов может образовываться во время погрузки и выгрузки, обычно на причале. Рекомендуется прилагать все усилия к тому, чтобы доставлять эти отходы к ближайшей системе портовых приемных сооружений до отхода судна.

6.24. Ответственными за сбор, сортировку и транспортировку мусора являются:
- в жилых, служебных, общественных, санитарных и медицинских помещениях, а также на палубах и в трюмах - старший помощник капитана;
- в помещениях пищеблока - повар;
- в энергетических помещениях - второй механик.

6.25. Контейнеры для сбора мусора, расположенные на открытой палубе, и подверженные воздействию непогоды, должны быть надежно закреплены, иметь крышки, которые должны плотно и надежно закрываться.

6.26. Съемные устройства для сбора мусора должны иметь приспособления для надежного крепления на судне.

6.27. Для уменьшения объема мусора рекомендуется смять металлические банки пластиковые бутылки, пластиковую и бумажную упаковку,

6.28. Расположение основных емкостей для сбора мусора представлено в Приложении В.

7. ХРАНЕНИЕ МУСОРА

7.1. Собранный мусор должен храниться на борту соответствующим образом, пока не будет утилизирован в соответствии с действующим международным, региональным и / или национальным законодательством.

Размеры мест расположения контейнеров должны быть соизмеримы с количеством и размерами контейнеров, необходимых для хранения судового мусора.

7.2. Мусор, собираемый из жилых и служебных помещений судна, должен доставляться к установленным местам обработки и хранения. Для мусора, который должен возвращаться в порт и там удаляться на портовые приемные сооружения, может требоваться длительное хранение до сдачи его на берег для соответствующей обработки, Во всех случаях мусор следует хранить таким способом, при котором не возникает угрозы здоровью человека и безопасности.

7.3. Если это возможно, весь мусор, который должен храниться в течение любого периода времени, следует содержать в герметичных, надежно закрывающихся емкостях для того, чтобы предотвратить непреднамеренный сброс хранящегося мусора.

7.4. Места для сбора мусора на борту должны соответствовать следующим требованиям:

- доступ к месту хранения должен быть свободен от препятствий насколько это возможно;
- путь доставки переносных (передвижных) контейнеров для мусора на берег должен быть свободен от порогов, комингсов и других препятствий насколько это возможно;
- места хранения контейнеров должны быть обеспечены средствами, предотвращающими самопроизвольное перемещение контейнеров;
- в местах хранения мусора должно быть предусмотрено соответствующее противопожарное снабжение;
- для хранения опасных отходов должны быть предусмотрены отдельные места или помещения.

Место хранения мусора должно быть оборудовано таким образом, чтобы любая опасность, вызванная мусором, была сведена к минимуму. Места хранения также должны быть оборудованы:

- подходящим адсорбирующим материалом для нефтесодержащих отходов;
- предметами временного хранения мусора в случае поломки контейнеров (например, кастрюли и бочки);
- метлой и лопатой;
- замками, фиксирующими лентами, грузовыми сетками или другими подходящими средствами защиты от скольжения, наклона, утечки или падения хранящегося мусора;
- достаточным освещением.

7.5. Места хранения мусора должны быть выбраны в соответствии с категориями мусора, который будет храниться, и расположены так, чтобы не мешать нормальной эксплуатации судна.

7.6 Пищевые отходы и связанный с ними мусор, которые возвращаются в порт и в которых могут перевозиться болезнетворные организмы и паразиты, следует хранить в плотно закрывающихся емкостях или содержать отдельно от мусора, в котором нет таких пищевых отходов.

Карантинные требования в некоторых странах могут требовать двойной упаковки такого мусора.

Мусор обоих видов должен храниться в отдельных отчетливо отмаркированных емкостях во избежание неправильного удаления и обработки на суше.

7.7. Чистка и дезинфекция - это два превентивных метода для уничтожения вредителей. В помещениях, где хранится мусор, следует регулярно проводить дезинфекцию, а также выполнять лечебно-профилактические мероприятия по борьбе с паразитами.

7.8. При подходе судна к особым районам и другим районам, где сброс мусора запрещен, все емкости для сбора мусора должны быть подготовлены для приема мусора.

7.9. Принимая во внимание любые потенциально опасные свойства, мусор должен храниться на борту только в подходящих соответствующего размера контейнерах.

7.10. Элементы питания (батарейки) и специфические отходы (лекарства, использованные хим. реактивы, шприцы, тонер-картриджи копировальных аппаратов и лазерных принтеров, картриджи компьютерных принтеров и т. д.) должны храниться отдельно в полиэтиленовых пакетах до сдачи в береговые приемные сооружения или на другое судно.

7.11. Если есть опасность самовозгорания мусора (например, промасленная ветошь и т.д.), такой мусор должен храниться в специальных огнеупорных контейнерах и регулярно проверяться.

7.12. Мусор из пластмассы должен оставаться на борту судна до сброса его в портовые приемные сооружения, если он не перерабатывается в золу путем сжигания. Если мусор из пластмассы не отделяется от другого мусора, смесь следует обрабатывать как пластмассу.

7.13. Хранение отходов рыболовных снастей на палубе может допускаться, если материалы имеют сильный запах или если из-за больших размеров они не могут храниться в любом другом помещении судна. В тех случаях, когда рыболовные снасти загрязнены морскими водорослями или погибшими организмами, допускается до размещения на хранение буксировать снасть за судном в течение некоторого времени для промывки. В случае, если она не может быть поднята на борт судна, следует уведомить соответствующее прибрежное государство о ее местонахождении.

8. ПЕРЕРАБОТКА МУСОРА НА СУДНЕ

8.1. Переработка мусора на судне начинается со сбора и сортировки, производимой в соответствии с разделом 6, по мере накопления. Ответственные за сбор и сортировку указаны в п. 6.24.

8.2. Для переработки мусора на борту суда могут оборудоваться инсинераторами, прессователями, измельчителями и другим оборудованием. Использование оборудования для переработки мусора на судне увеличивает возможности по сбору и сбросу мусора, облегчает выгрузку на приемные сооружения.

8.3. На т/х «Николай Трубятчинский» установлен инсинератор OG200CS No. 16241-01. Перечень и местонахождение оборудования для переработки мусора на судне представлены в Приложении Г. Другое оборудование, не указанное в Приложении Г не должно быть использовано для переработки мусора!

8.4. Обслуживание оборудования переработки мусора осуществляется в соответствии с инструкцией по эксплуатации инсинератора.

8.5. Инсинератор OG200CS No. 16241-01, установленный на судне, имеет сертификат DNV.

8.6. По время сжигания происходит стерилизация мусора.

8.7. Золу и шлам из судового инсинератора следует рассматривать как эксплуатационные отходы и таким образом, как мусор, не подлежащий сбросу в море. Зола и шлам сохраняются в контейнере, расположенном в на палубе бака.

8.8. В таблице приведены варианты сжигания мусора. Большая часть мусора, за исключением металла и стекла, поддается сжиганию.

ТАБЛИЦА

ВАРИАНТЫ СЖИГАНИЯ СУДОВОГО МУСОРА

Пример мусора	Специальная обработка судовым персоналом перед сжиганием	Характеристики сжигания				Место для хранение на судне
		Горючесть	Уменьшение объема	Остатки	Выхлоп	
Бумага, упаковка, контейнеры для прохладительных напитков	Небольшая, легко загружать в приемник	Высокая	Более 95%	Зола - пыль	Возможен неопасный дым	Минимум
Волокна к картон	Небольшая, легко загружать в приемник, минимум ручного труда	Высокая	Более 95%	Зола - пыль	Возможен неопасный дым	Минимум
Пластик, упаковка, контейнеры для прохладительных напитков	Небольшая, легко загружать в приемник	Высокая	Более 95%	Зола - пыль	Возможен неопасный дым, зависит ОТ инси-нератора	Минимум
Пластик, обшивка, сети, канаты и тяж. материалы	Средняя, ручной труд для уменьшения размеров	Высокая	Более 95%	Зола - пыль	Возможен неопасный дым, зависит от инси-нератора	Минимум
Резина, шланги и куски груза	Значительная, ручной труд для уменьшения размеров	Высокая	Более 95%	Зола - пыль	Возможен неопасный дым, зависит от инси-нератора	Минимум
Пищевые металлические контейнеры для прохлади-тельных налитков	Небольшая, легко загружать в приемник	Низкая	Менее 10%	Шлак	Возможен неопасный дым	Средний
Металлический груз, большие контейнеры, большие металлические части	Значительная, ручной труд для уменьшения размеров	Очень низкая	Менее 5%	Большие металли-ческие фрагменты, шлак	Возможен неопасный дым	Максимум
Стеклянные контейнеры для пищевых и прохладительных напитков	Небольшая, легко загружать в приемник	Низкая	Менее 10%	Шлак-	Возможен неопасный дым	Средний
Дерево и большие куски дерева	Средняя, ручной труд для уменьшения размеров	Высокая	Более 95%	Зола - пыль	Возможен неопасный дым	Минимум

8.9. Сжигание мусора, который содержит большое количество пластика, требует особой регулировки инсинераторе, таких как подача кислорода и высокая температура (от 850 до 1200^{D}C). Если эти условия не выполняются, то в зависимости от типа пластика и условий сжигания могут образовываться токсичные газы, включая пары соляной (HCL) и синильной кислоты (HCN). Эти и другие вещества, образующиеся при сжигании, токсичны для человека и морской среды.

8.10. Запрещенным также является сжигание опасных грузов и веществ, например, слом краски, окрашенной или пропитанной древесины и т.д.

8.11. Технические требования, касающиеся сжигания мусора, подробно изложены в Приложении VI к Конвенции МАРПОЛ и МЕРС 76 (40), с поправками. В соответствии с Приложением VI к МАРПОЛ, остатки грузов, подпадающих под действие Приложения I, II и III к Конвенции МАРПОЛ, ПХБ (полихлорированныебифенилы), мусор, как это определено в Приложении V, содержащий большое количество тяжелых металлов и нефтепродуктов, содержащий галоген, не должен сжигаться.

8.12. Специальные правила сжигания могут вводиться властями в некоторых портах и могут действовать в некоторых особых районах. Сжигание не разрешается, если судно находится в порту или у терминала. Для использования инсинератора может потребоваться разрешение от соответствующих портовых властей.

8.13. Ответственным за эксплуатацию инсинератора является второй механик. Другие лица не имеют права на эксплуатацию данного оборудования!

9. УДАЛЕНИЕ МУСОРА

9.1. Согласно пересмотренному Приложению V МАРПОЛ в настоящее время **сброс любого мусора в море запрещается за исключением случаев, специально установленных Правилами 3**, 4, **5 и 6 Приложения** V **МАРПОЛ.** Приложение V МАРПОЛ изменяет историческую презумпцию, согласно которой мусор может быть сброшен в море, основываясь на его природе, **и** на определенном расстоянии от берега. Правило 7 дает ограниченное количество исключений из упомянутых выше правил для аварийных случаев и нестандартных ситуаций. В общем случае сброс ограничен неопасными для морской окружающей среды пищевыми отходами, остатками определенных грузов, тушами животных, определенными моющими агентами и добавками и остатками грузов, поступивших в моющую воду. Рекомендуется, чтобы суда использовали портовые приемные сооружения как первоочередную меру для сброса всех типов мусора

9.2. Правилами 4, 5 и 6 Приложения V устанавливаются требования к мусору, сброс которого в море разрешен. В общем случае сброс может производиться, когда судно находится в пути и на возможно большем удалении от ближайшего берега. Должны прилагаться усилия к возможно быстрому сбросу мусора и на возможно большей площади и глубине (более 50 м). Должны приниматься во внимание превалирующие течения и приливы района, в котором разрешен сброс.

9.3. С тем, чтобы обеспечить своевременную перегрузку больших количеств судового мусора в портовые приемные сооружения, судну или его агенту необходимо заблаговременно принять меры к приему мусора. В то же время следует определить потребности в удалении для того, чтобы принять меры к мусору, которому требуется специальная обработка или другие необходимые меры. Порту должно быть направлено уведомление о типе, примерном количестве сдаваемого мусора и его сепарации (см. Приложение E).

Специальные требования к сдаче могут включать выгрузку пищевых отходов и связанного с ними мусора, в котором могут находиться болезнетворные организмы или паразиты, сдачу батареек, подстилок под груз, медицинских отходов, пиротехники с истекшим сроком хранения или необычно больших, тяжелых, пахнущих брошенных орудий лова и прочее.

9.4. Судно, находясь в порту или морском терминале другого государства (Стороны Конвенции), подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этим государством (Стороной Конвенции) в части выполнения эксплуатационных требований согласно Приложению V Конвенции, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж судна не знают основных судовых процедур, касающихся предотвращения загрязнения мусором.

9.5. Государство (Сторона Конвенции) принимает меры, гарантирующие, что судно не отойдет, пока ситуация не будет исправлена в соответствии с требованиями Приложения V.

9.6. Сброс мусора с судна осуществляется в строгом соответствии с Конвенцией и национальными правилами (при нахождении судна в территориальных водах). Требования пересмотренного Приложения V к Конвенции по удалению мусора отражены в Плакате "Правила удаления мусора в море" и в "Журнале операций с мусором".

9.7. В соответствии с положениями Правила 4 MEPC.201(62) сброс мусора в море за пределами особых районов допускается только во время нахождения судна в пути и как можно дальше от ближайшего берега, но в любом случае не менее:

- 3 морских миль от ближайшего берега для пищевых отходов, которые были пропущены через измельчитель или дробильное устройство. Такие измельченные или раздробленные пищевые отходы должны быть в состоянии пройти через сито с отверстиями размером не более 25 мм;
- 12 морских миль от ближайшего берега для пищевых отходов, которые не были обработаны в соответствии с указанным выше пунктом;
- 12 морских миль от ближайшей земли для остатков груза, которые не могут быть восстановлены с помощью общедоступных методов для разгрузки. Эти остатки груза не должны содержать веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководящие принципы, разработанные Организацией:
- сброс туш животных должен происходить как можно дальше от ближайшего берега, насколько это возможно, с учетом руководящих принципов, разработанных Организацией.

9.8. Моющие препараты и добавки, содержащиеся в грузовом трюме, на палубе и поверхности промывной воды могут быть сброшены в море, но эти вещества не должны быть вредными для морской среды с учетом руководящих принципов, разработанных Организацией.

9.9. Моющие препараты и добавки считаются неопасными для морской среды, если они:

9.9.1. не являются опасными веществами, согласно критериям Приложения III МАРПОЛ;

н

9.9.2. не содержат никаких компонентов, которые известны как канцерогенные, мутагенные или репротоксичные (оказывающие токсичное воздействие на репродуктивную способность).

В судовом журнале должно содержаться свидетельство, представляемое производителем моющего препарата и добавок, о том, что препарат удовлетворяет критерию безопасности для морской среды. Для обеспечения уверенности в соответствии, подписанное и датированное заявление от поставщика препарата, с подтверждением указанного эффекта, должно быть адекватным для целей судовой регистрации. Это может быть в форме Листа Безопасности Продукта или в форме отдельного документа, выдаваемого производителем по его выбору.

9.10. Запрещается сброс в море всех видов отходов со стационарных или плавучих платформ и со всех других судов, находящихся рядом или в пределах 500 м от таких платформ.

Пищевые отходы могут быть сброшены в море "со стационарной или плавучей платформы, расположенной более, чем на 12 морских миль от ближайшего берега, и со всех других судов, расположенных рядом или в пределах 500 м таких платформ, но только если отходы были пропущены через измельчитель или дробильное устройство. Такие измельченные или раздробленные пищевые отходы должны быть в состоянии пройти через сито с отверстиями размером не более 25 мм.

9.11. Сброс следующих видов мусора в море в особых районах допускается только во время нахождения судна в пути и следующим образом:

9.11.1. Сброс в море пищевых отходов, как можно дальше от ближайшего берега, но не менее 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего шельфового льда. Пищевые отходы должны быть измельчены или раздроблены и должны быть в состоянии пройти через сито с отверстиями размером не более 25 мм. Пищевые отходы не должны быть загрязнены любыми другими видами мусора. Сброс неместных продуктов, в том числе домашней птицы и ее частей, если они не были простерилизованы, в районе Антарктики не допускается;

9.11.2. Сброс остатков груза, которые не могут быть восстановлены с помощью общедоступных методов разгрузки, в случае, если:

9.11.2.1. остатки груза, моющих средств и добавок, содержащихся в моющей воде грузовых трюмов, не содержат никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководящие принципы, разработанные Организацией;

9.11.2.2. оба порта - порт отправления и следующий порт назначения, находятся в особом районе, и судно не будет находиться между этими портами за пределами особого района;

9.11.2.3. в этих портах отсутствуют надлежащие приемные сооружения в соответствии с руководящими принципами, разработанными Организацией;

9.11.2.4. в случае выполнения условий подпунктов 9.11.2.1, 9.11.2.2 и 9.11.2.3 настоящего пункта сброс моющей воды грузовых танков, содержащей отходы, должен быть произведен как можно дальше от ближайшего берега или ближайшего шельфового льда и не менее 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего ледника;

9.11.3. Моющие препараты и добавки, содержащиеся в воде для мытья палуб и внешних поверхностей судна, могут быть сброшены в море, но только если эти вещества не являются вредными для морской среды, с учетом руководящих принципов, разработанных Организацией;

9.11.4. По отношению к Антарктике (в дополнение к правилам, в пункте 1) применяются следующие правила:

- 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 соответствующие сооружения для приема всего мусора со всех судов, не вызывающее чрезмерного простоя и отвечающие нуждам пользующихся ими судов;

- каждая Сторона обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавать под ее флагом, перед входом в район Антарктики имели на борту достаточные емкости для сохранения всего мусора во время плавания в этом районе и имели договоренности о сбросе такого мусора на приемные сооружения после выхода из этого района

9.12. За исключением предусмотренного Правилом 7 пересмотренного Приложения V к Конвенции, сброс в море всех видов пластмасс, включая, но, не ограничиваясь этим, синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластиковые мешки для мусора и пепла от сжигания пластмассовых изделий, запрещается.

9.13. За исключением случаев, предусмотренных Правилом 7 пересмотренного Приложения V к Конвенции, сброс в море кулинарного жира запрещается.

9.14. Несмотря **на** разрешение сброса мусора в море, регламентируемое вышеуказанными правилами, основным способом удаления мусора с судна должны быть сдача на приемные сооружения **и** переработка на судне.

9.15. Случаи аварийного сброса или потери орудий лова, представляют собой серьезную угрозу для морской среды и навигации, должны быть доведены до сведения государства, под флагом которого судно имеет право плавания, и, когда потеря или сброс происходят в водах, находящихся под юрисдикцией прибрежных государств, до сведения прибрежных государств.

9.16. Сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы, образуемые в порту во время выгрузки груза, следует удалять в портовые приемные сооружения и не оставлять на судне.

9.17. Грузовые остатки образуются в результате неэффективности погрузки, выгрузки и обработки на борту. Рекомендуется выгружать груз как можно эффективнее, с тем, чтобы избегать или сводить к минимуму образование грузовых остатков,

Поскольку такой мусор обычно образуется в порту, его следует удалять до выхода судна в море и доставлять либо в предназначенное для груза помещение, либо в портовое приемное сооружение.

9.18. Правила, запрещающие сброс мусора, не применяются в отношении:

- сброса с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море; или
- случайной потери 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 случайного сброса: или
- случайной потерн орудий лова с судна при условии, что были приняты все разумные меры предосторожности, чтобы предотвратить такие потери, или
- сброса орудий лова с судна для защиты морской среды и безопасности судна или его экипажа.

9.19. ***В пути*** согласно Правилам 4 и 6 пересмотренного Приложения V к Конвенции правила запрета не применяются к пищевым отходам, когда ясно, что сохранение этих пищевых отходов на борту судна представляет непосредственную угрозу для здоровья находящихся на борту людей.

9.20. Для организации оптимальной сдачи мусора на приемные сооружения следует предварительно подать заявку в порт и ознакомиться с условиями принятия мусора в порту.

9.21. Информацию о предполагаемой недостаточности приемных сооружений следует направить в Международную морскую организацию. Форма сообщения приведена в Приложении Д.

9.22. В ряде портов предъявляются повышенные требования к сдаче пищевых отходов. Следует заранее ознакомиться с этими требованиями.

9.23. При входе судна в район, где сброс мусора запрещен, администрация судна обязана оповестить об этом экипаж н дать соответствующие распоряжения о сборе и хранении мусора на судне.

9.24. При совершении судном регулярных рейсов рекомендуется использование стандартизованных контейнеров для мусора, приспособленных для обменного обслуживания.

9.25. Если мусор смешан с другими вредными веществами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, применяются более строгие требования по удалению.

9.26. После завершения процесса сброса **или** сдачи мусора должна быть проверена чистота каждого контейнера. В случае поломки контейнеров/емкостей (особенно для пищевых отходов и бытового мусора) контейнеры/емкости должны быть вымыты и очищены.

9.27. Варианты способов обработки на борту судна и удаления мусора представлены в Приложении Б.

10. ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ И ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ

10.1. Журнал операций с мусором является официальным документом, хранящимся в рулевой рубке судна и предъявляемым на проверку компетентным лицам Правительства со стороны Конвенции при нахождении судна в порту.

10.2. Журнал операций с мусором должен храниться на борту судна в таком месте, чтобы быть в любое разумное время доступными для поверки. Этот документ должен храниться в течение минимум двух лет с даты последней сделанной в нем записи.

10.3. Копия записи из Журнала, заверенная капитаном судна, является официальным документом в любом юридическом процессе.

10.4. Каждая операция по сбросу в море или сдаче в приемные сооружения, либо сжигания мусора в инсинераторе, незамедлительно регистрируется в Журнале операций с мусором и подписывается в день сброса, сдачи **или** сжигания мусора ответственным лицом командного состава.

10.5. Записи в Журнале операций с мусором должны быть выполнены на русском и английском языках. В случае возникновения спора или разночтения предпочтение отдается записи на официальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

10.6. Запись должна содержать следующую информацию:

- дату, время начала и окончания операции по сбросу, сдаче мусора или сжигании мусора;
- местоположение судна (широта и долгота) на время начала и окончания сжигания, местонахождение судна (широту и долготу) или название судна, на которое был сдан мусор, или название порта или сооружения, в случае сдачи мусора на приемные сооружения; Примечание: для сброса остатков груза включая местонахождение судна в начале и конце сброса;
- категорию н приблизительное количество сброшенного или сожженного мусора;
- подпись лица, ответственного за операцию.

Каждая заполненная страница Журнала операций с мусором должна быть подписана капитаном судна.

10.7. В дополнение к обычным записям в Журнале операций с мусором должны регистрироваться сбросы или потери мусора в море, связанные с чрезвычайными обстоятельствами с указанием даты и времени, местонахождения судна, категории и расчетного количества сбрасываемого мусора **или** потерн, обстоятельств **и** причины сброса или потерь:

- сброс мусора, в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения жизни на море;
- случайная потеря 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 случайного сброса;
- случайная потеря орудий лова с судна при условии, что были приняты все разумные меры предосторожности, чтобы предотвратить такие потери;

- сброс орудии лова с судна для защиты морской среды и безопасности судна или его экипажа.

10.8. Случаи аварийного сброса или потери орудий Лова, как это предусмотрено в пунктах 7.1.3 и 7.1.3 Приложения V, представляющие собой серьезную угрозу для морской среды и навигации, должны быть доведены до сведения государства, под флагом которого судно имеет право плавания, и, когда потеря или сброс происходят в водах, находящихся под юрисдикцией прибрежных государств, до сведения прибрежных государств.

10.9. Компетентные официальные лица правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал операций с мусором на борту судна, во время нахождения судна в порту или у морского терминала, могут сделать копию любой записи, сделанной в этом журнале и потребовать от капитана судна удостоверить, что данная копия подлинна. Любая сделанная таким образом копия записи в судовом Журнале операций с мусором, удостоверенная капитаном судна в подлинности, принимается при любой юридической процедуре в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Журнала операций с мусором и получение официальным компетентным лицом заверенной копии, производимые в соответствии с настоящим пунктом, должны производиться насколько возможно быстро, чтобы не вызывать необоснованной задержки судна.

10.10. Сдача мусора на приемные сооружения или другое судно должна быть оформлена квитанцией, подписанной оператором приемного сооружения или капитаном судна, принявшего мусор (см. Приложение Ж). Квитанция должна храниться вместе с Журналом операций с мусором в течение минимум двух лет с даты последней сделанной в Журнале записи.

10.11. Эффективное внедрение процедур управления мусором требует регулярного аудита и количественной оценки отходов. Регулярная оценка (по крайней мере, раз в год) Журнала операций с мусором даст возможность проанализировать вопросы, связанные с отходами. Примером является выявление значительного количества отходов, производство которых может быть оценено с целью уменьшения количества и стоимости вывоза мусора.

11. РАЗМЕЩЕНИЕ ПЛАКАТОВ

11.1. Плакаты, разъясняющие правила сброса мусора с судна, правила сбора мусора составляются на русском и английском языках. Образцы плакатов приведены в Приложении И.

11.2. Плакаты размещаются в следующих местах: камбуз, жилая палуба, кают-компания, мостик, главная палуба, места установки оборудования сбора мусора

11.3. Плакаты должны располагаться в линию и на высоте, удобной для чтения.

11.4. Плакаты должны заменяться при повреждениях, если они плохо читаемы.

12. ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВОК

12.1. Занятия, тренировки и учения с экипажем проводятся под руководством старшего помощника капитана.

12.2. Система подготовки должна обеспечить:

- знание каждым членом экипажа требований Конвенции, Приложения V по удалению мусора с судов внутри и за пределами особых районов, границ особых районов;
- знание членами экипажа операций по сбору, минимизации, обработке, хранению и удалению мусора в соответствии с данным Планом;
- знание расположения на судне оборудования для хранения и переработки мусора;
- накопление информации о правилах и практике сдачи мусора в портах, регулярно посещаемых судном;
- известные источники и виды мусора.

12.3. Основными методами подготовки экипажа к выполнению операций с мусором являются:
- индивидуальные инструкции;
- занятия и тренировки;
- учения.

12.4. Старший помощник капитана или непосредственный руководитель до отхода судна в рейс знакомит каждого прибывшего члена экипажа с правилами переработки мусора на судне (Приложение Б) с записью об ознакомлении в Листе ознакомления с "Планом..." (Приложение К).

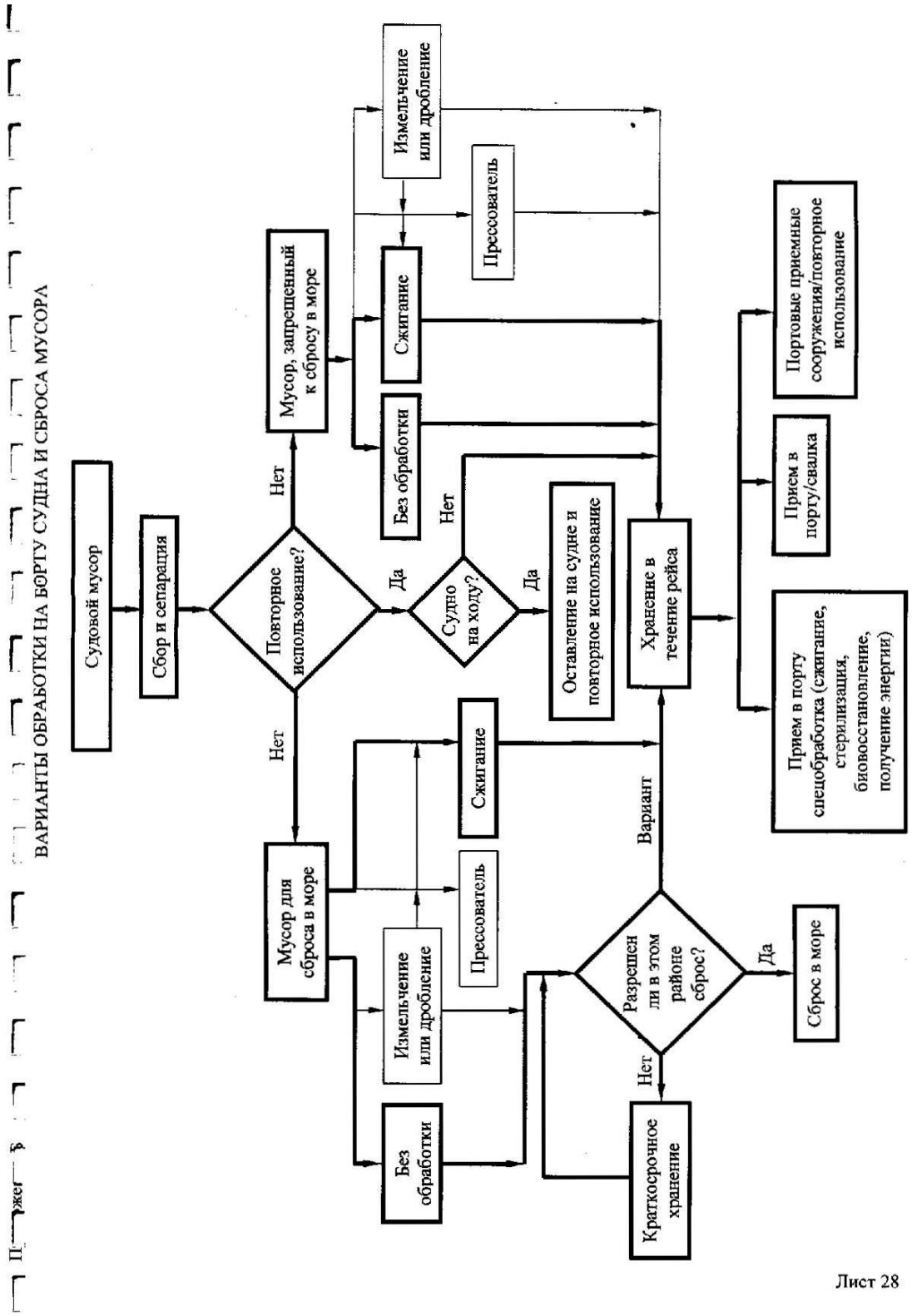
Лист 27

- знание каждым членом экипажа требований Конвенции, Приложения V по удалению мусора с судов внутри и за пределами особых районов, границ особых районов;
- знание членами экипажа операций по сбору, минимизации, обработке, хранению и удалению мусора в соответствии с данным Планом;
- знание расположения на судне оборудования для хранения и переработки мусора;
- накопление информации о правилах и практике сдачи мусора в портах, регулярно посещаемых судном;
- известные источники и виды мусора.

12.3. Основными методами подготовки экипажа к выполнению операций с мусором являются:
- индивидуальные инструкции;
- занятия и тренировки;
- учения.

12.4. Старший помощник капитана или непосредственный руководитель до отхода судна в рейс знакомит каждого прибывшего члена экипажа с правилами переработки мусора на судне (Приложение Б) с записью об ознакомлении в Листе ознакомления с "Планом..." (Приложение К).

Лист 28


ВАРИАНТЫ ОБРАБОТКИ НА БОРТУ СУДНА И СБРОСА МУСОРА
Судовой мусор
Сбор и сепарация
Повторное использование?
Нет
Да
Мусор, запрещенный к сбросу в море
Измельчение или дробление
Прессователь
Сжигание
Без обработки
Судно на ходу?
Нет
Да
Оставление на судне и повторное использование
Хранение в течение рейса
Портовые приемные сооружения/повторное использование
Прием в порту/свалка
Прием в порту спецобработка (сжигание, стерилизация, биовосстановление, получение энергии)
Вариант
Мусор для сброса в море
Сжигание
Прессователь
Измельчение или дробление
Без обработки
Разрешен ли в этом районе сброс?
Да
Сброс в море
Нет
Краткосрочное хранение

Лист 28

Приложение В

ЕМКОСТИ ДЛЯ СБОРА МУСОРА

Вид емкости	Объем, м³	Вид мусора	Расположение			Примечание
			палуба	борт	шп.	
Контейнер	0,03	Нефтесодержашая ветошь	Нижняя палуба	ЛБ	31	синий
Контейнер	0,03	Нефтесодержашая ветошь	Нижняя палуба	ДП	34	синий
Контейнер	0,03	Нефтесодержашая ветошь	Главная палуба	Пр.Б	3	синий
Контейнер	0,24	Стекло, бутылки	Палуба бака	ДП	27	Красный
Контейнер	1,00	Бумажные изделия, ветошь	Палуба бака	ДП	27	Темно синий
Контейнер	1,00	Пластмассы	Палуба бака	ДП	27	желтый
Контейнер	0,24	Пищевые отходы	Палуба бака	ДП	27	зеленый
Бочка	0,20	Кулинарный жир	Палуба бака	ДП	27	красный
Контейнер	0,24	Зола инсинератора	Главная палуба	ДП	27	Голубой

Если мусор смешан с другими вредными веществами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования по удалению.

Лист 30

Приложение Г

ПЕРЕЧЕНЬ И МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБРАБОТКИ МУСОРА НА СУДНЕ

N п/п	Наименование	Тип	Категория мусора	Производительность	Максимальная	Расположение		
						палуба	борт	шп.
1	Инсинератор	OG200CS No. 16241-01	Все виды **пищевых.** бытовых и эксплуата-ционных отходов	**10**	**1100**	Главная палуба	ЛБ	**18-22**

Приложение Д

ПЕРЕСМОТРЕННАЯ СВОДНАЯ ФОРМА ДЛЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ О ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ НЕДОСТАТКАХ ПОРТОВЫХ ПРИЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ (MEPCI/Circ.469/R*v.I) REVISED CONSOLIDATED FORMAT FOR REPORTING ALLEGED INADEQUACIES OF PORT RECEPTION FACILITIES! (MEPC.1/Circ.469/Rev.l)

The Master of a ship having encountered difficulties in discharging waste to reception facilities should forward the information below, together with any supporting documentation, to the Administration of the flag State and, if possible, to the competent Authorities in the port State. The flag State shall notify the IMO and the port State of the occurrence. The port State should consider the report and respond appropriately informing IMO and the reporting flag State of the outcome of its investigation.

1 SHIP'S PARTICULARS

1.1 Name of ship:

1.2 Owner or operator: _____

1.3 Distinctive number or letters: _____

1.4 **IMO** Number: _____

1.5 Gross tonnage: _____

1.6 Port of registry: _____

1.7 FlagState3: _____

1.8 Type of ship:

□ Oil tanker □ Chemical tanker □ Bulk carrier
□ Other cargo ship □ Passenger ship □ Other (specify) _____

2 PORT PARTICULARS

2.1 Country:

2.2 Name of port or area:

2.3 Location/terminal name: _____

(e.g., berth/terrmnal/jetty)

2.4 Name of company operating

the reception facility (if applicable): _____

2.5 Type of port operation:

□ Unloading port □ Loading port □ Shipyard

□ Other (specify) _____

2.6 Date of arrival: / / (dd/mm/yyyy)

2.7 Date of occurrence: _ / __ / (ddVmm/yyyy)

2.8 Date of departure: / / (dd/mm/yyyy)

Лист 32

Приложение Д - продолжение

3 INADEQUACY OF FACILITIES

3.1 Type and amount of waste for which the port reception facility waa inadequate and nature of problems encountered

Type of waste	Amount for discharge	Amount not accepted (m^3)	Problems encountered Indicate the problems encountered by using one or more of the following code letters, as appropriate. A No facility available B Undue delay C Use of facility technically not possible D Inconvenient location E Vessel had to shift berth involving delay/cost F Unreasonable charges for use of facilities G Other (please specify in paragraph 3.2)
MARPOL Annex I-related Type of oily waste:			
Oily bilge water			
Oily residues (sludge)			
Oily tank washings (slops)			
Dirty ballast water			
Scale and sludge from tank cleaning			
Other (please specify .....)			
MARFOL Annex II-related Category ofNLS4 residue/water mixture for discharge to facility from tank washings:			
Category X substance			
Category Y substance			
Category Z substance			
MARPOL Annex IV-related Sewage			
MARPOL Annex V-related Type of garbage:			
Plastic			
Floating dunnage, lining, or packing materials			
Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.			
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.			
Food waste			
Incinerator, ash			
Other (please specify .....)			
MARPOL Annex Vl-related			
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances			
Exhaust gas-cleaning residues			

Лист 33

Приложение Е

3.2 Additional information with regard to the problems identified in the above table.

3.3 Did you discuss these problems or report them to the port reception facility?

□ Yes □ No

If Yes, with whom (please specify)

If Yes, what was the response of the port reception facility to your concerns?

3.4 Did you give prior notification (in accordance with relevant port requirements) about the vessel's requirements for reception facilities?

□ Yes □ No □ Not applicable

If Yes, did you receive confirmation on the availability of reception facilities on arrival?

□ Yes □ No

4 ADDITIONAL REMARKS/COMMENTS

Master's signature Date: / _/ (dd/mm/yyyy)

Лист 34

Приложение Д - продолжение

СТАНДАРТНЫЙ БЛАНК ФОРМЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ ДЛЯ СДАЧИ ОТХОДОВ В ПОРТОВЫЕ ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ (MEPC.l/Circ.644)

1

STANDARD FORMAT OF THE ADVANCE NOTIFICATION FORM FOR WASTE DELIVERY TO PORT RECEPTION FACILITIES (MEPC.l/Circ.644)

Notification of the Delivery of Waste to: .....(enter name of port or terminal)

The master of a ship should forward the information below to the designated authority at least 24 hours in advance of arrival or upon departure of the previous port if the voyage is less than 24 hours This form shall be retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB

DELIVERY FROM SHIPS (ANF)

l.SHIP PARTICULARS

1.1 Name of ship:			1.5 Owner or operator:		
1.2 IMO number:			1.6 Distinctive number or letters:		
1.3 Gross tonnage:			1.7 Flag State:		
1.4 Type of ship:	Oil tanker Other cargo ship	Chemical tanker Other (specify)	Bulk carrier Ro-ro Passenger ship	Container	

2. PORT AND VOYAGE PARTICULARS

2.1 Location/Terminal name and POC:	2.6 Last Port where waste was delivered:
2.2 Arrival Date and Time:	2.7 Date of List Delivery:
2.3 Departure Date and Time:	2.8 Next Port of delivery (if known):
2.4 Last Port and Country:	***2.9*** Person submitting this form is (if other than the master):
2.5 Next Port and Country (if known):	

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE FOR DISCHARGE TO FACILITY

MARPOL Annex I- Oil	**Quantity (m^3)**
Oily bilge water	
Oily residues (sludge)	
Oily tank washings	
Dirty ballast water	
Scale and sludge from tank cleaning	
Other (please specify)	
MARPOL Annex II - **NLS**	**Quantity (m^3)/Narae**
Category X substance	
Category Y substance	
Category Z substance	
OS - other substances	
MARPOL Annex IV - Sewage	**Quantity (m*)**

MARPOL Annex V - Garbage	**Quantity** (m^3)
Plastic	
Floating dunnage, lining, **or** packing material	
Ground-down paper products, rags, **glass,** metal, bottles, crockery etc.	
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.	
Food waste	
Incinerator ash	
Other wastes (specify)	
MARPOL Annex VI - **Air pollution**	**Quantity** (m^3)
Ozone-depleting substances **and** equipment containing such substances	
Exhaust gas-cleaning residues	

Приложение E

Name of ship: IMO Number:

Please state below the approximate amount of waste and residues remaining on board and the percentage of maximum storage capacity. If delivering all waste on board at this port please strike through this table and tick the box below. If delivering some or no waste, please complete all columns.

[confirm that I am delivering all the waste held on board this vessel (as shown on page 1) at this port.

Type	Maximum dedicated storage capacity m^3	Amount of waste retained on board m^3	Port at which remaining waste will be delivered (if known)	Estimate amount of waste to be generated between notification and next port of call m^3
MARPOL Annex I - Oil				
Oily bilge water				
Oily residues (sludges)				
Oily tank washings				
Dirty ballast water				
Scale and sludge from tank cleaning				
Other (please specify)				
MARPOL Annex II-NLS				
Category X substance				
Category Y substance				
Category Z substance				
OS - other substances				
MARPOL Annex IV - Sewage				
Sewage				
MARPOL Annex V - Garbage				
Plastic				
Floating dunnage, lining or packing material				
Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery				
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery				
Food waste				
Incinerator ash				
Other wastes (specify)				

Date: .
Time:

Name and Position:
Signature:.....

Лист 36

Приложение Ж

СТАНДАРТНЫЙ БЛАНК КВИТАНЦИИ О СДАЧЕ СУДНОМ ОТХОДОВ В ПОРТОВОЕ ПРИЕМНОЕ СООРУЖЕНИЕ (MEPC.l/Circ.645)

STANDARD FORMAT FOR THE WASTE DELIVERY RECEIPT FOLLOWING A SHIP'S USE OF PORT RECEPTION FACILITIES (MEPCl/Circ.645)

The designated representative of the reception facility provider should provide the following form to the master of a ship that has just delivered waste.

This form should he retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB

.RECEPTION FACILITY AND PORT PARTICULARS

1.1 Location/Terminal name;
1.2 Reception facility provider(s):
1.3 Treatment facility provider(s) - if different from above:
1.4 Waste Discharge Date and Time from: to

2. SHIP PARTICULARS

2.1 Name of ship:	2.5 Owner or operator:
2.2 IMO number:	2.6 Distinctive number or letters:
2.3 Gross tonnage:	2.7 Flag State:
2.4 Type of ship: Oil tanker Chemical tanker Bulk carrier Ro-ro Other cargo ship Passenger ship Container Other (specify)	

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE RECEIVED

MARPOL Annex I-Oil	**Quantity (m*)**
Oily bilge water	
Oily residues (sludge)	
Oily tank washings	
Dirty ballast water	
Scale and sludge from tank cleaning	
Other (please specify)	
MARPOL Annex II - NLS	**Quantity (m'yName**
Category X substance	
Category Y substance	
Category Z substance	
OS - other substances	
MARPOL Annex IV - Sewage	**Quantity** *(m^3)*

MARPOL Auoex V - Garbage	**Quantity (m^3)**
Plastic	
Floating dunnage, lining, or packing material	
Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc.	
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.	
Food waste	
Incinerator ash	
Other wastes (specify)	
MARPOL Annex VI - Air pollution	**Quantity (m^3)**
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
Exhaust gas-cleaning residues	

On behalf of the port facility I confirm that the above wastes were delivered.

Signature: ..... Full Name and Company Stamp:

Лист 37

Приложение Ж

Краткое изложение ограничений по сбросу мусора в море, налагаемых правилами 4,5 и 6 Приложения V МАРПОЛ. Примечание: Таблица носит справочный характер. Положения Приложения V МАРПОЛ являются превалирующими.			
	Все суда, исключая платформы[4]		**Платформы находящиеся на расстоянии более 12 миль от ближайшего берега и суда в пределах 500 м от таких платформ[4]. Правило 5**
Тип мусора[1]	**Вне особого района. Правило 4. (Расстояние от ближайшего берега)**	**В пределах особого района. Правила 6. (Расстояние от ближайшего берега или шельфого льда)**	
Измельченные или раздробленные пищевые продукты[2]	**Сброс разрешен** ≥3 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	**Сброс разрешен** ≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности[3]	**Сброс разрешен**
Неизмельченные или раздробленные пищевые продукты	**Сброс разрешен** ≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности[3]	**Сброс запрещен**	**Сброс запрещен**
Остатки груза[5,6], не содержащиеся в промывных водах	**Сброс разрешен** ≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности[3]	**Сброс запрещен**	**Сброс запрещен**
Остатки груза[5,6], содержащиеся в промывных водах		≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности (согласно условиям правила 6.1.2)	**Сброс запрещен**
Моющие препараты или добавки[6], содержащиеся в трюмных промывных водах	**Сброс разрешен**	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности (согласно условиям правила 6.1.2)	**Сброс запрещен**
Моющие препараты или добавки[6], содержащиеся в воде для мытья палуб и внешних поверхностей		**Сброс разрешен**	**Сброс запрещен**
Туши животных (должны быть разделаны или другим образом обработаны для обеспечения немедленного их затопления)	Сброс в пути и в наибольшей удаленности от берега (более 100 миль и на максимальной глубине)	**Сброс запрещен**	**Сброс запрещен**
Весь другой мусор, включая пластмассы, синтетические канаты, орудия лова, пластиковые мешки для мусора, золу инсинератора, клинкер, кулинарный жир, плавающие сепарационные и обшивочные материалы, бумагу, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и аналогичные отходы	**Сброс запрещен**	**Сброс запрещен**	**Сброс запрещен**

1 Когда мусор смешан или загрязнен опасными веществами, запрещенными к сбросу или попадающие под различные требования к сбросу, то применяются более строгие требования.

2 Раздробленные или измельченные пищевые отходы должны проходить сквозь сито с ячейками не более 25мм.

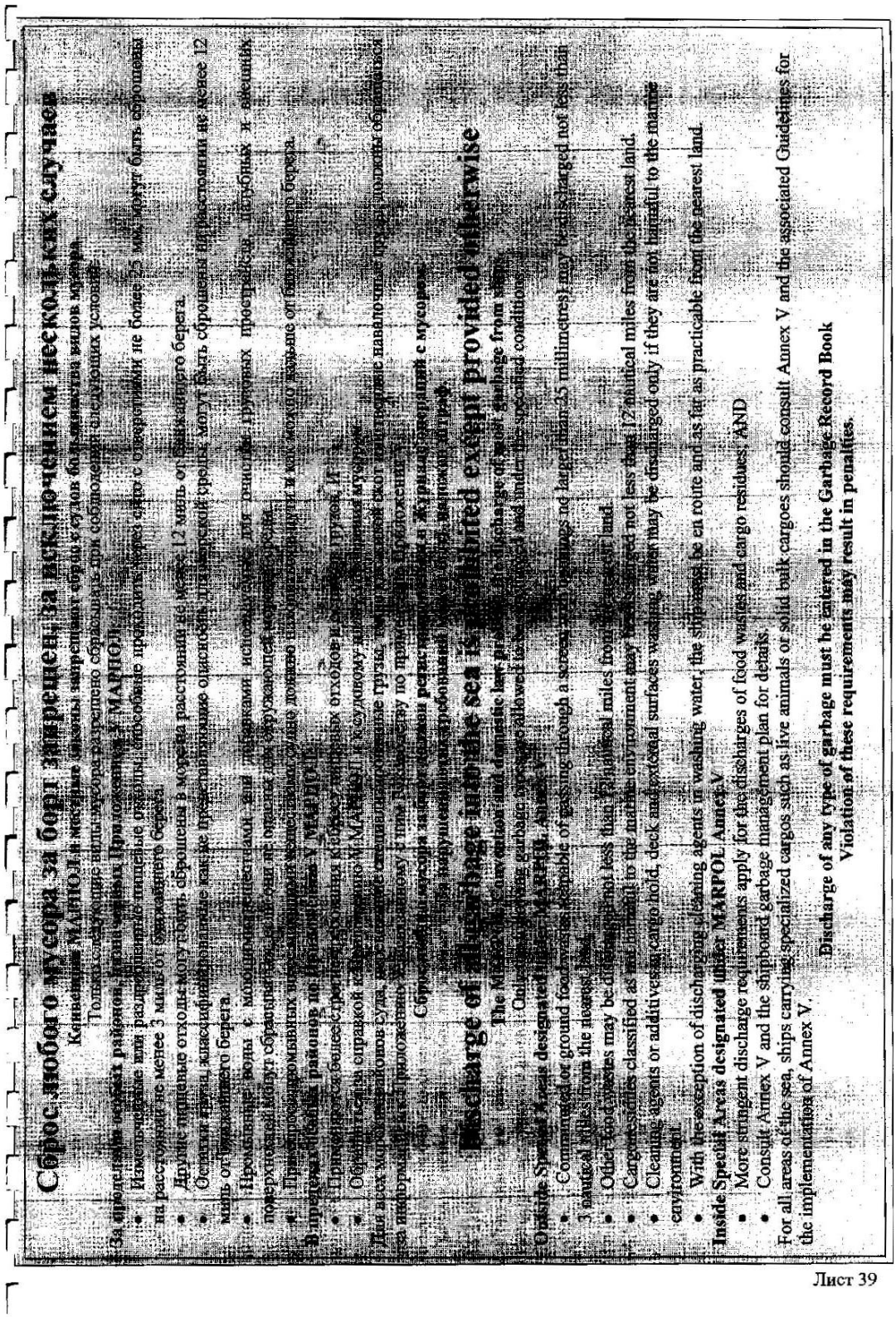
3 Сброс ввезенных продуктов из птицы запрещен в Антарктике, если они не сожжены, обработаны в автоклаве или обработаны для стерилизации иным способом.

4. Морские платформы, находящиеся на расстоянии 12 миль от ближайшего берега и связанные с ними суда, включая все стационарные и плавающие платформы, занятые разведкой или добычей подводных минеральных ресурсов или иными связанными с ними, процессами, а так же все суда, ошвартованные у таких платформ или находящиеся в пределах 500 метров от них.

5. Остатки груза означают только такие остатки груза, которые не могут быть удалены обычными доступными средствами разгрузки.

6. Эти вещества не должны быть опасными для морской окружающей среды.

Summary of restrictions to the discharge of garbage into the sea under Regulations 4, 5 and 6 of MARPOL Annex V Note: Table is intended as a summary reference. The provisions in MARPOL Annex V. not table, prevail.			
Type of garbage	**Ships outside special areas**	**Ships within special areas**	**Offshore platforms (more than 12 nm from land) and all ships within 500 m of such platforms**
Food waste comminuted or ground	**Discharge permitted** ≥3 nm from the nearest land, en route and as far as practicable	**Discharge permitted** ≥12 nm from the nearest land, en route and as far as practicable	**Discharge permitted**
Food waste not comminuted or ground	**Discharge permitted** ≥12 nm from the nearest land, en route and as far as practicable	**Discharge prohibited**	**Discharge prohibited**
Cargo residues[1] not contained in wash water	**Discharge permitted** ≥12 nm from the nearest land, en route and as far as practicable	**Discharge prohibited**	**Discharge prohibited**
Cargo residues[1] contained in wash water		**Discharge permitted** ≥12 nm from the nearest land, en route, as far as practicable and subject to two additional conditions[2]	**Discharge prohibited**
Cleaning agents and additives[1] contained in cargo hold wash water	**Discharge permitted**	**Discharge permitted** ≥12 nm from the nearest land, en route, as far as practicable and subject to two additional conditions[2]	**Discharge prohibited**
Cleaning agents and additives[1] in deck and external surfaces wash water		**Discharge permitted**	**Discharge prohibited**
Carcasses of animals carried on board as cargo and which died during the voyage	**Discharge permitted** as far from the nearest land as possible and en route	**Discharge prohibited**	**Discharge prohibited**
All other garbage including plastics, synthetic ropes, fishing gear, plastic garbage bags, incinerator ashes, clinkers, cooking oil, floating dunnage, lining and packing materials, paper, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse	**Discharge prohibited**	**Discharge prohibited**	**Discharge prohibited**
Mixed garbage	When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply 1 These substances must not be harmful to the marine environment. 2 According to regulation 6.1.2 of MARPOL Annex V the discharge shall only be allowed if: (a) both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between these ports (regulation 6.1.2.2); and (b) if no adequate reception facilities are available at those ports (regulation 6.1.2.3).		



Сброс любого мусора за борт запрещен, за исключением нескольких случаев

Канализация МАРПОЛ и несъедобные пищевые отходы должны быть измельчены или размолоты

Только следующие виды мусора разрешено сбрасывать при соблюдении следующих условий:

За пределами особых районов, указанных в Приложении V МАРПОЛ

- Измельченные или размолотые пищевые отходы способны проходить через сито с отверстиями не более 25 мм могут быть сброшены на расстоянии не менее 3 миль от ближайшего берега.
- Другие пищевые отходы могут быть сброшены в море на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.
- Остатки груза, классифицированные как представляющие опасность для окружающей среды, могут быть сброшены при условиях, указанных в пункте 12 выше от ближайшего берега.
- Промывочные воды с моющими средствами или добавками, используемые для грузовых пространств, палубных и наружных поверхностей могут сбрасываться, если они не смешаны с отходами, попадающими под действие других приложений к МАРПОЛ.

В пределах особых районов по Приложению V МАРПОЛ

- Пищевые отходы должны быть измельчены или размолоты, как указано выше, и могут сбрасываться, если судно находится на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.
- Остатки груза, смешанные с моющими средствами, не должны сбрасываться, если они не смешаны с отходами, попадающими под действие других приложений к МАРПОЛ.
- Другие виды мусора, включая бытовые отходы, должны сбрасываться на расстоянии не менее 25 миль от ближайшего берега.

Сброс мусора, содержащего вредные вещества, запрещен, за исключением случаев, когда:

- Сброс осуществляется с судна, находящегося в пути, как можно дальше от ближайшего берега, но не менее чем в 12 милях от него.
- Мусор измельчен или размолот.
- Сброс осуществляется в соответствии с требованиями Приложения V МАРПОЛ.

Discharge of all garbage into the sea is prohibited except provided otherwise

The MARPOL Convention and domestic law prohibit the discharge of most garbage from ships.

Only the following garbage may be discharged and under the specified conditions:

Outside Special Areas designated under MARPOL Annex V

- Comminuted or ground food wastes capable of passing through a screen with openings no larger than 25 millimetres may be discharged not less than 3 nautical miles from the nearest land.
- Other food wastes may be discharged not less than 12 nautical miles from the nearest land.
- Cargo residues classified as not harmful to the marine environment may be discharged not less than 12 nautical miles from the nearest land.
- Cleaning agents or additives in cargo hold, deck and external surfaces washing water may be discharged only if they are not harmful to the marine environment.
- With the exception of discharging cleaning agents in washing water, the ship must be en route and as far as practicable from the nearest land.

Inside Special Areas designated under MARPOL Annex V

- More stringent discharge requirements apply for the discharges of food wastes and cargo residues AND
- Consult Annex V and the shipboard garbage management plan for details.

For all areas of the sea, ships carrying specialized cargos such as live animals or solid bulk cargoes should consult Annex V and the associated Guidelines for the implementation of Annex V.

Discharge of any type of garbage must be entered in the Garbage Record Book

Violation of these requirements may result in penalties.

Лист 39

Лист 40

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ
FAMILIARIZATION LIST

Ф.И.О. / Name	Должность / Position	Дата / Date	Подпись/Signature

ОАО «МОРСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ»
JSC MARINE ARCTIC GEOLOGICAL EXPEDITION

УТВЕРЖДАЮ
CONFIRM
Генеральный директор ОАО «МАГЭ»
General Director of JSC MAGE

Г.С. Казанин
G.S. Kazanin

« 17 » April 2013

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ Т/Х “НИКОЛАЙ ТРУБЯТЧИНСКИЙ”

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN OF M/V “NIKOLAY TRUBYATCHINSKY

Одобрено Классификационным Обществом
Approved by Classification Society

2013

- 2 -

ОДОБРЕНИЕ ПЛАНА
APPROVAL OF PLAN

Изменение N	Дата”	М.П.
Change No	Date	I.S.
	Регистр	
	Surveyor	(подпись/signature)
Изменение N	Дата"	МП.
Change No	Date	I.S.
	Регистр	
	Surveyor	(подпись/signature)
Изменение N	Дата"	М.П.
Change No	Date	I.S.
	Регистр	
	Surveyor	(подпись/signature)
Изменение N	Дата-	М.П.
Change No	Date	I.S.
	Регистр	
	Surveyor	(подпись/signature)
Изменение N	Дата”	М.П.
Change No	Date	I.S.
	Регистр	
	Surveyor	(подпись/signature)
Изменение N	Дата”	М.П.
Change No	Date	I.S.
	Регистр	
	Surveyor	(подпись/signature)
Изменение N	Дата"	М.П.
Change No	Date	I.S.
	Регистр	
	Surveyor	(подпись/signature)
Изменение N	Дата-	М.П.
Change No	Date	I.S.
	Регистр	
	Surveyor	(подпись/signature)
Изменение N	Дата”	М.П.
Change No	Date	I.S.
	Регистр	
	Surveyor	(подпись/signature)

Ship's name: "Nikolay Trubyatchinsky"

Port of registry: Panama

Flag: Panama

Year and place of building: 1988, Norway

Tonnage: 2762 t

Registered number:

IMO number: 8705010

Call sign:

Length of the ship overall: 65 m

Breadth of the ship: 14 m

Draught of the ship with displacement up to summer loadline in sea water: 7.8 m

Area of navigation: unrestricted

Название судна: "Николай Трубятчинский"

Порт приписки: Панама

Флаг: Панама

Год и место постройки: 1988, Норвегия

Валовая вместимость: 2762 т

Регистровый номер: 15387

Номер ИМО: 8705010

Позывной сигнал: 3FEW6

Длина судна наиб.: 65 м

Ширина судна: 14 м

Осадка судна в полном грузу по грузовую марку в морской воде:
7.8м

Район плавания: неограниченный

CONTENTS

Page

Introduction 5

1. Preamble 6

2. Reporting requirements 7

2.1. When to report 7

2.2. Information required 7

2.3. Who to be contacted 10

3. Steps to control discharge 12

3.1. Operational spills 12

3.2. Spills resulting from casualties 14

4. National and local co-ordination 18

5. Additional information (non-mandatory) 19

Appendix 1. Coastal state contact information 21

Appendix 2. Plan of fuel oil, lube oil and sludge tanks 99

Appendix 3. Scheme of fuel taking and transferring 101

Appendix 4. Shipboard oil pollution emergency plan. Summary flow chat 102

Appendix 5. Sheef of acquant with "SOPEP" 103

СОДЕРЖАНИЕ

Лист

Введение 5

1.Преамбула 6

2. Требования к передаче сообщений 7

2.1. Когда следует передавать сообщение 7

2.2. Требуемая информация 7

2.3. С кем следует установить связь 10

3. Меры по контролю за сбросами 12

3.1. Эксплуатационные разливы 12

3.2. Разливы в результате аварий 14

4. Координация на национальном и местном уровне 18

5. Дополнительная информация 19

Приложение 1. Пункты связи 21

11риложение 2. Схема расположения танков топлива, масла и нефтеостатков 99

Приложение 3. Схема приема и перекачки топлива 101

Приложение 4. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Краткая схема 102

Приложение 5. Лист ознакомления с "Планом..." 103

INTRODUCTION

1. This Plan is written in accordance with the requirements of Regulation 26 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto.

2. The purpose of the Plan is to provide guidance to the Master and officers on board the ship with respect to the steps to be taken when an oil pollution incident has occurred or is likely to occur.

3. The Plan contains all information and operational instructions required by the Guidelines. The appendices contain names, telephone, telex numbers, etc. of all contacts referenced in the Plan, as well as other reference material.

4. This Plan has been approved by Classification society and. except as provided below, no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Classification society.

5. Changes to Section 5 and the appendix 1 will not be required to be approved by Classification society. The appendix 1 should be maintained up to date by the owners, operators and managers

ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий план составлен в соответствии с требованиями правила 26 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней.

2. Цель плана состоит в предоставлении руководства для капитана и лиц командного состава судна относительно мер, которые должны приниматься, когда происходит или может произойти инцидент, связанный с загрязнением нефтью.

3. План содержит всю информацию и инструкции по эксплуатации, требуемые Руководством. В

приложениях содержатся имена, номера телефонов, телефаксов и т.д. всех пунктов связи, указанных в Плане, а также другие справочные материалы.

4. Настоящий План одобрен Классификационным обществом, и, за исключением предусмотренного ниже, без предварительного одобрения Классификационным обществом, любая его часть не должна изменяться или пересматриваться.

5. Не требуется, чтобы Классификационное общество одобряло изменения раздела 5 и приложения 1. Приложение 1 должно постоянно обновляться собственниками, операторами и управляющими.

1 PREAMBLE

1.1. The Plan is available to assist personnel in dealing with an unexpected discharge of oil. Its primary purpose is to set in motion the necessary actions to stop minimize the discharge and to mitigate its effects.

1.2. Action of crew for preventing oil pollution of sea from the ship in extraordinary circumstances is a part of complex of measures for ensuring ship's safety and damage control in accordance with requirements of International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS 74) and Manual on emergency plans in ships.

1.3. The Master is responsible for entering The Plan into force on board, for inserting amendments into list of addresses and means of communication and for correction as due to alterations are made on board as results of studies, training and practical action of crew combating with oil spill.

1.4. Officer in charge who a co-ordinates actions is to prevent accidental oil discharge is chief mate. I le is responsible for training of crew in performing measures specified in the present Plan.

1.5. While using the Plan, together with schemes 2 and 3 that is given in Appendixes, the additional technical documentation may be needed (specification, general arrangements plan, calculation of stability etc.). that is kept at main command post of the ship.

1.6. Without interfering with shipowner's liability, some coastal States consider that it is their responsibility to define techniques and means to be taken against a marine pollution incident and approve such operations which might cause further pollution, i.e. lightening. States are in general entitled to do so under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (1969 International Convention)

1 ПРЕАМБУЛА

1.1. План предназначен для оказания персоналу помощи в принятии мер в отношении неожиданного сброса нефти. Его главная цель состоит в обеспечении необходимых действий для прекращения или уменьшения сброса и смягчения его последствий.

1.2. Действия экипажа по предотвращению загрязнения нефтью с судов при чрезвычайных обстоятельствах являются частью комплекса мер по обеспечению безопасности и живучести судна в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛЛС 74) и Наставления по борьбе за живучесть судов (НБЖС).

1.3. Ответственность за введение Плана в действие па судне, внесение в него изменений с целью корректировки в части адресов и средств связи и в части приведения его в соответствие с изменениями, происходящими на судне, а также за корректировку по результатам учений, тренировок и практических действий экипажа по борьбе с разливами нефти возлагается на капитана судна.

1.4. Координацию работ по предотвращению аварийных разливов нефти на судне осуществляет "офицер по разливам" - старший помощник капитана. На него возлагается также контроль за обучением экипажа навыкам выполнения мероприятий, предусмотренных данным Планом.

1.5. При работе с Планом наряду с приведенными в Приложениях 2 и 3 схемами возможно потребуется дополнительная техническая документация (спецификация, чертежи общего расположения, расчеты остойчивости и т.п.), которая находится на главном командном пункте судна.

1.6. Не затрагивая вопрос об ответственности собственников судов, некоторые прибрежные государства считают, что их обязанностью является определение методов и средств борьбы с инцидентом, повлекшим загрязнение моря, и санкционирование таких операций, которые могут вызвать дальнейшее загрязнение, например, частичной разгрузки судов. В целом государства имеют право на такие действия согласно Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью. 1969 года (Конвенции относительно вмешательства в открытом морс 1969 года).

2. REPORTING REQUIREMENT

2.1. When to report

2.1.1. Report of incident involving oil pollution shall be made without delay. If possible report shall be made by radio, telephone, telex, but in any case by the fastest channel available at the time report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

2.1.2. Report to a nearest coastal state is required in each case when is actual:

- a discharge of oil as result of damage to the ship or its equipment or for purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea;
- while ship operating instantaneous rate of discharge of oil content is more than Convention MARPOL 73/78 permitted.

2.1.3. Report to a nearest coastal state of possible discharge shall be made as a rule in such cases:

- a damage, failure or breakdown which affects the safety of the ship. Examples of such incidents are collision, grounding, tire on board, explosion, damage of construction, flooding, cargoshifting;
- failure or breakdown of machinery or equipment which results in impairment of the safety of navigation. The examples of such cases are failure or breakdown of steering gear, propulsion machinery, ship's electrical plant or main navigational equipment.

When the necessity of report is estimated the following factors should be taken into account as minimum:

- nature of damage, failure or breakdown of the ship, machineries or gears;
- ship's location and nearness to coast or another navigational troubles;
- weather, tide, current and sea state;
- density of traffic.

2.2. Information required

2.2.1. The form of primary report is presented in Table 1. For supplementary report as far as possible this form is used. The form of report is delivered with account of Resolution of IMO A.851(20) - General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants

2.1. **ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ**

2.2. Когда следует передавать сообщение

2.2.1. Сообщение об инциденте, вызывающем загрязнение нефтью, должно быть передано без задержки. Сообщение, когда возможно, передается по радио, телефону, телексу, но во всяком случае с помощью наиболее быстрого и доступного в момент инцидента средства. Сообщение по радио передается, насколько возможно, в первую очередь.

2.2.2. Сообщение ближайшему прибрежному государству требуется всякий раз. когда происходит фактический:

- сброс нефти в результате повреждения судна или его оборудования или в целях обеспечения безопасности судна или спасания людей на море;
- сброс во время эксплуатации судна нефти, количество или мгновенная интенсивность сброса которой превышает допустимые Конвенцией МАРПОЛ 73/78 нормы.

2.2.3. Сообщение ближайшему прибрежному государству, как правило, должно быть передано при наличии вероятности сброса в следующих случаях:

- повреждение, выход из строя или поломка, которые влияют на безопасность судна. Примерами таких ситуаций являются столкновение, посадка на мель, пожар, взрыв, повреждение конструкции, затопление, смещение груза;
- выход из строя или поломка механизмов и оборудования, которые ведут к нарушению безопасности мореплавания. Примерами таких случаев являются выход из строя или поломка рулевой машины, гребной установки, электроэнергетической установки, важного судового навигационного оборудования.

При оценке необходимости сообщения должны приниматься во внимание, как минимум, следующие факторы:

- характер повреждения, выход из строя или поломка судна, механизмов или оборудования;
- местонахождение судна и близость его к берегу или другие навигационные опасности:
- погода, прилив, течение и состояние моря;
- интенсивность движения.

2.3. Требуемая информация

2.3.1. Форма первоначального сообщения представлена в табл.1. Для дополнительных сообщений должна, насколько возможно, использоваться эта же форма. Форма сообщения разработана с учетом Резолюции ИМО А.851(20) "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязнителями моря"

Table 1

SHIPBOARD MARINE POLLUTION EMERGENCY PLAN FOR OIL Sample format for initial notification	
A (SHIP NAME, CALL SIGN, MMSI, ID INMARSAT-C, FLAG)	
B (DATE AND TIME OF EVENT, UTC) D D H H M M	
C (POSITION, LAT.,LONG.) OR D (BEARING, DISTANCE FROM LANDMARK) N S d d m m E W d d d m m	 d d d N miles
E (COURSE) d d d	F (SPEED, KNOTS) kn kn 1/10
L (INTENDED TRACK)	
M (RADIO STATION(S) VHF, MF SSB, HF SSB, INMARSAT MES) GUARDED:	
N (DATE AND TIME OF NEXT REPORT, UTC) D D H H M M	
P (TYPE AND QUANTITY OF CARGO/BUNKERS ON BOARD)	
Q (BRIEF DETAILS OF DEFECTS/DEFICIENCIES/DAMAGE)	
R (BRIEF DETAILS OF POLLUTION, INCLUDING ESTIMATE OF QUANTITY LOST)	
S (BRIEF DETAILS OF WEATHER AND SEA CONDITIONS) WIND — direction / speed (Beaufort)	SWELL — direction / height (m)
T (CONTACT DETAILS OF SHIP'S OWNER/OPERATOR/AGENT)	
U (ship size and type) Length: ≈65 (m) Breadth: 14 (m) Draught (m) type: research vessel	

Таблица 1

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ
Образец формата первоначального уведомления

A (название судна, позывные, идентификационный номер, номер ИНМАРСАТ-С, флаг)

B (дата и время события, UTC)

D D H H M M

C (местоположение, широта, долгота) или D (пеленг, расстояние до берегового ориентира)

N S
d d m m
E W
d d d m m

d d d мор.мили

E курс
d d d

F (скорость, узлы)
уз. уз. 1/10

I (предполагаемый путь)

M (прослушиваемые радиостанции/частоты УКВ-, ПВ-, КВ-радиостанции, ИНМАРСАТ МЕС)

N (дата и время следующего сообщения, UTC)

D D H H M M

P (вид и количество груза/бункерного топлива на борту)

Q (краткие сведения о дефектах/недостатках/повреждении)

R (краткие сведения о загрязнении, включая оценку потерянного количества)

S (краткие сведения о состоянии погоды и моря)

ветер — направление; скорость (шкала Бофорта)

волнение — направление; высота (м)

T (сведения о пунктах связи собственника/оператора/агента судна)

U (размеры и тип судна)

длина: 65 (м) ширина: 14 (м) осадка: (м) тип: исследовательское

Table 1 - continued

X (ADDITIONAL INFORMATION) BRIEF DETAILS OF INCIDENT: NEED FOR OUTSIDE ASSISTANCE: ACTIONS BEING TAKEN: NUMBER OF CREW AND DETAILS OF ANY INJURIES: DETAILS OF P&I CLUB AND LOCAL CORRESPONDENT: MOBILE PHONES NUMBERS: OTHERS:

2.2.2 If the language difficulties may exist, the languages used shall include English with using if possible Standard Marine Vocabulary. For report the international Code of Signals may be used with agreement of parties. When it is used the proper mention shell be entered immediately after letter index. The radio communication procedures need to be in the line with the GMDSS provisions.

2.2.3 Supplementary data for filling 'fable 1 is presented further:

A - name of the ship, call sign or ship station identity, MMSI number, INMARSAT-C number and flag of the ship;

B - a digit group giving day of month (First two digits), hours and minutes (last two digit group);

C - a four digit group giving latitude in degrees and minutes suffixed with N (North) or S (South), and a five digit group giving longitude in degrees and minutes suffixed with E (East) or W (West) or

D - true bearing (first three digits) and distance in nautical miles from a clearly identified landmark (stand landmark):

E - true course;

F - speed in knots and tenths of knot;

L - intended track. For route information, latitude and longitude shall be indicated for each turn point, expressed as in C afore, together with type of intended track between these points, for example "RL" (rhumbe line), "GC" (great circle) or "coastal", or. in case of coastal sailing, the estimated date and time of passing significant points expressed by a six digit group as in B afore;

M - state in full names of station/ frequencies VHF. MF SSB. HF SSB, INMARSAT MES guarded;

N - date and time group expressed as in B;

P - names and quantities of bunkers aboard;

Q - brief details of defects/deficiencies/damage. Brief details of ship's condition and possibility of fuel oil transferring;

R - brief details of pollution. Type of discharged oil, estimation of its quantity, definition of movement of oil spot, if possible, estimation of surface of pollution position. Position expressed as in C or B;

S – brief details of prevailing weather and sea conditions;

T – name, address, telephone and telex number of ship's owner and representative (charterer, owner or operator of the ship or their agent);

Продолжение таблицы 1

X (дополнительная информация) краткие сведения об инциденте: необходимость в посторонней помощи: предпринимаемые действия: количество членов экипажа и сведения о телесных повреждениях: сведения о клубе Пи энд Ай (или другом страхователе) и местном корреспонденте; номера мобильных телефонов: прочая:

2.1.2. Когда могут возникать языковые трудности используемые языки должны включать английский с использованием, когда это возможно, Стандартного морского навигационного словаря - разговорника. Для передачи подробной информации может быть использован, по усмотрению, Международный свод сигналов. При его использовании в текст сообщения сразу после буквенного индекса необходимо внести соответствующие указания об этом. Обеспечение связи должно осуществляться с помощью средств ГМССБ.

2.2.3. Ниже приведены дополнительные данные для заполнения табл. 1

A - название судна, позывные или опознавательные данные судовой радиостанции, идентификационный номер, номер ИНМАРСАТ-С и флаг судна;

B - группа из шести цифр, указывающая день (первые две цифры), часы и минуты (последние две цифры);

C - группа из четырех цифр, указывающая широту в градусах и минутах, а также знаки N (север) или S юг. и группа из пят цифр, указывающая долготу в градусах и минутах, а также знаки E (восток) или W (запад), или

D - истинный пеленг (первые три цифры) и расстояние в морских милях от чётко опознаваемой береговой отметки (указать береговую отметку):

E - истинный курс:

F - скорость в узлах и десятых долях узла;

L - предполагаемый путь,. При описании пути необходимо давать ширину и долготу каждой поворотной точки, как в "С" с указанием типа предполагаемого пути между ними точками. например, "RL" (по локсодромии). "ОС" (по дуге большого круга) или "вдоль береговой линии" в случае прибрежного плавания, ожидаемую дату и время прохождения характерных точек в виде Группы из шести цифр, как в «В»;

M - полностью указать наименования прослушиваемых станций/частот УКВ-. ПВ- . КВ-радиостанций, ИНМАРСАТ МЕС;

N - группа, указывающая дату н время, как в "В":

P - наименование и количество бункера на борту судна;

Q- краткие сведения о неисправностях/недостатках/повреждениях: Краткие сведения о состоянии судна и возможности перекачки топлива;

R - краткие сведения о загрязнении. Название нефтепродуктов, сброшенных и море; оценка количества; оценка перемещения сброшенных нефтепродуктов; по возможности, оценка поверхности района разлива. Место дается как в "С" или "D";

S - краткое описание превалирующих погодных и морских условий;

T- имя. адрес, номер телекса и телефона судовладельца и представителя (фрахтователь, владелец, или оператор судна или их агент);

U - details of length, breadth, draught and type of ship;

X - additional information:

brief details of incident;

need for outside assistance;

the assistance being asked for or rented by other ships, action being taken with regard to the discharge and movement of the ship;

number of crew and details of any injuries;

details of P&I Club (or another insurant) and local correspondent;

mobile phones numbers;

miscellaneous.

2.2.4. After primary report made for the full extent of item 2.2.1 of Table 1, without delay and whenever really possible the supplementary report shall be made that possesses important information for securing safety of maritime environment. This information shall included points P, Q, R, S, X.

2.2.5. The following report shall be made to the owner or operator in the same time when primary report or in whenever possible short time after it:

- additional item of damage of ship and equipment;
- availability of damage in time of report;
- stowage of cargo aboard and its quantity;
- loss and damage prejudiced another ships;
- time (GMT) of asking for help and duration for waiting it;
- prior requirement of spare parts and other materials;
- any other important information.

2.4. Who to be contacted

2.4.1. When the ship is involved in an incident that results a pollution or probably oil pollution the ship shall establish communication with coastal state or port or with agency of ship interests.

The points of communication are presented in Appendix 1.

Communication shall go on during 24 hours.

2.4.2. **Communication with coastal state** shall be begun from primary report which is made in accordance with i. 2.2.1 of the Plan.

If local contact point is absent in Appendix I or communication with point is impossible or with delay the

communication shall be established with nearest coastal radio station assigned for report of ship traffic or with rescue-coordinating centre by available fastest channel.

U - сведения о длине, ширине, осадке и типе судна;
X - дополнительная информация: краткое описание инцидента;
необходимость помощи извне, помощь, которая была затребована или была предоставлена другими судами;
предпринимаемые действия в отношении сброса и движения судна;
количество экипажа и сведения о каких-либо телесных повреждениях;
сведения о клубе Пи энд Ай (или другом страхователе) и местном корреспонденте;
номера мобильных телефонов;
другие сведения.

2.2.4. После передачи первоначального сообщения в объеме таблицы 1 пункта 3.2.1. как можно ранее и насколько это практически возможно, следует передать дополнительное сообщение, содержащее информацию важную для защиты морской среды. Эта информация должна включать пункты: P; Q; R; S; X.

2.2.5. Следующая дополнительная информация должна быть направлена судовладельцу или оператору либо в то же самое время, когда отправляется первоначальное сообщение, либо в возможно короткое время после него:

- дополнительные детали повреждения судна и оборудования;
- сохраняются ли имеющиеся повреждения до сих пор;
- оценка пожароопасности и предпринятые меры предосторожности;
- размещение груза на борту и его количество;
- число несчастных случаев;
- ущерб и повреждения, нанесенные другим судам;
- время (GMT), когда была запрошена помощь и время, в течение которого ожидалась помощь;
- первейшие требования в запасных частях и других материалах;
- любая другая важная информация.

2.3. С кем следует установить связь

2.3.1. При вовлечении в инцидент, вызывающий загрязнение или его вероятность, судно должно поддерживать связь с прибрежным государством или портом, с организациями, заинтересованными в судне.

Пункты связи представлены в Приложении 1.

Связь должна поддерживаться круглосуточно.

2.3.2. **Связь с прибрежным государством** начинается с первоначального сообщения, передаваемого в соответствии с пунктом 2.2.1 данного Плана.

При отсутствии в Приложении 1 пункта связи или в случае невозможности или задержки в установлении связи с пунктом, указанном в Приложении 1, следует связаться с ближайшей береговой

радиостанцией, назначенной станцией для сообщения о движении судов, или спасательно-координационным центром скорейшим из имеющихся в наличии средств.

2.3.3. **While the ship being in a port** contact is established with the point specified in Appendix 1. If in Appendix 1 the address of point to contact is absent it is necessary when arrival to obtain detailed information concerning local order of reporting.

Aboard the communication shall be established with following port representatives:

- a harbor master (terminal/loading master);
- a department of fire safety (in case of explosions or fire);
- an agent;
- headquarters of port;
- representative of P&I Club (or other insurant);
- owner/operator;
- charterer;
- cleaning work contractor.

2.3.4. **Contact with agency of ship's interest** shall be made with the point of communication detected in Appendix 1.

When elimination of accident is required to transfer oil, water ballast etc., the effect of the action on stress and stability of the ship shall be taken into account. If estimation of this effect is impossible the necessary information shall be provided by ship's owner.

2.4.3. **Связь с портом (при нахождении судна в порту)** устанавливается с пунктом, указанным в Приложении 1. При отсутствии в Приложении 1 адреса для связи в данном порту необходимо получить по прибытию в порт подробные сведения, касающиеся местного порядка передачи сообщений.

На судне следует иметь пункты связи со следующими представителями в порту:

- капитан порта (terminal/loading master);
- отдел пожарной охраны (на случай взрыва или пожара);
- агент;
- портовые власти;
- представитель клуба P&I (или другого страхователя);
- судовладелец/управляющий;
- фрахтователь;
- подрядчик по очистительным работам.

2.4.4. **Связь с организациями, заинтересованными в судне,** должна устанавливаться через пункты связи, указанные в Приложении 1.

При устранении аварийных ситуаций, связанных с необходимостью перекачки на судне нефтепродуктов, балласта и т.п., должны учитываться воздействия лих перекачек на общее напряжение и остойчивость судна. При невозможности оценки на судне воздействия перекачек на напряжение и остойчивость судна следует обратиться к судовладельцу за необходимой информацией.

3. STEPS TO CONTROL DISCHARGE

3.1. Operational spills

3.1.1. To prevent spills resulting from ship's operating is necessary strict execution of requirements of such ship's documents as:

- technical description and instruction of maintaining system of loading and transferring of fuel oil;
- recommendations of preventing pollution from ships.

While the ship operating the most probable situation of spill to occur is bunkering. During this action the spills are mostly probable from of suctions of fuel loading and delivering, lube oil loading, bilge water unloading.

Also the discharge of fuel oil is possible through air pipes of tanks (especially when bunkering). While bunkering the constant control of watchkeeper is necessary at this region of deck.

In case of oil spilling on deck, fuel oil loading is necessary to interrupt and to begin elimination of oil spill results: to collect it into pails, barrels and etc., to gather with oil absorbent material (sand, sawdust, rag).

No washing fuel oil overboard. Throwing down overboard saturated with oil sand, sawdust and rag is forbidden. The sand, sawdust and rag must been landed.

If while bunkering the visible traces of oil are observed on surface of water in immediate vicinity of the ship it is necessary to:

- notify the person in charge ashore (a list of contacts is given in Appendix 1);
- put down the appropriate entry in the ship book;
- if a reason is considered that oil spill is a result of any violation in bunkering it is necessary to interrupt this process. The bunkering shall be resumed only after the cause of oil spill appearing have been eliminated and permission of Authorities obtained. Report of the discharge shall be made to the coastal Authorities, the owner, harbor master or agent of the ship.

3.1.2. **When in bunkering spills from fuel oil** pipe and air pipes of tanks are discovered it is necessary to act in accordance with the provisions of Table 2.

Table 2

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- start ship alarm and detect its type and location of area of oil spill; - stop fuel oil bunkering activities; - start a fire pump and make ready fire extinguishing system; - organize collection of the oil spills from the deck and take all appropriate measures to prevent oil discharge overboard;	watch mate 3-rd engineer watch engineer watch engineer

3. МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСАМИ

3.1. Эксплуатационные разливы

3.1.1. В целях предотвращения эксплуатационных разливов нефтепродуктов необходимо строгое соблюдение требований следующих судовых документов:

- технического описания и инструкции по эксплуатации системы приема и перекачки топлива;
- наставления по предотвращению загрязнения с судов.

Наибольшая вероятность эксплуатационного разлива нефтепродуктов может иметь место при бункеровке судна. При этом утечки нефтепродуктов наиболее вероятны у патрубков приема и выдачи топлива, приема масла и выдачи льяльных вод.

Также выброс нефтепродуктов возможен через воздушные трубы цистерн (особенно в период окончания бункеровочных операций). В этих районах палубы во время бункеровочных операций должно быть обеспечено постоянное наблюдение вахтенной службы.

В случае пролива топлива на палубу при бункеровке необходимо прекратить прием топлива и

приступить к устранению последствий пролива топлива путем сбора в ведра, бочки и т.п. и сбора с помощью впитывающих нефть материалов (песок, опилки, ветошь).

Смывать нефть с палубы за борт запрещается. Запрещается сбрасывать за борт пропитанные нефтепродуктами песок, опилки, ветошь. Песок, опилки и ветошь должны быть сданы за берег.

При появлении в процессе бункеровки вблизи судна на поверхности воды нефти необходимо:

- информировать ответственное лицо берегового персонала (координаты указаны в Приложении 1);
- сделать соответствующую запись в судовом журнале;
- если имеются основания считать, что нефть появилась на воде вследствие каких-либо нарушений нормального процесса бункеровки, следует немедленно прекратить эти операции. Возобновление их возможно только после устранения причин появления нефти на воде и получения разрешения от уполномоченных на это властей.

Информация о сбросе должна быть передана ответственному лицу берегового персонала, судовладельцу, капитану порта и агенту, обслуживающему судно.

3.1.2. **При обнаружении утечки нефтепродуктов** при бункеровочных операциях из трубопроводов приема топлива, а также из воздушных труб цистерн, содержащих нефтепродукты, необходимо действовать в соответствии с положениями таблицы 2.

Таблица 2

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
-объявить общесудовую тревогу с указанием вида тревоги и места разлива нефти; - прекратить прием топлива; - запустить пожарный насос и подготовить систему пожаротушения; - организовать сбор разлитой на палубе нефти и принять все меры по недопущению ее попадания за борт;	вахтенный помощник третий механик вахтенный механик вахтенный механик

Table 2 - continued

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- watch water surface and if the visible oil trace is observed notify the coastal authorities about the incident;	watch mate
- call an oil recoverer;	watch mate
- estimate the quantity of spilling oil and si/e of the oil spot;	3-rd engineer
- in the case of oil firing act according to the Emergency Operation Plan;	chief engineer
- provide recording a number and membership and technical means taking part in liquidating spills from water area of the port and duration of the work;	chief mate watch mate
- make entry in the ship and engine books.	chief mate chief engineer

3.1.3. **If fuel oil tank is overflowed** and fuel oil spills on deck it is necessary to act according to itcm3.1.2 of this Plan.

In addition the fuel oil shall be transferred from overflowed tank into empty or filled in part tanks or to an coastal installation.

3.1.4. **When leak of the hull in the area** of fuel oil tanks is discovered initial measures is to:

- transfer fuel oil from the damage tanks into empty or partially filled tanks or to coastal or another ship;
- close pipelines connected with damage tanks;
- if possible restore the leakage of the hull.

As the fuel oil transferring as the measures which is made to restore the leakage shall be taken into account in respect of its affects on strength of the hull and ship's stability.

Actions is necessary to execute in accordance with the provisions of Table 3.

Table 3

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- start alarm, according to circumstances reduce speed or stop the ship; fixe the ship particulars: displacement, draught, heel and trim in time the leakage was being discovered:	watch mate Master
- start fire pump;	watch engineer
- prepare to start fuel oil pump;	watch engineer
- discover location of oil spill. If spilling is slack the location of leakage is to discover visually because of tank sounding have no result in that case;	officer of alarm team

Table 3 - continued

Продолжение таблицы 2

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- наблюдать за водной поверхностью и при появлении нефтяных пятен от попавшей с судна за борт нефти сообщить береговым властям; - вызвать нефтесборщик; - оцепить количество пролитой за борт нефти и размер нефтяного пятна; - в случае возгорания нефти действовать согласно расписанию по пожарной тревоге; - обеспечить запись состава и количество персонала и технических средств, участвующих в ликвидации разлива в акватории порта и времени работы; - произвести запись в судовом журнале и в машинном журнале.	вахтенный помощник вахтенный помощник третий механик старший механик старший помощник вахтенный помощник старший помощник старший механик

3.1.3. **При переполнении топливных цистерн** и выливе топлива на палубу необходимо действовать в соответствии с пунктом 3.1.2. данного Плана. Дополнительно следует осуществить перепуск излишков топлива из переполненной цистерны в пустые или частично заполненные цистерны или на берег.

3.1.4. **При обнаружении течи** корпуса в районе топливных цистерн первоочередными мерами являются:

- перекачка нефти из поврежденной цистерны в пустые или частично заполненные судовые цистерны, либо выгрузка на берег или другое судно;
- перекрытие трубопроводов, связанных с поврежденной цистерной;
- по возможности устранение течи корпуса.

При откачке топлива из поврежденных цистерн, а также при устранении трещин в корпусе необходимо учитывать воздействие этих мероприятий на напряжения в корпусе и остойчивость судна.

Действовать необходимо в соответствии с положениями табл.3.

Таблица 3

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- объявить общесудовую тревогу, в соответствии с обстановкой снизить или остановить ход судна; зафиксировать данные о водоизмещении, осадке, крене и дифференте судна на момент обнаружения течи; - запустить пожарный насос; - подготовить к запуску насос перекачки топлива; - определить место утечки нефти. При незначительных утечках место повреждения корпуса определяется визуально, так как определение путем замера уровня в данном случае малоэффективно;	вахтенный помощник капитан вахтенный механик вахтенный механик командир аварийной партии

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- close the pipe line connected with damaged tank;	watch engineer
- define availability and quantity of fuel oil in tanks;	watch engineer
- unload in part or transfer fuel oil from the damaged tanks in accordance with directions of Main Control Post (wheel house);	3-rd engineer chief mate
- if possible abolish leak of hull;	chief mate
- estimate quantity of spilling fuel oil;	chief mate
- make entry in the ship and engine books.	chief engineer

3.2. Spilling as result of accident

3.2.1. In all events of accident combating for ship safety shall de organized with all possible and property measures for preventing or reducing oil discharge to sea.

3.2.2. **When grounding** emergency alarm the crew executes according to Emergency Operation Plan.

When the hull is damaged in area of fuel tanks besides of specified in Emergency Operation Plan the following measures shall be undertaken (Table 4):

Table 4

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- start a fire pump and get ready fire-extinguishing system;	watch engineer
- if possible, deenergise eletrical equipment in area of hull damage;	1-st electrical engineer
- stop supply ventilator of the engine room and accommodation;	1-st electrical engineer
- when oil fire near board operate in accordance with the Emergency Operation Plan using fire extinguishing means, drive oil off the board by water steam from fire nozzles;	chief mate
- obtain a full information about the damage of the hull in the area of fuel oil tanks by visual observing and inspection;	chief mate
- close the pipe lines, which are connected with damaged tanks;	watch engineer
- transmit a report about accidental spill in accordance with the Part 3 of this Plan;	watch mate chief mate

Продолжение табл.3

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденной цистерной; - уточнить наличие и количество топлива в цистернах; - частично откачать или перекачать топливо из поврежденной цистерны в соответствии с распоряжением Главного поста управления (рулевой рубки); - по возможности устранить течь корпуса; - оценить количество вылитой нефти; - сделать запись в судовом журнале и машинном журнале.	вахтенный механик вахтенный механик третий механик старший помощник старший помощник старший помощник старший механик

3.2. Разливы в результате аварий

3.2.1. Во всех случаях аварии необходимо организовать борьбу за живучесть судна, принимая все возможные и целесообразные меры для предотвращения или уменьшения сброса нефти в море.

3.2.2. **При посадке на мель** экипаж по сигналу общесудовой тревоги действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

При повреждении корпуса в районе топливных цистерн, наряду с действиями, предусмотренными Расписанием по тревогам, должны быть приняты следующие меры (табл.4):

Таблица 4

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- запустить пожарный насос и подготовить систему пожаротушения; - обесточить, по возможности, оборудование в районе повреждения корпуса; - остановить приточные вентиляторы МО и жилых помещений; - при возгорании нефти у борта судна действовать в соответствии с Расписанием по пожарной тревоге, использовать средства пожаротушения, отгон нефти от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов; - получить подробную информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных цистерн путем визуального осмотра и обследования; - перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденными цистернами; - передать сообщение об аварийном разливе в соответствии с разделом 2 данного Плана;	вахтенный механик первый электромеханик первый электромеханик старший помощник старший помощник вахтенный механик вахтенный помощник старший помощник

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- consider variants of fuel oil transfer from damaged tanks into empty or partially filled tanks, taking into account stability of the ship and stress in the hull. If the affect of fuel oil transfer on stress in the hull and ship's stability is impossible to be estimated onboard and at serious damages it is necessary to connect with the Fleet Department of owner in order to obtain this information. The Fleet Department is providing an assistance of Classification Society or any organization for calculations of damage stability and damaged longitudinal strength;	chief engineer chief mate
- transfer fuel oil from damaged tanks in accordance with directions of Main Control Post (wheel house);	watch engineer
- if there are no sufficient capacity aboard for removing fuel oil from damaged tanks, ask another ships for assistance; transferring fuel oil from ship to ship is advisable to execute by pumps of damaged ship using when possible electrical energy of intact ship. When transferring the recommendations of i. 3.1.2 in respect to bunkering shall be taken into account;	chief engineer chief mate
- organize leak sealing;	chief mate
- if the ship is inside oil area the water for cooling mechanisms or providing fire pump shall be taken from bottom sea chests. In this case a location of sea chests relatively the point of hull grounding is to take in consideration;	chief engineer watch engineer chief mate
- make entry in the ship and engine books.	chief engineer

3.2.3. **In case of fire/explosion,** with starting alarm the crew executes in accordance with the Master List of squads. When oil firing near board, it is necessary to act in accordance with the Master List of squads; oil is to be driven off board by water steams from fire nozzles.

3.2.4. **In case of collision,** with starting alarm the crew executes in accordance with the Master List of squads. When as results of collision is a leakage of the hull in area of fuel oil tanks, for reducing the loss from marine pollution the action shall be made in accordance with i. 3.2.5 of the present Plan.

3.2.5. **In case of hull damage** with starting alarm the crew executes in accordance with the Master List . of squads. When the damage is located in area of fuel oil tanks, for reducing the loss from marine pollution the following measures shall be undertaken (Table 5):

Table 4 - continued

Продолжение табл. 4

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- рассмотреть варианты перекачки нефти из аварийных цистерн в свободные или не полностью заполненные цистерны с учетом остойчивости и напряжения корпуса. При невозможности оценить на судне воздействие перекачки нефти на напряжение и остойчивость и при серьезных повреждениях необходимо установить связь с отделом флота для получения этой информации. Технический менеджер запрашивает помощь классификационного общества или другой компетентной организации для выполнения расчетов аварийной остойчивости и продольной прочности;	старший помощник старший механик
- перекачать нефть из аварийной цистерны в соответствии с распоряжением Главного поста управления (рулевой рубки);	вахтенный механик
- при отсутствии на судне достаточных свободных емкостей для откачки нефти из поврежденной цистерны, при необходимости, запросить помощь другого судна, перекачку нефти с судна на судно целесообразно осуществить насосами аварийного судна с использованием (при необходимости) энергии, подаваемой с другого судна. При перекачке нефти учитывать рекомендации пункта 3.1.2., касающиеся бункеровочных операций;	старший механик старший помощник
- организовать заделку пробоины;	старший помощник
- при нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключить на днищевые кингстоны. При этом следует учесть взаиморасположение кингстона и места соприкосновения корпуса с грунтом;	старший механик вахтенный механик
- сделать запись в судовом журнале и машинном журнале.	старший помощник старший механик

3.2.3. **При пожаре/взрыве** на судне по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

При возгорании нефти у борта судна необходимо действовать в соответствии с Расписанием по противопожарной тревоге, а отгон нефти от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов.

3.2.4. **При столкновении судна** по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам. Если в результате столкновения произошло повреждение корпуса в районе топливных цистерн, то для уменьшения ущерба от загрязнения моря нефтью следует действовать в соответствии с пунктом 3.2.5 настоящего Плана.

3.2.5. **При повреждении корпуса** по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам. При повреждении корпуса в районе топливных цистерн для уменьшения ущерба от загрязнения моря должны быть приняты следующие меры (табл. 5):

- 30-

Table 5

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- start a fire pump and get ready fire-extinguishing system;	watch engineer
- if possible, de-energize electrical equipment in area of hull damage;	1-st electrical engineer
- in case of oil firing near board, execute in accordance with the Master List of squads; oil is to be driven off the ship by water steams from fire nozzles;	watch mate
- obtain detailed information about damage of hull in the area of fuel oil tanks by the way of visual observation and inspection;	chief mate
- close the pipe lines, which is connected with damaged tank;	watch engineer
- report about accidental spilling in accordance with the Part 2 of this Plan;	watch mate
- if the ship is occurred in the middle of oil spot, it is necessary to lead it out the spill area, considering wind and current direction, keeping the damaged board against the wind;	chief mate Master
- realize a passage of the ship in a place more suitable for ship restoring and partially unloading and so to reduce a danger of pollution to any particularly sensitive shore-line area. Such maneuvering shall be co-ordinate with Administration of coastal State in case it subjected to this State jurisdiction;	Master
- consider variants of fuel oil transfer from damaged tanks into empty or partially filled tanks, taking into account stability of the ship and stress in the hull. If the affect of fuel oil transfer on stress in the hull and ship's stability is impossible be estimated onboard and at serios damages it is necessary to connect with the Fleet Department of owner in order to obtain this information. The Fleet Department is providing an assistance of Classification Society or any organization for calculations of damage stability and damaged longitudinal strength;	chief mate chief engineer
- transfer fuel oil from damage tanks in accordance with directions of Main Control Post (wheel house);	watch engineer
- if there are no sufficient capacity aboard for removing fuel oil from damaged tanks, ask another ships for assistance. When transferring, the recommendations in respect to bunkering shall be taken into account;	chief mate chief engineer
- organize leak sealing;	
- the ship being within oil spot, the water for cooling mechanisms and providing fire pump shall be taken from bottom inlet valves;	chief mate watch engineer
- make entry in the ship and engine books.	chief mate chief engineer

Таблица 5

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
запустить пожарный насос и подготовить систему пожаротушения;	вахтенный механик
- обесточить, по возможности, оборудование в районе повреждения корпуса;	первый электромеханик
- при возгорании нефти у борта судна действовать в соответствии с расписанием по противопожарной тревоге, отгон нефти от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов;	вахтенный помощник
- получить подробную информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных цистерн путем визуального осмотра и обследования;	старший помощник
- перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденной цистерной;	вахтенный механик
- передать сообщение об аварийном разливе в соответствии с разделом 2 данного Плана;	вахтенный помощник
- если судно оказалось в нефтяном иоле, то необходимо вывести судно из района разлива, сообразуясь с направлением ветра и течения, удерживая борт, в котором имеется пробоина, с подветренной стороны;	старший помощник капитан
- осуществить перевод судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения какого-либо особо чувствительного прибрежного района. Такое маневрирование должно быть согласовано с администрацией прибрежного государства, если оно попадает под юрисдикцию этого государства;	капитан
- рассмотреть варианты перекачки нефти из аварийных цистерн в свободные или не полностью заполненные цистерны с учетом остойчивости судна и напряжения корпуса. При невозможности оценить на судне воздействие перекачки нефти на напряжение и остойчивость и при серьезных повреждениях необходимо установить связь с отделом флота для получения этой информации. Отдел флота запрашивает помощь классификационного общества или другой компетентной организации для выполнения расчетов аварийной остойчивости и продольной прочности;	старший помощник старший механик
- перекачать нефть из аварийных цистерн в соответствии с распоряжением Главного поста управления (рулевой рубки);	вахтенный механик
- при отсутствии на судне достаточных свободных емкостей для откачки нефти из поврежденной цистерны, при необходимости, запросить помощь другого судна. При перекачке нефти учитывать рекомендации, касающиеся бункеровочных операций;	старший помощник старший механик
- организовать заделку пробоины;	старший помощник-
- при нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключить на днищевой кингстон;	вахтенный механик
- сделать запись в судовом журнале и машинном журнале.	старший помощник старший механик

3.2.6. **When extreme heel** the discharge is mostly probable from air pipes of tanks.

With intents of preventing marine pollution it is necessary to:

- if possible shut down deck scuppers which an oil discharge is probable occurred through;
- execute partially unloading oil from tanks, located on heeled side into tanks of opposite side in respect of ensuring of sufficient stability of the ship;
- when discharge occur to deck it is necessary to accumulate it into pails, barrels and etc. or with oil absorbent (sand, sawdust, rag). Washing fuel oil overboard is forbidden. Throwing down overboard saturated with oil sand, sawdust and rag is forbidden.

3.2.7. **In case** of **ship dipping or sinking,** with starting alarm the crew executes in accordance with the Master List of squads.

With intents of preventing marine pollution it is necessary to:

- if possible shut down deck scuppers, air pipes and close pipelines though which discharge is probable:
- if possible get information on hull damages in area of fuel oil tanks and on quantity of fuel oil in tank by hand inspection and exploration;
- transmit a report about accidental spill in accordance with the Part 2 of this Plan.

3.2.8. **When wrecked/stranded** emergency alarm the crew executes according to Master List of squads. When the hull is damaged in area of fuel tanks besides of specified in Master List of squads the measures shall be undertaken according to the Table 4.

3.2.9. **When hazardous vapor release** the crew executes in accordance with the Master List of squads. With intents of preventing fire personnel exposure to toxic vapors and explosion in is necessary to:

- if the ship can maneuver, after course so that the ship is upwind of the spilled cargo and place of hazardous vapor release;
- shut down non-essential air intakes, etc.;
- all possible sources of ignition should be eliminated and action should be taken to prevent toxic vapors or flammable vapors entering accommodation and engine-room spaces.

3.2.6. **При чрезмерном крене** наиболее вероятен выброс нефтепродуктов из воздушных труб цистерн.

В целях предотвращения загрязнения моря необходимо:

- по возможности закрыть шпигаты на палубе, куда возможен выброс нефтепродуктов;
- произвести частичную откачку нефти из цистерн, расположенных на борту накренения в цистерны противоположного борта, сообразуясь с обеспечением остойчивости судна;
- при выбросе нефти на палубу произвести ее сбор в ведра, бочки и т.п., либо с помощью впитывающих нефть материалов (песок, опилки, ветошь). Смывать нефть за борт запрещается. Запрещается также сбрасывать за борт пропитанные нефтью материалы.

3.2.7. **При погружении или потоплении** судна по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам. В целях предотвращения загрязнения моря при покидании судна необходимо:

- по возможности закрыть шпигаты, воздушные трубы и перекрыть трубопроводы, через которые возможен выброс нефтепродуктов;
- по возможности получить информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных цистерн и о количестве топлива в цистернах путем визуального осмотра и обследования;
- передать сообщение об аварийном разливе в соответствии с разделом 2 данного Плана.

3.2.8. **При кораблекрушении или посадке на мель** экипаж по сигналу общесудовой тревоги действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

При повреждении корпуса в районе топливных цистерн, наряду с действиями, предусмотренными Расписанием по тревогам, должны быть приняты меры в соответствии с таблицей 4.

3.2.9. **При выбросе опасных паров** экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

Для предотвращения пожара, воздействия на экипаж ядовитых паров и взрыва необходимо:

- если судно способно маневрировать, изменить курс судна с тем, чтобы судно находилось с наветренной стороны от пятна разлитого груза;
  закрыть второстепенные воздухозаборники и т.д.;
  все возможные источники возгорания должны быть устранены и предприняты меры к предотвращению распространения опасных паров в жилые помещения и машинное отделение.

4. NATIONAL AND LOCAL COORDINATION

4.1. Co-ordination of actions of the ship and a coastal State is needed in order to reduce effect of incident. Connection with a coastal State begins from primary report about an incident. Thereto, co-ordination of actions is necessary for ship crew with Administration of a coastal State, especially in such cases as these actions are permitted by the coastal State. These actions are following:

- using an absorbent and dispergator for relaxation of oil pollution effect;
- a passage of the ship to a place more suitable for repair works or execution of ship's partially unloading and reducing a danger of pollution to any particularly sensitive shoreline areas:
- transfer of oil to another ship.

Some coastal States have agencies that take charge of response for incident of discharge immediately and subsequently bill the owner for the costs. In other coastal State responsibility for response is placed on the ship owner.

In event of oil discharge in a port the Master shall notify harbor authorities immediately.

In the same time as the ship arrival the Master shall be informed by a harbor authorities or agent about procedures of report and telephone number to be contacted and harbor routines of engaging special personnel and harbor means.

The Master shall present for harbor authorities all necessary information for investigation of incident involving pollution and render any assistance required for prevention or liquidation results of pollution in case this assistance is not in contradictions with harbor routines and does not make worse the ship and crew condition.

4. КООРДИНАЦИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ

4.1. Координация действий судна и прибрежного государства необходима для уменьшения последствий инцидента. Установление связи с прибрежным государством начинается с передачи первоначального сообщения об инциденте. Кроме того, необходима координация действий судового экипажа с администрацией прибрежного государства, особенно и тех случаях, когда на данные действия должно быть получено разрешение от прибрежного государства. Такими действиями являются:

- использование сорбентов и диспергаторов для снижения последствий разлива нефти;
- переход судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения каким-либо особо чувствительным прибрежным районам;
- перегрузка нефти на другое судно и т.п.

Некоторые государства имеют организации, которые берут па себя ответственность за осуществление ответных мер немедленно в случае сброса и впоследствии выставляют судовладельцу счет к оплате расходов. В других прибрежных государствах ответственность за первоначальные ответные меры возлагается на судовладельца.

В случае разлива нефти в порту капитан должен немедленно информировать портовые власти.

Порядок передачи сообщения, номера контактных телефонов, существующий в порту порядок привлечения специализированного персонала и портовых средств капитан должен получить от портовых властей или агента с приходом судна в порт.

Капитан должен предоставить властям порта необходимую информацию для расследования инцидента загрязнения и оказать любую запрошенную помощь для предотвращения или ликвидации последствий загрязнения, если оказание такой помощи не противоречит портовым правилам и не может привести к ухудшению ситуации для судна и его экипажа.

5. ADDITIONAL INFORMATION

5.1. A list of ship's operational documents (reference) is presented in Table ***6***.

Table 6

Name	Location
- Master List is squads	Navigation space Main Control Post
- Information on stability	Navigation space Main Control Post
- Tables of tank capacity	Office of chief engineer
- Scheme of fuel oil system	Office of chief engineer
- Scheme of sounding and air pipes	Office of chief engineer
- Scheme of ballast and bilge system	Office of chief engineer
- Guidelines on prevention of pollution from ships	Office of chief engineer

5.2. When the Plan has been used in a casualty its effect shall be estimated by ship administration and owner and necessary corrections shall be provided for.

Plan contents shall be known for all ship personnel. The constant crew coaching shall be provided for their actions in accidental situation. This coaching may be combined with any other training onboard.

5.3. The Plan is necessary to be re-approved in following cases:

- change of area of navigation;
- change of ship properties that have effect due to contents of the Plan;
- change of procedures of operation aboard in accidental situations;
- any other changes those have influence on the Plan drive;
- according to requirement of Register for necessary correction.

5. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

5.1. Перечень судовой эксплуатационной документации (справочный) приведен в табл.6.

Таблица 6

Наименование	Местонахождение
- Расписание по тревогам	Рулевая рубка. Главный пост управления
- Информация об остойчивости	Рулевая рубка. Главный пост управления
- Таблицы объемов цистерн	Канцелярия старшего механика
- Схема топливной системы	Канцелярия старшего механика
- Схема воздушных и мерительных труб	Канцелярии старшего помощника и старшего механика
- Схема балластно-осушительной системы	Канцелярия старшего механика
- Наставление по предотвращению загрязнения с судов	Канцелярия старшего механика

5.2. После использования Плана в аварийной ситуации его эффективность должна быть оценена администрацией судна и судовладельцем, а в Плане предусмотрены необходимые корректировки. Содержание плана должно быть известно всему личному составу. Должны быть предусмотрены регулярные тренировки по действиям экипажа при аварийных ситуациях. Эти тренировки могут быть совмещены с другими учениями, проводимыми на судне.

5.3. Переодобрение Плана требуется в следующих случаях:

- при изменении района эксплуатации судна;
- при изменении характеристик судна, оказывающих значительное влияние на содержание Плана. Например, при переоборудовании танков или трубопроводов;
- при изменении судовой процедуры реагирования в аварийных ситуациях;
- при других изменениях, оказывающих значительное влияние на оперативность Плана;
- по требованию Регистра, если будет выявлена необходимость корректировки Плана.

When address, telephone, fax, telefax number of connection point are changed, re-approvement of the Plan is not needed.

5.4. Enlarged copy of Shipboard oil pollution emergency plan. Summary How chat (Appendix 4) is to be located on visible place in navigation space.

5.5. Records about re-approvements and changes of the Plan shell be made in table 7

RECORDS ABOUT RE-APPROVEMENTS AND CHANGES OF THE PLANS Table 7

Changes	Date	Changed pages	Official functionary	Register

При изменении сведений об адресах, номерах телефонов, факсов, телексов пунктов связи переодобрение Плана не требуется.

5.4. Увеличенную копию "Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Краткая схема" (Приложение 4) рекомендуется разместить на видном месте в рулевой рубке.

5.5. Записи по пересмотрам и изменениям Плана необходимо производить в табл.7.

Таблица 7

ЗАПИСИ ПО ПЕРЕСМОТРАМ И ИЗМЕНЕНИЯМ ПЛАНА

Изменение	Дата	Измененные листы	Должностное лицо	Регистр

ПУНКТЫ СВЯЗИ В ПОРТАХ COMMUNICATION POINTS IN PORTS

Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of com-munication	Примечание Note
Порт Мурманск Port Murmansk			
Инспекция портнадзора Мурманского Морского Торгового порта Inspection of Harbour Control of Murmansk Maritime Commercial Port Инспектора Inspectors Капитан порта Harbor Master	183024,г.Мурманск, Портовый проезд,19 183024,Murmansk, Portovyi pr., 19	Тел./Tel.: +7(8152)480665 +7(8152)480774 Тел./Tel.: +7(8152)480275	
Инспекция портнадзора Мурманского Морского Рыбного порта Inspection of Harbor Control of Murmansk Maritime Fishing Port Инспектора Inspectors Капитан порта Harbor Master	183001, г. Мурманск, ул. Траловая. 12А 183001, Murmansk, Tralovaya str., 12А	 Тел./Tel.: +7(8152)286339 +7(8152)285959 Тел./Tel.: +7(8152)282245	
Спасательно-координа-ционный центр (СКЦ) Co-ordinate-Saving Centre (CSC) Дежурный Man of duty Начальник Head	г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15 Murmansk, Cominterna str., 15	 Тел ./Te l.: +7(8152)428307 Тел ./Tel.: +7(8152)480220	

Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
Мурманское бассейновое аварийно-спасательное управление (МБАСУ) Murmansk Maritime Rescue-Saving Head- quarters (MMRSH)		Факс/Fax: +7(8152)476752	
Диспетчер МБАСУ Controller of MMRSH		Тел./Tel.: +7(8152)480629 Тел./Tel.. Факс/Fax: +7(8152)423228	
Отдел аварийно-спасательных работ МБАСУ Rescue-Saving Division of MMRSH		Тел ./Tel.: +7(8152)457480	
Начальник МБАСУ Head of MMRSH		Тел./Tel.: +7(8152)459984	
Диспетчер Базы по ликвидации разливов нефти (ЛРН) Controller of Base of Oil Spill Liquidation (OSL)		Тел./Tel.: +7(8152)457486	

ПУНКТЫ СВЯЗИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ, КОТОРЫЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В СУДНЕ

POINT OF COMMUNICATION IN ORGANIZATIONS OF SHIP'S INTEREST

Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
Оператор судна **Operator of the vessel**			
ОАО «МАГЭ» JSC MAGE	Россия, 183012, г. Мурманск, ул. С. Перовской, д.26 26, **S.** Perovskoy str., Murmansk, 183012, Russia	Факс/Fax: +7(8152)458997 Тел ./Phone: +7(8152)450709 E-mail: info@mage.ru	
Генеральный директор Director General		Тел./Phone: 17(8152)450709	
Первый заместитель Генерального директора, 1-st Deputy of General Director		Тел ./Phone: +7(8152)455307	
Отдел флота Department of Fleet		Тел./Phone: +7(8152)455307	
Зам. Генерального директора по флоту Deputy of General Director by fleet		Тел./Phone: +7(8152)458352	
Начальник отдела флота Head of fleet department		Тел./Phone: +7(8152)455307	
Механик-наставник Technical superintendent		Тел./Phone: +7(8152)455307	

APPENDIX 2

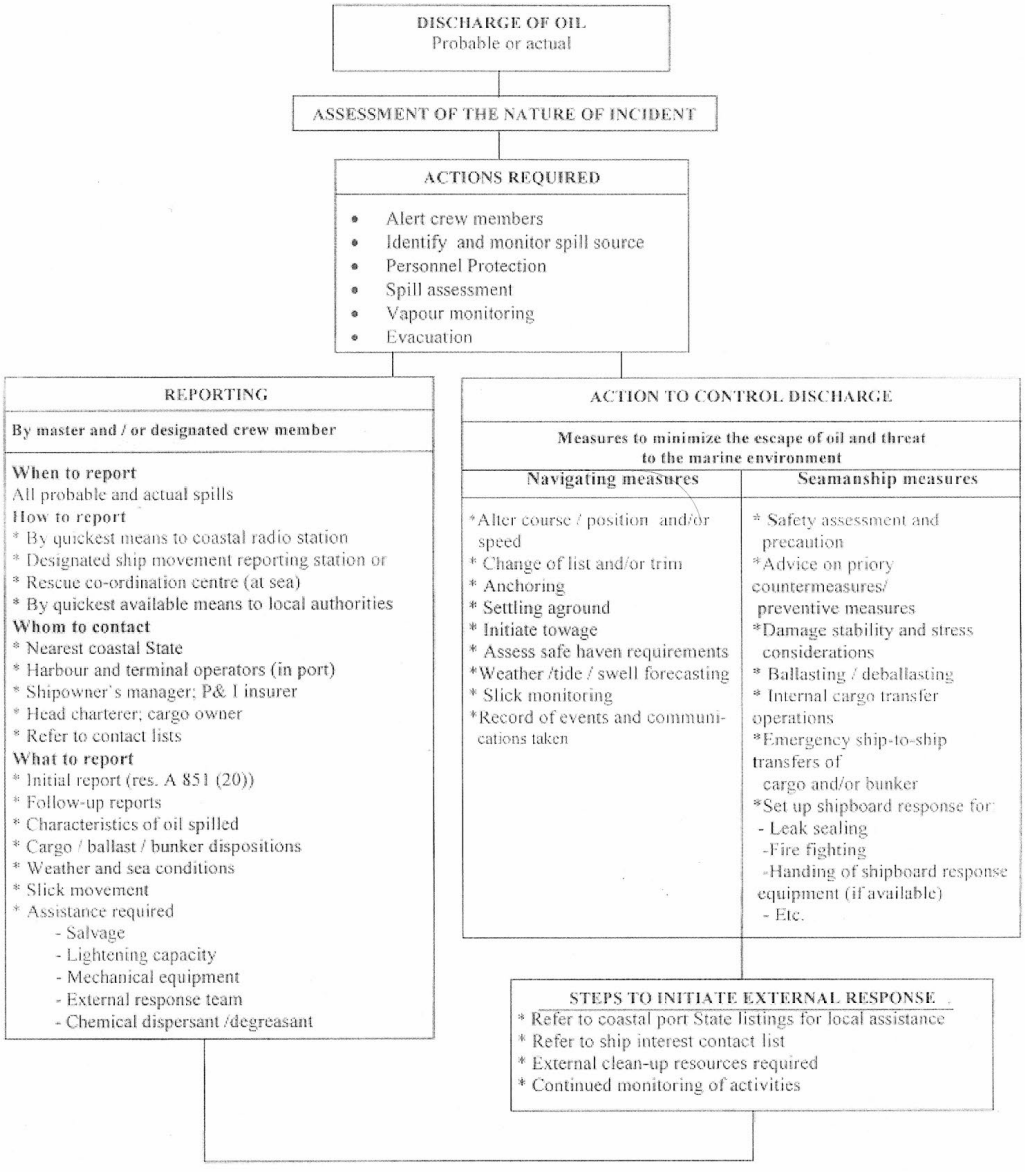
No OF ITEM ON PLAN	Tank name	AREA OF LOCATION	VOLUME, CUM
17	FUEL. PS	54-62 FRS	40.53
18	FUEL. SB	54-62 FRS.	40.53
19	FUEL. PS	47- 62 FRS.	68.12
20	FUEL. SB	47-62 FRS.	68.12
21	FUEL, PS	44-54 FRS.	23.67
22	FUEL. SB	44-54 FRS.	23.67
23	FUEL. PS	10-23 FRS.	35.00
24	FUEL. SB	12-23 FRS.	35.00
25	FUEL. PS	20-23 FRS.	11.64
26	FUEL. SB	20-23 FRS.	11.64
31	WASTE OIL. PS	29-39 FRS	6.70
32	LUBRICATION OIL. C	29-39 FRS.	18.14
33	OIL RESIDUES. SB	29-39 FRS	6 70
35	OILY BILGE WATER. C	22-29 FRS.	11.10
36	OIL Ka-Me-Va, C	17-20 FRS.	2.00
47	OIL Ka-Me-Va, SB	15-17 FRS.	1.50
53	CIRCULATION OIL. PS	31-33 FRS.	1.80
54	CIRCUIATION OIL. SB	41-43 FRS.	1.50
59	ACCOUNT DIESEL FUEL OF DIESEL ENGINE-COMPRESSORS, PS	89- 90 FRS.	3.00
60	LUB OIL OF DIESEL ENGINE COMPRESSOR, SB	95-97 FRS.	4x0 70

N ПОЗ. ПО СХЕМЕ	Наименование танков	РАЙОН РАСПОЛОЖЕНИЯ	ОБЪЕМ. М³
17	ТОПЛИВО. ЛБ	54-62 ШП.	40.53
18	ТОПЛИВО. Пр.Б	54-62 ШП.	40.53
19	ТОПЛИВО, ЛБ	47-62 ШП.	68.12
20	ТОПЛИВО. Пр.Б	47-62 ШП.	68.12
21	ТОПЛИВО. ЛБ	44-54 ШП.	23.67
22	ТОПЛИВО. Пр.Б	44-54 ШП.	23.67
23	ТОПЛИВО. ЛБ	10-23 ШП.	35.00
24	ТОПЛИВО, Пр.Б	12-23 ШП.	35.00
25	РАСХОДНОЕ ТОПЛИВО. ЛБ	20-23 ШП.	11.64
26	РАСХОДНОЕ ТОПЛИВО. Пр.Б	20-23 ШП.	11.64
31	ОТРАБОТАННОЕ МАСЛО, ЛБ	29-39 ШП.	6.70
32	СМАЗОЧНОЕ МАСЛО, ДП	29-39 ШП.	18.14
33	НЕФТЯНЫЕ ОСТАТКИ. Пр.Б	29-39 ШП.	6.70
35	НЕФТЕСОДЕРЖАЩИЕ ЛЬЯЛЬНЫЕ ВОДЫ. ДП	22-29 ШП.	11.10
36	МАСЛО Ка-Ме-Ва. ДП	17-20 ШП.	2.00
47	ЗАПАС МАСЛА Ка-Ме-Ва, Пр.Б	15-17 ШП.	1.50
53	ЦИРКУЛЯЦИОННОЕ МАСЛО, ЛБ	31-33 ШП.	1.80
54	ЦИРКУЛЯЦИОННОЕ МАСЛО. Пр.Б	41-43 ШП.	1.50
59	РАСХОДНОЕ ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО ДИЗЕЛЬ-КОМПРЕССОРОВ. ЛБ	89-90 ШП.	3.00
60	СМАЗОЧНОЕ МАСЛО ДИЗЕЛЬ-КОМПРЕССОРОВ, Пр.Б	95-97 ШП.	4x0.70

APPENDIX 4

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN
Summary flow chart

This flow diagram is an outline of the course of action that shipboard personnel should follow in responding to an oil pollution emergency based on the guidelines published by the Organization. This diagram is not exhaustive and should not be used as a sole reference in response. Consideration should be given for inclusion of specific references to the Plan. The steps are designed to assist ship personnel in actions to stop or minimize the discharge of oil and mitigate its effects. These steps fall into two main categories – reporting and action.



- 102 -

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ
Краткая схема

Настоящая схема является кратким описанием хода действий, которые должны предприниматься судовым персоналом в аварийной ситуации, связанной с загрязнением нефтью, на основе руководства, опубликованного Организацией. Настоящая схема не является исчерпывающей и не должна использоваться в качестве единственного основания для принятия мер в аварийной ситуации. Следует рассмотреть вопрос о включении специальных ссылок на план. Меры предназначены для оказания судовому персоналу помощи в действиях по прекращению или уменьшению сброса нефти и смягчению его последствий. Эти меры подразделяются на две основные категории- передача сообщений и действия.

СБРОС НЕФТИ
Возможный или фактический

ОЦЕНКА ХАРАКТЕРА ИНЦИДЕНТА

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

- Оповещение членов экипажа об опасности
- Выявление и контроль источника разлива
- Защита персонала
- Оценка разлива
- Контроль выброса паров
- Эвакуация

ПЕРЕДАЧА СООБЩЕНИЯ

Капитаном и/или назначенным членом экипажа

Когда передавать сообщение
Во всех случаях возможных или фактических разливов
Как передавать сообщение
* Наиболее быстрыми средствами в адрес береговой радиостанции
* Назначенной станции для передачи сообщений о движении судов или
* Спасательно-координационный центр (в море)
* Наиболее быстрыми средствами местным властям
С кем устанавливать связь
* С ближайшим прибрежным государством
* С операторами гаваней и терминалов (в порту)
* С управляющим собственника судна; страхователем Пи энд Ай
* С главным фрахтователем; грузовладельцем
* См. перечни пунктов связи
Что указывать в сообщении
* Первоначальное сообщение (рез.А.851(20))
* Последующие сообщения
* Характеристики разлитой нефти
* Размещение груза/балласта/бункерного топлива
* Состояние погоды и моря
* Перемещение пятна
* Требуемая помощь
  -спасание
  -частичная разгрузка судна
  -машинное оборудование
  -аварийная бригада со стороны
  -диспергент/растворитель для химической чистки

ДЕИСТВИЯ ПО ОГРАНИЧЕНИЮ СБРОСА

Меры для уменьшения утечки нефти и угрозы для морской среды

Навигационные меры	Меры морской практики
* Изменение курса/местоположения и/или скорости * Изменение крена и/или дифферента * Постановка на якорь * Посадка на мель * Буксировка * Оценка требований относительно убежища * Прогноз погоды/прилива/ волнения * Наблюдение за пятном * Регистрация событий и принятых сообщений	* Оценка безопасности и меры предосторожности * Рекомендация о перво-очередных контрмерах/ предупредительных мерах * Соображения об остойчи-вости и напряжении судна в поврежденном состоянии * Балластировка/дебаласт-тировка * Операции по внутренней перекачке груза * Аварийная перекачка груза и/или бункерного топлива с судна на судно * Принятие мер на судне в отношении: -заделки течи -борьбы с пожаром -обращения с судовым оборудованием для принятия ответных мер (если имеется) -и т.д.

МЕРЫ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ПОМОЩИ СО СТОРОНЫ

* Для привлечения местной помощи см. перечни прибрежных государств порта
* См. перечень пунктов связи сторон, представляющих интересы судна
* Требуемые ресурсы со стороны для очистных операций
* Постоянный контроль мероприятий

ПРИЛОЖЕНИЕ И2 – МФАСС «Калас»

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

3.1.2

КЛАССИФИКАЦИОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
CLASSIFICATION CERTIFICATE

Выдано в соответствии с Правилами классификации и постройки морских судов Российского морского регистра судоходства
Issued under the provisions of the Rules for the Classification and Construction of Sea-Going Ships of Russian Maritime Register of Shipping

Название судна Name of ship	КАЛАС KALAS			Регистровый номер Registered number	141020
Тип Type	Спасательное Salvage ship			Номер ИМО IMO number	9797589
Валовая вместимость Gross tonnage	3030		Дата постройки Date of build	28.01.2020	
Длина, (м) Length, (m)	79.85	Ширина, (м) Breadth, (m)	16.80	Высота борта, (м) Depth, (m)	6.70
Тип главных механизмов Type of main machinery	Двигатель внутреннего сгорания Internal Combustion Engine	W8L26		Суммарная мощность, (кВт) Total power output, (kW)	5220

Настоящим удостоверяется, что в результате проведенного освидетельствования судно, его устройства и оборудование удовлетворяют применимым требованиям Правил для следующего символа класса:

This is certify that as a result of the survey performed the ship, her equipment and arrangements have been found in compliance with the applicable requirements of the Rules for the following class notation:

KM ⊛ Arc5 ① AUT1 FF2WS DYNPOS-2 Salvage ship

Свидетельство действительно до
The Certificate is valid until **28.01.2025** при условии его ежегодного подтверждения
subject to annual confirmation

в соответствии с Правилами.
in accordance with the Rules.

Свидетельство выдано в порту
The Certificate is issued at the port of **Петропавловск-Камчатский, Россия / Petropavlovsk-Kamchatskiy, Russia**

Дата
Date **28.01.2020**

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based **28.01.2020**

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of duly authorized official issuing the Certificate)

М.П.
L.S.

№ **20.01232.173**

ПОСТОЯННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
PERMANENT RESTRICTIONS

ПРОЧИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
OTHER CHARACTERISTICS

1. Судно может быть использовано для буксировочных работ.
The ship may be used for towing operation.
2. Судно оборудовано средствами крепления грузов для перевозки контейнеров на открытой палубе.
The ship is equipped by ship's cargo securing appliances for the carriage of the containers on the open deck.
3. Судно соответствует Кодексу по безопасности судов специального назначения 2008, (Резолюция ИМО MSC.266(84)).
The ship is in compliances with Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008 (IMO Resolution MSC.266(84)).

ПРИМЕЧАНИЕ. Классификационное Свидетельство теряет силу, и действие класса автоматически приостанавливается, в следующих случаях: непредъявления судна в целом или отдельных его элементов к назначенному периодическому или внеочередному освидетельствованию в предписанный срок (если очередное освидетельствование не завершено, или не предполагается его завершить до возобновления эксплуатации к установленной дате; если ежегодное освидетельствование не завершено в пределах 3х (трех) месяцев от установленной даты ежегодного освидетельствования; если промежуточное освидетельствование не завершено в пределах 3х (трех) месяцев от установленной даты третьего ежегодного освидетельствования в каждом периодическом цикле освидетельствований); если судно не предъявляется для завершения соответствующего освидетельствования или, если в Правилах Регистра не предусмотрено иное; после аварийного случая (судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию в порту, где произошел аварийный случай, либо в первом порту захода, если аварийный случай произошел в море); введения не одобренных Регистром конструктивных изменений и/или изменений в снабжении судна в сторону уменьшения от предписанного Правилами; выполнения ремонта элементов судна без одобрения и/или без освидетельствования Регистром; эксплуатации судна с осадкой, превышающей регламентированную Регистром для конкретных условий, а также эксплуатации судна в условиях, не соответствующих присвоенному классу судна или установленным при этом Регистром ограничениям; несвоевременного выполнения предписанных конкретных требований, являющихся при предыдущем освидетельствовании судна условием присвоения или сохранения класса Регистра; приостановления по инициативе или по вине судовладельца процесса проводимого Регистром освидетельствования судна; вывода судна из эксплуатации на продолжительный (более трех месяцев) период для выполнения выставленных Регистром требований (кроме случая нахождения судна в ремонте для этих целей); при захвате судна пиратами.

NOTE. Classification Certificate becomes invalid and classification is automatically suspended in the following cases: the ship as whole or her separate elements have not been subjected to scheduled periodical or occasional surveys in specified terms (if the special survey has not been completed or the ship is not under attendance for completion prior to resuming trading, by the due date; if the annual survey has not been completed within three (3) months of the due date of the annual survey; if the intermediate survey has not been completed within three (3) months of the due date of the third annual survey in each periodic survey cycle); unless the ship is under attendance for completion of the relevant survey; or if in RS Rules it is not required otherwise; after an accident (the ship shall be submitted for occasional survey at port where the accident took place or at the first port of call, if the accident took place at sea); alterations not agreed with the Register have taken place in the construction and/or if any change has been made in the equipment which may result in reducing the standards required by the Rules; when repair of ship's items has been performed without the agreement and/or survey by the Register; when a ship navigates with a draught exceeding that specified by the Register for specific conditions as well as in case of operation of a ship in conditions which do not comply with the requirements for assigned class of a ship or the restrictions specified by the Register; the prescribed specific requirements which during previous survey of the ship were the conditions for assignment or retaining of the Register class have not been fulfilled within the specified period; the process of surveying the ship by the Register has been suspended on the shipowner's initiative or through his fault; when the ship has been taken out of service for a long period (more than three months) for fulfillment of the Register requirements (except the case when a ship is under repair for these purposes); in case of the ship's seizure by pirates.

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Первое ежегодное освидетельствование
First annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place: Приморье, Россия / Prigorodnoe, Russia
Дата / Date: 23.03.2021

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Второе ежегодное/промежуточное* освидетельствование
Second annual/intermediate* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place
Дата / Date

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Третье ежегодное/промежуточное* освидетельствование
Third annual/intermediate* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place
Дата / Date

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Четвёртое ежегодное освидетельствование
Fourth annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place
Дата / Date

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

ПРОДЛЕНИЕ КЛАССА
EXTENSION OF THE CLASS

На основании проведенного освидетельствования класс продлён до
On the basis of the performed survey the class is extended until

Место / Place
Дата / Date

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

20.01232.173

PC 3.1.2 3

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРЕНОСА ЕЖЕГОДНОЙ ДАТЫ
В СЛУЧАЕ ДОСРОЧНОГО ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ К ЕЖЕГОДНОМУ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE IN CASE OF PRESCHEDULE ANNUAL SURVEY

В соответствии с Правилами новой ежегодной датой является
In accordance with the Rules new anniversary date is

Новой датой окончания действия Свидетельства является
New date of expiry of the Certificate is

Подписано
Signed

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

В соответствии с Правилами новой ежегодной датой является
In accordance with the Rules new anniversary date is

Новой датой окончания действия Свидетельства является
New date of expiry of the Certificate is

Подписано
Signed

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ПРИМЕЧАНИЯ
TEMPORARY RESTRICTIONS AND REMARKS

12/2018 PC3.1.2

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.5

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

К настоящему Свидетельству должно прилагаться Описание конструкции и оборудования
This Certificate shall be supplemented by the Record of Construction and Equipment

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками (далее — "Конвенция"),

по уполномочию Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (название государства)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention")

under the authority of the Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (name of the State)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Порт приписки Port of Registry	Валовая вмести-мость Gross Tonnage	Дедвейт судна* (тонны) Deadweight of Ship* (tons)	Номер ИМО IMO Number
КАЛАС KALAS	*UBVS4*	*Корсаков Korsakov*	*3030*	—	*9797589*

Тип судна
Type of ship

** ~~нефтеналивное судно для перевозки нефти~~
~~oil tanker~~
~~судно, не являющееся нефтеналивным судном, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции~~
~~ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention~~
судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше
ship other than any of the above

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.
2. Что освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, арматура, устройства и материалы судна и их состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения I к Конвенции.
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

* Для нефтеналивных судов для перевозки нефти
For oil tankers.

** Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Настоящее Свидетельство действительно до *** 28.01.2025 при условии проведения
This Certificate is valid until*** subject to surveys in accordance

освидетельствований в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
with regulation 6 of Annex I of the Convention.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based — 28.01.2020 (дата / date)

Выдано в
Issued at — *порту Петропавловск-Камчатский, Россия / the port of Petropavlovsk-Kamchatskiy, Russia* (место выдачи Свидетельства / place of issue of Certificate) — 28.01.2020 (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство / signature of authorized official issuing the Certificate)

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

20.01249.173

*** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с Правилом 10.1 Приложения I Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной Правилом 1.27 Приложения I к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с Правилом 10.8 Приложения I к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

2 PC 2.4.5

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что при освидетельствовании, требуемом правилом 6 Приложения I к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

This is to certify that, at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА 172 РТС 002 RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING
Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place: Пригородное, Россия/Prigorodnoe, Russia

Дата
Date: 23.03.2021

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/intermediate* survey:

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/intermediate* survey:

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Место
Place

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с правилом 10.8.3
Annual/intermediate survey in accordance with regulation 10.8.3

Настоящим удостоверяется, что при ежегодном/промежуточном* освидетельствовании в соответствии с правилом 10.8.3 Приложения I Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.
This is to certify that an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила 10.3
Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 10.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.3 Приложения I
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I

к Конвенции признается действительным до
of the Convention, be accepted as valid until

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения правила 10.4
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 10.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.4 Приложения I
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I

к Конвенции признается действительным до
of the Convention, be accepted as valid until

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила 10.5 или 10.6
Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 10.5 or 10.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.5 или 10.6* Приложения I к Конвенции признается действительным
This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex I of the Convention, be accepted as valid

до
until

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила 10.8
Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 10.8 applies

В соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

В соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

PC 2.4.5 **20.01249.173** 01/2015

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.20

(Форма A / Form)

ДОПОЛНЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ (СВИДЕТЕЛЬСТВО IOPP)

SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IOPP CERTIFICATE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЕНАЛИВНЫМИ СУДАМИ

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

В отношении положений Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с Поправками (далее — "Конвенция").
In respect of the provisions of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention").

Примечания:
Notes:

1. Эта форма должна выдаваться судам третьего типа, классифицированным в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, т.е. «судам, не являющимся ни одним из перечисленных выше». Нефтеналивным судам и судам, не являющимся нефтеналивными судами, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции выдается форма B.
   This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i. e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I to the Convention Form B shall be used.
2. Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью, которое всегда должно находиться на борту судна.
   This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. Если языком оригинала Описания не является английский, французский или испанский язык, то текст должен включать перевод на один из этих языков.
   If the language of the original Record is neither English nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Записи в клеточках должны производиться путём проставления знака «x» для ответов «да» и «применяется» или знака «—» для ответов «нет» и «не применяется».
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross "x" for the answers "yes" and "applicable" or a dash "—" for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями — резолюции, принятые Международной морской организацией.
   Regulations mentioned in this Record are regulations of Annex I to the Convention and resolutions are those adopted by the International Maritime Organization.

20.01245.173

A

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: КАЛАС / KALAS

1.2 Регистровый номер или позывной сигнал / Distinctive number or letters: UBVS4

1.3 Порт приписки / Port of registry: Корсаков / Korsakov

1.4 Валовая вместимость / Gross tonnage: 3030

1.5 Дата постройки: / Date of build:

1.5.1 Дата контракта на постройку / Date of contract for construction: 14.10.2014

1.5.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: 02.06.2015

1.5.3 Дата поставки / Date of delivery: 28.01.2020

1.6 Значительное переоборудование (если применено): / Major conversion (if applicable):

1.6.1 Дата контракта на переоборудование / Date of contract for conversion: —

1.6.2 Дата начала переоборудования / Date on which conversion was commenced: —

1.6.3 Дата окончания переоборудования / Date of conversion completion: —

1.7 Судно признано Администрацией "судном, поставленным 31 декабря 1979 года или до этой даты" в соответствии с правилом 1.28.1 в силу непредвиденной задержки поставки / The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery: --

2A.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 12A и отвечает требованиям: / The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirements of:

пункта 6 и либо 7, либо 8 (конструкция с двойным дном и двойными бортами) / paragraphs 6 and either 7 or 8 (double hull construction): --

пункта 11 (показатели аварийного разлива жидкого топлива) / paragraph 11 (accidental fuel oil outflow performance): --

2A.2 Судно не должно отвечать требованиям правила 12A / The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A: X

2. ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ ИЗ ЛЬЯЛ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ И ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ (ПРАВИЛА 14 И 16)
EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND FUEL OIL TANKS (REGULATIONS 14 AND 16)

2.1 Перевозка водяного балласта в топливных танках: / Carriage of ballast water in fuel oil tanks:

2.1.1 В обычных условиях судно может перевозить водяной балласт в топливных танках / The ship may under normal conditions carry ballast water in fuel oil tanks: --

2.2 Тип установленного фильтрующего оборудования: / Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Фильтрующее оборудование (15 млн$^{-1}$) (правило 14.6) / Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6): --

2

PC 2.4.20

A

2.2.2 Фильтрующее оборудование (на 15 млн$^{-1}$) с сигнализатором и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (правило 14.7) — X
Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7)

2.3 Нормативы одобрения:
Approval standards:

2.3.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование:
The separating/filtering equipment:

.1 одобрено в соответствии с резолюцией A.393(X) — --
has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) — --
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) — X
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)

.4 одобрено в соответствии с резолюцией A. 233(VII) — --
has been approved in accordance with resolution A. 233(VII)

.5 одобрено в соответствии с национальными нормами, не основанными на резолюции A.393(X) или A.233(VII) — --
has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A. 393(X) or A. 233(VII)

.6 не одобрено — --
has not been approved

2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией A.444(XI) — --
The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти:
The oil content meter:

.1 одобрен в соответствии с резолюцией A.393(X) — --
has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) — --
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) — X
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)

2.4 Максимальная пропускная способность системы — *1,0* — м^3/ч / m^3/h
Maximum throughput of the system is

2.5 Исключение из правила 14:
Waiver of regulation 14:

2.5.1 Требования правила 14.1 или 14.2 не применяются к судну в соответствии с правилом 14.5
The requirements of regulations 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5

2.5.1.1 Судно занято исключительно в рейсах в пределах особого района (особых районов): — --
The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):

—

2.5.1.2 Судно имеет свидетельство в соответствии с Международным кодексом безопасности высокоскоростных судов и занято на регулярных маршрутах с общей продолжительностью рейса, не превышающей 24 часа — --
The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours

A

2.5.2 Судно оборудовано сборным танком (сборными танками) для полного сохранения на борту всех нефтесодержащих льяльных вод: --
The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
		Общая вместимость: Total volume: ___ $м^3$ / m^3	

3. СРЕДСТВА ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ НА БОРТУ И УДАЛЕНИЯ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (ШЛАМА) (ПРАВИЛО 12) И СБОРНЫЕ ТАНКИ ДЛЯ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД*
MEANS FOR RETENTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE) (REGULATION 12) AND OILY BILGE WATER HOLDING TANK(S)*

3.1 Судно оборудовано следующими танками нефтяных остатков (шлама) для сохранения на борту нефтяных остатков (шлама):
The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Шламовая цистерна / Sludge tank	*46 - 51*	*ЛБ / P*	*5.04*
Цистерна утечного топлива / Leak fuel tank	*55 - 58*	*ДП / C*	*5.03*
Цистерна отработанного масла / Waste oil tank	*55 - 60*	*ДП / C*	*11.73*
		Общая вместимость: Total volume: *21.80* $м^3$ / m^3	

*Сборные танки нефтесодержащих льяльных вод Конвенцией не требуются; если судно оборудовано такими танками, они должны быть перечислены в таблице 3.3.
Oily bilge water holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in Table 3.3.

A

3.2 Средства для удаления нефтяных остатков (шлама), сохранённых в танках для нефтяных остатков (шлама):
Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

3.2.1 Инсинератор для нефтяных остатков (шлама) — [--]
Incinerator for oil residues (sludge)

3.2.2 Вспомогательный котёл, приспособленный для сжигания нефтяных остатков (шлама) [--]
Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge)

3.2.3 Другие приемлемые средства, указать какие [--]
Other acceptable means, state which

--

3.3 Судно оборудовано следующим(и) сборным(и) танком(танками) для сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод:
The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Цистерна нефтесодержащих льяльных вод / Oily water tank	*60-67*	*ДП / С*	*23.47*
		Общая вместимость: Total volume:	*23.47* $м^3$ / m^3

4. СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ (ПРАВИЛО 13)
STANDARD DISCHARGE CONNECTION (REGULATION 13)

4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса из льял машинных помещений и нефтяных остатков (шлама) в приёмные сооружения, снабжённым стандартным сливным соединением в соответствии с правилом 13 [X]
The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13

5. СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ (ПРАВИЛО 37)
SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN (REGULATION 37)

5.1 На судне имеется судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 37 [X]
The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in accordance with regulation 37

5.2 На судне имеется судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря, в соответствии с правилом 37.3 [--]
The ship is provided with shipboard marine pollution emergency plan in accordance with regulation 37.3

PC 2.4.20 5

A

6. ИЗЪЯТИЯ
EXEMPTIONS

6.1 Освобождение от выполнения требований Главы 3 Приложения I к Конвенции, указанных в пп. —

—

настоящего Описания, допущено Администрацией в соответствии с правилом 3.1
Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter 3 to Annex I to the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraphs —

— of this Record

--

7. ЭКВИВАЛЕНТНЫЕ ЗАМЕНЫ (ПРАВИЛО 5)
EQUIVALENTS (REGULATION 5)

7.1 Эквивалентные замены одобрены Администрацией для определенных требований Приложения I к Конвенции, перечисленных в пп. —

— настоящего Описания

Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I to the Convention items listed under paragraphs

— of this Record

--

8. СООТВЕТСТВИЕ ЧАСТИ II-A ГЛАВЫ 1 ПОЛЯРНОГО КОДЕКСА
COMPLIANCE WITH PART II-A – CHAPTER 1 OF THE POLAR CODE

8.1 Судно соответствует дополнительным требованиям положений в отношение окружающей среды Вступления и раздела 1.2 главы 1 части II-A Полярного кодекса
The ship is in compliance with additional requirements in the environment-related provisions of the Introduction and section 1.2 of chapter 1 of part II-A of the Polar Code

--

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Выдано в / Issued at: *порту Петропавловск-Камчатский, Россия / the port of Petropavlovsk-Kamchatskiy, Russia* (место выдачи / place of issue)

28.01.2020 (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Печать или штамп организации, выдавшей Дополнение / Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

№ *20.01245.173*

04/2016 **РС 2.4.20**

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.9

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ
INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней и резолюциями MEPC.115(51) и MEPC.200(62) (далее именуемой «Конвенция»), по уполномочию

Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (полное официальное название страны)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolutions MEPC.115(51) and MEPC.200(62), (hereinafter referred to as «the Convention») under the authority of the

Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (full designation of the country)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Число людей, допущенное к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Валовая вместимость Gross tonnage	Номер ИМО IMO number
КАЛАС *KALAS*	*UBVS4*	*Корсаков* *Korsakov*	*36*	*3030*	*9797589*

Новое/~~существующее~~* судно
New/~~existing~~* ship

Тип судна для применения правила 11.3:
Type of ship for the application of regulation 11.3:

~~*Новое/существующее пассажирское судно~~
~~*New/Existing passenger ship~~

*Судно иное, чем пассажирское судно
*Ship other than a passenger ship

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, если это применимо, дата, на которую началась работа по преобразованию или изменению, или модификации существенного характера
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced — *02.06.2015*

20.01251.173

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЧТО:
THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. Судно оборудовано:
The ship is equipped with:

* установкой для обработки сточных вод
sewage treatment plant

* ~~измельчителем~~
~~comminuter~~

* сборным танком
holding tank

сливным трубопроводом
discharge pipeline

в соответствии с правилами 9 и 10 Приложения IV к Конвенции:
in accordance with regulations 9 and 10 of Annex IV to the Convention as follows:

1.1 Описание установки для обработки сточных вод:
Description of the sewage treatment plant:

Тип установки для обработки сточных вод
Type of sewage treatment plant — *ACO Clarimar MF4*

Изготовитель
Name of manufacturer — *ACO Marine s.r.o., Прага, Чехия / ACO Marine s.r.o., Nadrazni 72, 150 00 Praga 5, Czech Republic*

~~*Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандарту сброса, как предусмотрено в резолюции MEPC.2(VI).~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).~~

~~*Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандарту сброса, как предусмотрено в резолюции MEPC.159(55).~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).~~

Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандартам сброса, как предусмотрено в Руководстве по осуществлению стандартов стока и проведению рабочих испытаний установок для обработки сточных вод, принятом резолюцией MEPC.227(64) с поправками, ~~включая~~/исключая стандарты, указанные в разделе 4.2.
The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in the Guidelines on implementation of effluent standards and performance test for sewage treatment plants, adopted by resolution MEPC.227(64), as amended, including/excluding* the standards of section 4.2 thereof.

1.2 Описание измельчителя:
Description of comminuter:

Тип
Type — —

Изготовитель
Manufacturer — —

Качество сточных вод после обеззараживания
Standard of sewage after disinfection — —

1.3 Описание сборных танков:
Description of holding tank equipment:

Общая вместимость сборных танков — *28,22* — м³ / m³
Total capacity of the holding tanks

Место расположения:
Location:

Машинное отделение, 77-83 шп., ДП
Engine room, frs. 77-83, C

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

2

РС 2.4.9

1.4 Трубопровод для сдачи сточных вод в приёмные сооружения снабжён стандартным сливным соединением.
A pipeline for the discharge of sewage to reception facilities is fitted with a standard discharge connection.

2. Судно освидетельствовано в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.

3. Освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения IV к Конвенции.
Survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV to the Convention.

Настоящее Свидетельство действительно до**
The Certificate is valid until** ***28.01.2025***
(дата / date)

при условии проведения освидетельствований в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.

Свидетельство выдано в порту
The Certificate is issued at the port of ***Петропавловск-Камчатский, Россия / Petropavlovsk-Kamchatskiy, Russia***
Дата / Date ***28.01.2020***

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based ***28.01.2020***
(дата / date)

М.П.
L.S.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of duly authorized official issuing the Certificate)

№ ***20.01251.173***

** Указать дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 8.1 Приложения IV к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, как она определена в правиле 1.8 приложения IV к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.

РС 2.4.9 3

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.6

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

К настоящему Свидетельству должно прилагаться Описание конструкции и оборудования.
This Certificate shall be supplemented by the Record of Construction and Equipment.

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с Поправками, внесенными Резолюцией MEPC.176(58) в 2008 году, об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней*

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 as amended by Resolution MEPC.176(58) in 2008, to amend the International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto*

по уполномочию Правительства *Российской Федерации*
(полное название государства)
Российским морским регистром судоходства

under the authority of the Government of *the Russian Federation*
(full designation of the country)
by Russian Maritime Register of Shipping

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Номер ИМО IMO Number	Порт приписки Port of Registry	Валовая вместимость Gross Tonnage
КАЛАС *KALAS*	*UBVS4*	*9797589*	*Корсаков* *Korsakov*	*3030*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 5 Приложения VI Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

2. Что освидетельствование показало, что оборудование, системы, арматура, устройства и материалы полностью соответствуют применимым требованиям Приложения VI к Конвенции.
That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

* Далее – «Конвенция».
Hereinafter referred to as "the Convention".

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **28.01.2020**
Completion date of the survey on which this Certificate is based (дата/date)

Настоящее Свидетельство действительно до* **28.01.2025**
This Certificate is valid until*

при условии освидетельствований в соответствии с правилом 5 Приложения VI к Конвенции.
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Выдано в *порту Петропавловск-Камчатский, Россия / the port of Petropavlovsk-Kamchatskiy, Russia* **28.01.2020**
Issued at (место выдачи Свидетельства/place of issue of the Certificate) (дата выдачи/date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping
(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of authorized official issuing the Certificate)

Печать или штамп уполномоченной организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

№ **20.01250.173**

*Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 9.1 Приложения VI к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле 2.3 Приложения VI к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

2 **РС 2.4.6**

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом 5 Приложения VI к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place: Приморское, Россия/Primorskoe, Russia

Дата
Date: 23.03.2021

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

---

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

PC 2.4.6 *20.01250.173* 3

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование в соответствии с правилом 9.8.3
Annual/Intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3

Настоящим удостоверяется, что при ежегодном/промежуточном* освидетельствовании в соответствии с правилом 9.8.3 Приложения VI к Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.
This is to certify that at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила 9.3
Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 9.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.3 Приложения VI к Конвенции признается действительным до
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения правила 9.4
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 9.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.4 Приложения VI к Конвенции признается действительным до
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid untill

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

4

РС 2.4.6

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила 9.5 или 9.6
Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 9.5 or 9.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.5 или 9.6* Приложения VI к Конвенции признается действительным
This Certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6* of Annex VI of the Convention, be accepted as valid

до
until

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица)
signature of duly authorized official

Место
Place

Дата
Date

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила 9.8
Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 9.8 applies

В соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица)
signature of duly authorized official

Место
Place

Дата
Date

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

В соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица)
signature of duly authorized official

Место
Place

Дата
Date

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

PC 2.4.6

20.01250.173

03/2010

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.23

ДОПОЛНЕНИЕ
К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ
(СВИДЕТЕЛЬСТВО IAPP)

SUPPLEMENT
TO THE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IAPP CERTIFICATE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Примечания:
Notes:

1. Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IAPP. Свидетельство IAPP должно постоянно находиться на судне.
   This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2. Описание должно быть составлено на английском, французском или испанском языке. Если используется официальный язык страны выдачи, то он должен являться предпочтительным в случае каких-либо споров или разночтений.
   The record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3. Записи в клеточках должны производиться путём проставления знака [x] для ответов «да» и «применяется» или знака [–] для ответов «нет» и «не применяется».
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross [x] for the answers "yes" and "applicable" or a dash [–] for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
4. Если не установлено иное, правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения VI к Конвенции, а резолюциями или циркулярами - те, которые приняты Международной морской организацией.
   Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *КАЛАС / KALAS*

1.2 Номер ИМО / IMO number: *UBVS4*

1.3 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *02.06.2015*

1.4 Длина (*L*)* / Length (*L*)*: — метров / metres

20.01246.173

* Заполняется только в отношении судов, построенных 1 января 2016 года или после этой даты и которые специально спроектированы и используются исключительно для целей отдыха и к которым, в соответствии с правилом 13.5.2.1 или правилом 13.5.2.3, не применяются пределы выбросов NO_x, приведенные в правиле 13.5.1.1.
Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2. КОНТРОЛЬ ВЫБРОСОВ С СУДОВ
CONTROL OF EMISSION FROM SHIPS

2.1 Озоноразрушающие вещества (правило 12)
Ozone depleting substances (regulation 12)

2.1.1 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем пожаротушения, других систем и оборудования, содержащих озоноразрушающие вещества, не являющиеся гидрохлорфторуглеродами, которые установлены до 19 мая 2005 года:
The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance

2.1.2 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем, содержащих гидрохлорфторуглероды (ГХФУ), установленных до 1 января 2020 года:
The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service:

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance

2 PC 2.4.23

...кислы азота (NO_X) (правило 13)
Nitrogen oxides (NO_X) (regulation 13)

2.2.1 Следующие судовые дизельные двигатели, установленные на данном судне, соответствуют требованиям правила 13, как указано ниже:
The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_X 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_X Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двиг. №1 Engine No.1	Двиг. №2 Engine No.2	Двиг. №3 Engine No.3	Двиг. №4 Engine No.4	Двиг. №5 Engine No.5	Двиг. №6 Engine No.6
1	Завод-изготовитель и модель Manufacturer and model		*WARTSILA ITALIA S.p.A., W8L26*	*WARTSILA ITALIA S.p.A., W8L26*	*CHONGQING CUMMINS ENGINE CO. Ltd., K38-DM*	*CHONGQING CUMMINS ENGINE CO. Ltd., K38-DM*	--	--
2	Серийный номер Serial number		*PAAE285749*	*PAAE285750*	*41231736*	*41231737*	--	--
3	Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) – ТК 3.2) Use (applicable application cycle(s) – NTC 3.2)		*ГД/ME(E2)*	*ГД/ME(E2)*	*ДГ/AE(D2)*	*ДГ/AE(D2)*	--	--
4	Номинальная мощность (кВт) (ТК 1.3.11) Rated power (kW) (NTC 1.3.11)		*2610*	*2610*	*880*	*880*	--	--
5	Номинальная частота вращения (об/мин) (ТК 1.3.12) Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)		*1000*	*1000*	*1500*	*1500*	--	--
6	Идентичный двигатель, установленный ⩾1/1/2000 и не подлежащий выполнению требований согласно 13.1.1.2 Identical engine installed ⩾1/1/2000 exempted by 13.1.1.2		--	--	--	--	--	--
7	Дата установки идентичного двигателя (дд.мм.гггг) в соответствии с 13.1.1.2 Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2		--	--	--	--	--	--
8a	Значительное переоборудование (дд.мм.гггг) Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2	--	--	--	--	--	--
8b		13.2.1.2 & 13.2.3	--	--	--	--	--	--
8c		13.2.1.3 & 13.2.3	--	--	--	--	--	--
9a	Ярус I Tier I	13.3	--	--	--	--	--	--
9b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
9c		13.2.3.1	--	--	--	--	--	--
9d		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
9e		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--
10a	Ярус II Tier II	13.4	X	X	X	X	--	--
10b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
10c		13.2.2 (выполнение требований яруса III невозможно) 13.2.2 (Tier III not possible)	--	--	--	--	--	--
10d		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
10e		13.5.2 (Изъятия) 13.5.2 (Exemptions)	--	--	--	--	--	--
10f		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--

PC 2.4.23 *20.01246.173* 3

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_X 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_X Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двиг. №1 Engine No.1	Двиг. №2 Engine No.2	Двиг. №3 Engine No.3	Двиг. №4 Engine No.4	Двиг. №5 Engine No.5	Двиг. Engine No.
11a	Ярус III (только РКВ-NO_X) Tier III (ECA-NO_x only)	13.5.1.1	--	--	--	--	--	--
11b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
11c		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
11d		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--
12	ОС* АМ*	установлено installed	--	--	--	--	--	--
13		коммерчески недоступно на момент данного освидетельствования not commercially available at this survey	--	--	--	--	--	--
14		неприменимо not applicable	--	--	--	--	--	--

2.3 Окислы серы (SO_X) и твердые частицы (правило 14)
Sulphur oxides (SO_X) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 Когда судно эксплуатируется за пределами района контроля выбросов, указанном в правиле 14.3, на нем используется:
When the ship operates outside of an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 жидкое топливо с содержанием серы, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельной величины:
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of:

4.50% по массе (не применимо с 1 января 2012); или
4.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2012); or --

3.50% по массе (не применимо с 1 января 2020); или
3.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2020); or --

0.50% по массе, и/или
0.50% m/m, and/or X

.2 эквивалентные меры, одобренные в соответствии с Правилом 4.1, перечисленные в пункте 2.6 этого документа, по эффективности снижения выбросов SO_X соответствуют использованию топлива с предельными величинами содержания серы:
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 that is at least as effective in terms of SO_X emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:

4.50% по массе (не применимо с 1 января 2012); или
4.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2012); or --

3.50% по массе (не применимо 1 января 2020); или
3.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2020); or --

0.50% по массе
0.50% m/m --

2.3.2 Когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов, указанном в правиле 14.3,на нем используется:
When the ship operates inside an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 жидкое топливо с содержанием серы, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельной величины:
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of:

1.00% по массе (не применимо с 1 января 2015) ; или
1.00% m/m (not applicable on or after 1 January 2015); or --

0.10% по массе, и/или
0.10% m/m, and/or X

* См. Руководство 2014 года по процедуре применения одобренного средства (резолюция MEPC.243(66)).
Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66)).

эквивалентные меры, одобренные в соответствии с Правилом 4.1, перечисленные в пункте 2.6 этого документа, по эффективности снижения выбросов SO_x соответствующие использованию топлива с предельными величинами содержанием серы:
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:

1.00% по массе (не применимо с 1 января 2015) ; или
1.00% m/m (not applicable on or after 1 January 2015); or --

0.10% по массе
0.10% m/m --

2.4 Летучие органические соединения (ЛОС) (правило 15)
Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 Танкер имеет систему сбора паров, установленную и одобренную в соответствии с циркуляром MSC/Circ.585
The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585 --

2.4.2.1 Танкер, перевозящий сырую нефть, имеет на борту одобренный План управления ЛОС
For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan --

2.4.2.2 Номер и дата одобрения Плана управления ЛОС —
VOC Management Plan approval reference:

2.5 Сжигание на судне (правило 16)
Shipboard incineration (regulation 16)

На судне имеется инсинератор:
The ship has an incinerator:

.1 установленный 1 января 2000 года или после этой даты, который соответствует:
installed on or after 1 January 2000 that complies with:

.1 резолюции MEPC.76(40) с поправками*
resolution MEPC.76(40), as amended* --

.2 резолюции MEPC.244(66)
resolution MEPC.244(66) --

.2 установленный до 1 января 2000 года, который соответствует:
installed before 1 January 2000 that complies with:

.1 резолюции MEPC.59(33) с поправками**
resolution MEPC.59(33) as amended** --

.2 резолюции MEPC.76(40) с поправками*
resolution MEPC.76(40) as amended* --

* С поправками, внесенными резолюцией MEPC.93(45).
As amended by resolution MEPC.93(45).
** С поправками, внесенными резолюцией MEPC.92(45).
As amended by resolution MEPC.92(45).

2.6 Эквиваленты (правило 4)
Equivalents (regulation 4)

На судне разрешено применение следующих устройств, материалов, приспособлений или приборов, которые будут установлены на нем, или других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, используемых в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением:

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

Системы/Оборудование System/Equipment	Используемый эквивалент Equivalent used	Номер и дата одобрения Approval reference

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Выдано в / Issued at: *порту Петропавловск-Камчатский, Россия/ the port of Petropavlovsk-Kamchatskiy, Russia* (место выдачи Описания/place of issue of the Record) — *28.01.2020* (дата выдачи/date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Описание
signature of authorized official issuing the Record)

Печать или штамп уполномоченной организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

№ *20.01246.173*

11/2015 **РС 2.4.23**

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.15

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СООТВЕТСТВИИ ОБОРУДОВАНИЯ И УСТРОЙСТВ СУДНА ТРЕБОВАНИЯМ ПРИЛОЖЕНИЯ V К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 г., ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 г. К НЕЙ (КОНВЕНЦИЯ МАРПОЛ 73/78).

CERTIFICATE OF COMPLIANCE OF EQUIPMENT AND ARRANGEMENTS OF THE SHIP WITH THE REQUIREMENTS OF ANNEX V TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO (MARPOL 73/78)

Выдано по заявке судовладельца для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками в резолюции MEPC.201(62)
Issued at the request of the owner for confirmation of fulfillment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78, as amended by resolution MEPC.201(62)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Позывной сигнал или регистровый номер Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Валовая вместимость Gross tonnage	Число людей, допущенных к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Номер ИМО IMO number
КАЛАС KALAS	*UBVS4*	*Корсаков Korsakov*	*3030*	*36*	*9797589*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно оборудовано:
   That the ship is equipped with:

* ~~установкой для сжигания мусора incinerator~~
* ~~устройством для обработки мусора garbage treatment plant~~
* устройствами для сбора мусора garbage collection facilities

20.01244.173

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

1.1 Установка для сжигания мусора:
Incinerator: —

Тип
Type —

Изготовитель
Manufacturer —

Согласно Сертификату, выданному
According to the Certificate issued by —

установка для сжигания мусора обеспечивает эффективное сжигание:
the incinerator ensures effective incineration of:

* ~~мусора~~ ~~garbage~~ ~~шлама сточных вод~~ ~~sewage sludge~~ ~~нефтяных остатков~~ ~~oil sludge~~

1.2 Устройство для обработки мусора:
Garbage treatment plant:

Тип
Type —

Изготовитель
Manufacturer —

Согласно Сертификату, выданному
According to the Certificate issued by —

устройство для обработки мусора обеспечивает:
the garbage treatment plant ensures:

* ~~измельчение мусора~~ ~~grinding of garbage~~ ~~прессование мусора~~ ~~pressing of garbage~~

1.3 Устройства для сбора мусора:
Garbage collection facilities:

Общая вместимость
Total capacity 1,6 м^3 / m^3

Место расположения
Location Верхняя палуба, 71 шп., ЛБ, ПБ; Верхняя палуба, 110-112 шп., ЛБ, ПБ; Камбуз, 100 шп., ЛБ; Верхняя палуба, 63-70 шп., ЛБ, ПБ; Палуба бака, 74-83 шп., ЛБ Палуба бака, 67-80 шп., ЛБ, ПБ; Палуба бака, 76-86 шп., ЛБ, ПБ; Шкиперская кладовая, 123 шп., ЛБ; МО Мастерская, 76-77 шп., ПБ; МО Мастерская, 79-80 шп., ПБ; МО, 65-66 шп., ЛБ; МО, 74-75 шп., ДП; Шкиперская кладовая, 122-123 шп., ДП / Upper deck, frs. 71, P, S; Upper deck, frs. 110-112, P, S; Galley, frs. 100, P; Upper deck, frs. 63-70, P, S; Forecastle deck, frs. 74-83, P, S; Forecastle deck, frs. 67- 80, P, S; Forecastle deck, frs. 76- 86, P, S; Boatswain store, frs. 123, P; ER Workshop, frs. 76-77, S; ER Workshop, frs. 79-80, S; ER, frs. 65-66, P; ER, frs. 74-75, C; Boatswain store, frs. 122-123, C.

1.4 Плакаты, план операций с мусором
Placards, garbage management plan да/~~нет~~* yes/no*

1.5 Журнал операций с мусором
Garbage Record Book да/~~нет~~* yes/no*

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

ЗАМЕЧАНИЯ
REMARKS

—

2. Что судно освидетельствовано для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, и освидетельствование показало, что состояние оборудования и устройств во всех отношениях удовлетворительное, и судно отвечает соответствующим требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Руководства по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

That the ship has been surveyed for confirmation of fulfilment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and the survey showed that the condition of the equipment and arrangements was in all respects satisfactory and the ship complies with the appropriate requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78.

Настоящее Свидетельство действительно до **28.01.2025** при условии
This Certificate is valid until subject to

проведения ежегодных освидетельствований.
annual surveys.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **28.01.2020**
Completion date of the survey on which this Certificate is based

Выдано в **порту Петропавловск-Камчатский, Россия** **28.01.2020**
Issued at **the port of Petropavlovsk-Kamchatskiy, Russia**
(место выдачи Свидетельства / place of issue of the Certificate) (дата выдачи / date of issue)

Нижеподписавшийся должным образом уполномочен Правительством **Российской Федерации**
The undersigned is fully authorized by the Government of **the Russian Federation**
(название государства / name of the State)

выдать настоящее Свидетельство.
to issue this Certificate.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)
signature of authorized official issuing the Certificate

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate

№ **20.01244.173**

РС 2.4.15

3

ЕЖЕГОДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ
ANNUAL SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что судно освидетельствовано для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и отвечает соответствующим требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Руководства по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

This is to certify that the ship has been surveyed for confirmation of fulfilment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and the ship complies with the appropriate requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78.

1-е ежегодное освидетельствование
1st annual survey

Место / Place: Нижегородское, Россия / Nizhegorodskoe, Russia

Дата / Date: 23.03.2021

Подписано / Signed:

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

2-е ежегодное освидетельствование
2nd annual survey

Место / Place:

Дата / Date:

Подписано / Signed:

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

3-е ежегодное освидетельствование
3rd annual survey

Место / Place:

Дата / Date:

Подписано / Signed:

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

4-е ежегодное освидетельствование
4th annual survey

Место / Place:

Дата / Date:

Подписано / Signed:

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

11/2012 **PC 2.4.15**

т/х «КАЛАС»
м/v «KALAS»

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN

Разработан в соответствии с требованиями Правила 37 Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Issued in accordance with requirements of the Regulation 37 of Annex I of MARPOL International Convention, 1973/78.

«УТВЕРЖДАЮ / APPROVED»

Менеджер / Manager

ФГБУ «МОРСПАССЛУЖБА»

Эксплуатационный для т/х "Калас" пр. MPSV12
Представитель ООО Невский - СС3
(подпись, расшифровка подписи) Харин 16
Представитель 08
(подпись, расшифровка подписи) 19

120 ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ BRANCH OFFICE
РС ОДОБРЕНО
Российским морским регистром судоходства по поручению Морской администрации
RS APPROVED
Approved by the Russian Maritime Register of Shipping under the authority of Maritime Administration of Российской Федерации / the Russian Federation
805
Дата / Date 15.08.2019

MPSV12.02 - LMPP - 164

СОДЕРЖАНИЕ / CONTENTS /

ВВЕДЕНИЕ / INTRODUCTION / 4

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ / GENERAL / 7

2 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ / GENERAL SHIP'S DATA 8

3 КОМАНДА ПО ЛИКВИДАЦИИ РАЗЛИВОВ НЕФТИ / OIL POLLUTION RESPONSE TEAM / 11

4 ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ / REPORTING REQUIREMENTS / 13
4.1 Когда следует передавать сообщения / When to Report / 13
4.2 Требуемая информация / Reporting Requirements / 14
4.3 С кем следует установить связь / Whom to Contact / 15
4.3.1 Связь с прибрежным государством / Coastal State Contacts / 18
4.3.2 Связь с портом / Port Contacts / 18
4.3.3 Связь с организациями, заинтересованными в судне / Ship Interest Contacts / 18

5 МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСОМ / STEPS TO CONTROL DISCHARGE / 19
5.1 Оценка безопасности и меры предосторожности / Safety assessment and precaution / 19
5.2 Эксплуатационные разливы / Operational Oil Spills / 20
5.2.1 Утечки из труб / Pipe Leakage / 21
5.2.2 Переполнение танков / Tank Overflows / 24
5.2.3 Течь корпуса / Hull Leakage / 25
5.3 Разливы, являющиеся результатом аварий / Spills Resulting from Casualties / 26
5.3.1 Посадка на мель / Grounding / 29
5.3.2 Пожар / взрыв / Fire/Explosion / 31
5.3.3 Столкновение / Collision / 31
5.3.4 Повреждение корпуса / Hull failure / 31
5.3.5 Чрезмерный крен / Excessive List / 33
5.3.6 Неисправность системы герметизации / Containment System Failure / 34
5.3.7 Погружение или затопление судна / Submerged / Foundered / 34
5.3.8 Разрушение судна на мели / Wrecked / Stranded / 35
5.3.9 Опасный выброс паров / Hazardous vapour release / 37
5.4 Действия по уменьшению последствий аварий / Mitigating activities / 38
5.5 Аварийная перекачка нефти / Emergency transfers of oil / 39
5.5.1 Перекачка с судна на судно / Transfers from ship to ship / 39
5.5.2 Перекачка на судне / Transfers on the ship / 40

6 РЕКОМЕНДАЦИИ КАПИТАНУ И ЭКИПАЖУ СУДНА / RECOMMENDATIONS TO THE MASTER AND THE SHIPS CREW / 41
6.1 Остойчивость, аварийная остойчивость и прочность судна / Stability of the ship, damage stability and stress considerations / 41
6.2 Посадка судна / Ship's trim / 42
6.3 Ограничения / Restrictions / 42

7 КООРДИНАЦИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ / NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION / 43

8 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ / ADDITIONAL INFORMATION / 44

РАСПИСКА КАПИТАНА / THE MASTER'S SIGNATURE / 46

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ПОЯСНЕНИЯ К ФОРМЕ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ /APPENDIX 1 NOTES FOR INITIAL NOTIFICATION FORM / 48

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО СУДНУ / APPENDIX 2 ADDITIONAL SHIPS INFORMATION /.....50

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 СВОДНАЯ СХЕМА ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ ДЕЙСТВИЙ / APPENDIX 3 SUMMARY FLOWCHART /.....71

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПЛЕНКИ / APPENDIX 4 PREDICTION OF SLICK MOVEMENT /.....74

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 АНКЕТЫ ОТВЕТНЫХ ДЕЙСТВИЙ / APPENDIX 5 CHECK LISTS FOR RESPONSE /.....76

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 НАЗНАЧАЕМЫЕ ПУНКТЫ СВЯЗИ /APPENDIX 6 CONTACT ADDRESS/.....89

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 ПУНКТЫ СВЯЗИ В СООТВЕТСТВИИ С MSC- MEPC.6/CIRC.17 /APPENDIX 7 CONTACT ADDRESS IN ACCORDANCE TO MSC- MEPC.6/CIRC.17/.....97

ВВЕДЕНИЕ / INTRODUCTION /

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78), является главным инструментом, разработанным ИМО для целей предотвращения загрязнения моря. Правило 37 Приложения I к этой Конвенции требует, чтобы каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более и каждое иное судно валовой вместимостью 400 и более имели на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией.

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) is a principal instrument established by IMO for preventing marine pollution. Regulation 37 of Annex I of this Convention requires that every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 tons gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.

Уместно отметить, что вышеупомянутое правило было включено в МАРПОЛ 73/78 вследствие существования статьи 3(1)(а) *«Международной конвенции по обеспечению готовности на случаи загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года (БЗНС90)»*. Конвенция БЗНС90 содержит требование к определенным судам иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Судовой план, требуемый в соответствии с правилом 37 Приложения I к МАРПОЛ 73/78 является тем же судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, какой требуется в соответствии со статьей 3(1)(а) Конвенции БЗНС90.

It is pertinent to note that MARPOL 73/78 was amended to include the above-mentioned regulation as a consequence of article 3(I)(a) of the *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (OPRC Convention)*. This Convention contains a requirement that certain ships have on board a shipboard oil pollution emergency plan. The shipboard plan required under regulation 37 of Annex I of MARPOL 73/78 is the same shipboard oil pollution emergency plan that is required under article 3(I)(a) of the OPRC Convention.

Настоящий План составлен в соответствии с требованиями Правила 37 Приложения 1 к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом к ней 1978 года и пересмотренный в соответствии с Резол-ми ИМО МЕРС.85(44),МЕРС.137(53) и МЕРС.265(68)

This Plan is written in accordance with the requirements of Regulation 37 of Annex 1 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto and as amended with the IMO Resolutions MEPC.85(44) MEPC.137(53) and MEPC.265(68).

Цель данного Плана – обеспечение руководства капитану и лицам командного состава, касающегося необходимых действий по остановке или минимизации неожиданного сброса нефти и смягчению его последствий.

The purpose of the Plan is to provide guidance to the master and officers on board concerning necessary actions to stop or minimize the unexpected discharge of oil and to mitigate its effects.

План включает руководство по контролю как за разливом нефти в несчастных случаях, так и за эксплуатационными разливами в процессе погрузки, разгрузки, заправки (бункеровки), и т.д.

The plan includes guidance to control discharge of oil resulting from casualties, as well as operational discharge of oil during loading, unloading, bunkering operation etc.

Если судно вовлечено в инцидент с загрязнением нефтью необходимо сообщить соответствующей организации, контролировать разлив и организовать координацию с соответствующей организацией, согласно указаниям плана.

When the ship involves in the oil pollution incident, it is necessary to report to the relative organization, to control discharge of oil and to arrange of coordination with the relative organization, according to the guidance in the plan.

Для того чтобы План выполнял свое предназначение он должен быть понятен управляющему персоналу судна на борту и на берегу.

For the Plan to accomplish its purpose, it must be understood by ship management personnel, both on board and ashore.

План содержит всю информацию и рабочие инструкции, требуемые руководством. Дополнения содержат имена, номера телефонов, телефаксов и т.д. всех лиц для связи, упомянутых в плане, а также другие справочные материалы.

The plan contains all information and operational instructions required by the Guidelines. The appendices contain names, telephone, telex numbers, etc. of all contacts referred to in the plan, as well as other reference materials.

За исключением предусмотренного ниже, без предварительного одобрения Администрации (или Классификационного Общества, по ее поручению) любая его часть не должна изменяться или пересматриваться.

Except as provided below, no alternations or revisions shall be made to any part of it with out the prior approval of the Administration (or by the Classification Society, due to Administration's mandate).

Изменения Приложений (кроме 1 и 5) не требуют одобрения Администрации (или Классификационного Общества, по ее поручению). Капитан судна должен регулярно вносить в Приложение 6 самые последние сведения.

Changes to the Appendixes (except 1 and 5) will not be required to be approved by the Administration (or by the Classification Society, due to Administration's mandate). The appendices should be maintained up to date by the master of the ship (Appendix 6).

План должен регулярно пересматриваться. Ответственность за изменения несет капитан судна. Пересмотр проводится в интервалы, не превышающие 12 месяца.

The plan should be regularly reviewed. Revision should be responsibility of the master of the ship and will be carried out at intervals not exceeding 12 months.

План является документом для использования на судне капитаном и лицами командного состава, поэтому он должен быть на используемом ими языке. При смене капитана и лиц командного состава, которая приводит к изменению рабочего языка, потребуется издание Плана на новом языке.

The Plan is likely to be a document used on board by the master and officers of the ship. It must therefore be available in the working language of the master and officers. A change in the master and officers which brings about an attendant change in their working language would require the issue of the Plan in the new language.

"Не затрагивая вопрос об ответственности собственников судов, некоторые прибрежные государства считают, что их обязанностью является определение методов и средств борьбы с инцидентом, повлекшим загрязнение нефтью, и санкционирование таких операции, которые могут вызвать дальнейшее загрязнение, например частичной разгрузки судов. В целом государства имеют право на такие действия согласно Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года (Конвенция относительно вмешательства в открытом море)".

"Without interfering with shipowners' liability, some coastal States consider that it is their responsibility to define techniques and means to be taken against an oil pollution incident and approve such operations which might cause further pollution, i.e., lightening. States are in general entitled to do so under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties. 1969 (Intervention Convention)".

КОНВЕНЦИЯ МАРПОЛ 73/78
ПРИЛОЖЕНИЕ I
ГЛАВА 5
ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ В РЕЗУЛЬТАТЕ ИНЦИДЕНТА, ВЫЗЫВАЮЩЕГО ЗАГРЯЗНЕНИЕ НЕФТЬЮ
Правило 37
Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью

1. Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег.т и более и каждое судно, не являющееся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 рег.т и более должны иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией*.

2. Такой план должен составляться в соответствии с руководством, разработанным Организацией, в письменном виде на рабочем языке капитана и лиц командного состава. План должен включать, по крайней мере:

a) процедуру, которой должны следовать капитан или другие лица, несущие службу на судах, при сообщении в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, как это требуется в статье 8 настоящей Конвенции и Протоколе I к ней, на основе руководства, разработанного Организацией**;

b) перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью;

c) подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для ограничения или регулирования сброса нефти в результате инцидента; и

d) процедуры и пункты связи на судне для координации действий на борту судна с национальными и местными властями по борьбе с загрязнением.

* См. Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, разработанное Организацией.

** См. "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязняющими море веществами", принятые Организацией резолюцией А. 851(20).

MARPOL 73/78 CONVENTION
ANNEX I
CHAPTER 5
PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN OIL POLLUTION INCIDENT
Regulation 37
Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

1. Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 tons gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration*.

2. Such a plan shall be in accordance with guidelines developed by the Organization and written in the working language of the Master and officers. The plan shall consist at least of:

a) the procedure to be followed by the Master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization**;

b) the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;

c) a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and

d) the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

* Reference is made to "Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans" developed by the Organization.

** Reference is made to General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants adopted by the Organization by resolution A.851 (20).

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ / GENERAL /

План предназначен для оказания помощи персоналу в действиях при неожиданном сбросе нефти. Его главной целью является обеспечение необходимых мероприятий для предотвращения или уменьшения сброса нефти с судна.

This plan is provided to assist personnel in dealing with unexpected discharge of oil. Its primary purpose is to set in motion the necessary actions to stop or minimize the discharge of oil from the ship.

Действия экипажа по предотвращению любого загрязнения с судов при чрезвычайных обстоятельствах является частью комплекса мер по обеспечению безопасности и живучести судна в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС 74/78).

Actions to be taken by the ship's crew to prevent any pollution from the ship in an emergency are part of a package of measures to provide safety and survivability of the ship as required by the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 74/78).

Ответственность за введение Плана в действие на судне, внесение в него изменений с целью корректировки в части адресов и средств связи и в части приведения его в соответствие с изменениями, происходящими на судне, а также корректировку, по результатам учений, тренировок и практических действий экипажа по борьбе с любыми разливами возлагается на капитана судна.

Responsibility for implementation of the plan on board the ship, amendments to be made therein to update addresses and communications means and to bring it in line with the changes occurred on the ship as well as to review it, basing on the results of training, exercises and practical actions of the crew in control of any spills will be placed on the master of the ship.

Координацию работ по предотвращению аварийных разливов нефти на судне осуществляет "офицер по разливам" – Старший помощник капитана. На него возлагается также контроль за обучением экипажа навыкам выполнения мероприятий, предусмотренных данным Планом.

Coordination of the efforts to prevent oil spills will be provided by the "Spill Officer" - Chief Officer. He will be also charged with supervision over training of the crew in implementation of procedures stipulated in this plan.

При работе с Планом наряду с приведенными в ПРИЛОЖЕНИЕ 2 схемами, возможно, потребуется дополнительная техническая документация (спецификация, чертеж общего расположения, расчеты остойчивости и т.п.), местонахождение которой указано в разделе 8.

When dealing with the plan, an additional technical documentation (specifications, general arrangement plans, stability calculations etc.) will be possibly required along with the diagrams and instructions attached in APPENDIX 2. The list of such documentation is depicted in item 8.

2 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ / GENERAL SHIP'S DATA

Тип судна

Многофункциональный мелкосидящий буксир-спасатель с двумя гребными винтам, с усиленным ледовым классом, с наклонным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью, с удлиненной двухъярусной надстройкой бака, носовым расположением жилой надстройки и машинным отделением в средней части, с дизельной энергетической установкой, с двумя носовыми и одним кормовым подруливающими устройствами, с категорией ледового усиления «Arc5».

В соответствии с Санитарными правилами для морских судов судно относится к первой категории.

Назначение

Патрулирование, аварийно-спасательное дежурство в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов в соответствии с классом;

Поиск и оказание помощи терпящим бедствие судам;

Аварийно-спасательные, судоремонтные и водолазные работы на глубине до 60 м, а также подводно-технические работы с подводной сваркой и резкой;

Буксировка аварийных судов и объектов к месту убежищ, а также выполнение морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде;

Тушение горящего на воде топлива, ликвидация аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН);

Поиск и обследование подводных потенциально опасных объектов;

Поиск, спасение, эвакуация и размещение людей, оказание им медицинской помощи;

Оказание помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря;

Доставку генеральных и наливных грузов;

Доставку персонала;

Управление ТНГА рабочего класса с глубиной погружения до 3000 м.

Vessel's type

Multipurpose small-draught rescue vessel with two propellers, with high ice class, with raked stem and cruiser aft end, with long double tier forecastle superstructure, with fore deckhouse and engine room amidship, with diesel propulsion plant, with two bow and single stern thrusters, with «Arc5» ice category.

According to the Sanitary regulations for Sea Ships the vessel concerns to the first category.

Purpose

Stand-by duty, rescue duty in areas of shipping, fishing, sea oil and gas fields according to the vessel's class;

Search-off and assistance for damaged vessels which are in distress;

Rescue, ship-repair and diving works at depth not more than 60 m, also diving works with underwater welding and cutting;

Towage service of damaged vessels and objects to shelter area, also providing marine towage of vessels, floating objects and constructions in ice conditions and at open water;

Firefighting of burning fuel on water, oil and oil products spills response;

Search and inspection of underwater potential accident objects;

Search, rescue, evacuation and accommodation of people, providing medical aid to them;

Providing assistance at firefighting at floating and coastal objects accessible from sea side;

Delivery of general cargo and liquid cargoes;

Delivery of staff;

Service of ROV of working class with depth up to 3000 m.

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»

Название судна «КАЛАС»	**Name of ship «KALAS**
Предыдущее название судна –	**Previous name of ship** –

Номер ИМО	***9797589***	IMO Number
Позывной сигнал	***UBVS4***	Call sign
Порт приписки	***Корсаков, Российская Федерация / Korsakov, Russian Federation***	Port of registry
Год и место постройки, строительный №	***2019, Невский судостроительно-судоремонтный завод, Шлиссельбург, Российская Федерация, №1202***	Year and place of building, hull No.
Классификационное общество	***Российский Морской Регистр Судоходства***	Classification society
Регистровый номер	***141020***	Registered Number
Класс судна	***КМ ⍟ Arc5 1 AUT1 FF2WS DYNPOS-2 Salvage Ship***	Class notation
Менеджер	***ФГБУ «Морспасслужба»***	Manager

Длина наибольшая, м	***79.85***	Length overall, m
Длина между перпендикулярами, м	***73.39***	Length between PP , m
Ширина, м	***16.80***	Breadth, m
Высота борта, м	***6.70***	Depth, m
Осадка по КВЛ, м	***3.20***	Draught due to DWL , m.
Водоизмещение (осадка по КВЛ), т	***3077***	Displacement (DWL draught), t
Дедвейт (осадка по КВЛ), т	***424***	Deadweight (DWL draught), t
Осадка максимальная, м.	***4.50***	Draught scantling, m
Водоизмещение, т.	***4573***	Displacement, t
Дедвейт, т.	***1920***	Deadweight, t
Валовая вместимость	3030	GT
Чистая вместимость	909	NT

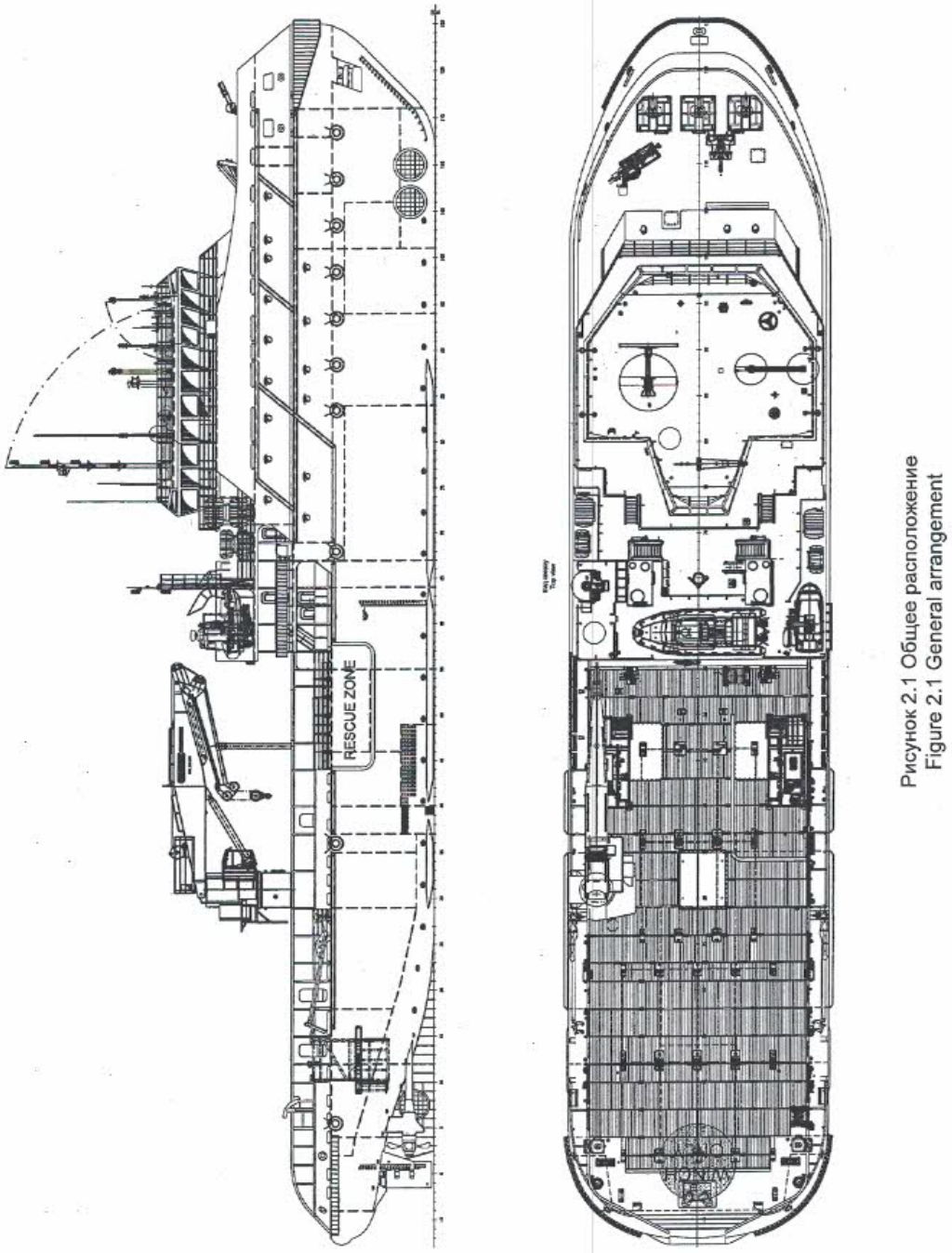


Рисунок 2.1 Общее расположение
Figure 2.1 General arrangement

3 КОМАНДА ПО ЛИКВИДАЦИИ РАЗЛИВОВ НЕФТИ / OIL POLLUTION RESPONSE TEAM /

ОРГАНИЗАЦИЯ

Организация ответных мероприятий судна должна обеспечить быстрое действие в ответ на любой разлив. Следующие члены экипажа т/х **"КАЛАС"** зачислены в команду ликвидации разливов нефти (ЛРН).

Примечание: Состав команды ЛРН будет принят в соответствии с конкретными обстоятельствами каждого разлива.

Чек-листы ответветных действий приведены в ПРИЛОЖЕНИИ 5

ORGANIZATION

A ship response Organization is necessary to ensure prompt action in response to any spill. The following officers and crew are assigned to the mv **"KALAS"** Spill Response Team.

NOTE: The composition of the Oil Pollution Response Team shall be adapted to the specific circumstances of the actual spill.

Check-lists for Response action are given in the APPENDIX 5

ОБЯЗАННОСТИ КОМАНДЫ ЛРН.

DUTIES OF OIL SPILL RESPONSE TEAM

RANK Пост	POSITION Позиция	DUTIES Обязанности
Captain Капитан	Bridge Мостик	Overall Control on the ship, is at all times responsible for the safety and Welfare of the crew, Cargo and Vessel Полный контроль за судном, постоянно несет ответственность за безопасность и сохранность экипажа, груза и судна
Chief Engineer Старший механик	Bridge Мостик	Dispatch and Coordinate the effect of the Spill Response team Maintenance of Clean-up Equipment. Отправка и координирование действий команды ЛРН. Обслуживание ЛРН оборудование.
Chief Officer (Spill Coordinator) Старший помощник (Координатор ликвидации разлива)	On the Scene На месте проишеств.	On-scene Control, Training Control; is Ship Spill Response Officer and is responsible to the captain for training vessel crew members how to carry out spill response efforts, and for coordinating all on board response actions in all case of spill. Контроль на месте происшествия, контроль обучения; является помощником капитана и отвечает за действия экипажа во время разливов, ответственен перед капитаном за обучение членов экипажа по устранению разливов, за координацию всех действий экипажа судне в случае разлива.
Second Officer Второй помощник	On the scene На месте проишеств.	Assistance to spill Coordinator. Lowering of life boat. Помощь координатору ликвидации разлива, спуск спасательной шлюпки
Second Engineer Второй механик	Engine Control Room МО ЦПУ	Operation of various machineries and equipment under the instruction of spill coordinator. Эксплуатация различных механизмов и оборудования по указанию координатора ликвидации разлива
Third Engineer Третий механик	On the scene На месте проишеств.	Assistance to spill coordinator Close openings of engine room and accommodationю Removal of source of spill Помощь координатору ликвидации разлива, закрытие вентиляционных отверстий в машинном отделении и надстройке, устранение источника разлива
Boatswain Боцман	On the scene На месте проишеств.	Assistance to spill coordinator. Removal operation Помощь координатору ликвидации разлива. Операции по уборке разлива.

No.1 Oiler Моторист No1	On the scene На месте проишеств.	Assistance to spill coordinator. Removal operation Помощь координатору устранения разлива. Операции по уборке разлива.
No.2 Oiler Моторист No.2	Engine room МО	Assistant to Second Engineer Помощь второму механику
Other crew Остальной экипаж	On the scene На месте проишеств.	Removal operation under the instruction of spill coordinator Операции по уборке разлива в соответствии с указаниями координатора ликвидации разлива

Конкретные обязанности судового персонала должны быть указаны в судовом расписании по тревогам и пожарных планах.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ РАЗЛИВ НЕФТИ:
- Ответственный за бункеровку или перекачку;
- Старший механик;
- Старший помощник;
- Дополнительный персонал в зависимости от природы и размеров разлива.

АВАРИЙНЫЙ РАЗЛИВ:
1. Капитан;
2. Старший механик;
3. Старший помощник;
4. Вахтенный офицер (мостик / палуба);
5. Вахтенный офицер (машинное отделение);
6. Судовой механик;

- дополнительный персонал по требованиям конкретных обстоятельств.

Командный пост:
При обнаружении или сообщении о любом разливе Командный пост будет предусмотрен на мостике с целью приема и сбора информации, информирования капитана, подготовки своевременных отчетов компании и правительственным властям.

Specific personnel assignments for anticipated tasks should be identified in the onboard muster lists and fire-fighting lists.

OPERATIONAL OIL SPILL :
- The officer in charge of the bunkering or transfer operation;
- Chief Engineer;
- Chief Officer;
- Additional personnel depending on nature and extent of the oil spill.

CASUALTY OIL SPILL :
1. Master;
2. Chief Engineer;
3. Chief Officer;
4. Duty Officer bridge / deck;
5. Duty Officer engine room;
6. Ship's Mechanic;

- additional personnel as required under the relevant circumstances.

Command Post:
Upon discovery or report of any spill a Command Post will be established on the bridge to receive and compile information, keep the captain informed, and make timely reports to company and government authorities.

4 ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ / REPORTING REQUIREMENTS /

4.1 Когда следует передавать сообщения / When to Report /

Сообщение об инциденте, вызывающем загрязнение, должно быть передано без задержки. Сообщение, когда это возможно, передается по радио, телефону, телексу, но, во всяком случае, с помощью наиболее быстрого и доступного в момент инцидента средства. Сообщение по радио передается, насколько возможно, в первую очередь.

Report on a pollution incident should be made without any delay. The report, whenever possible, will be made via radio, telephone, telex, but in any case by the quickest means available at the time of incident. The radio report should be made as far as possible in the first place.

Сообщение ближайшему прибрежному государству требуется всякий раз, когда происходит фактический:

A report to the nearest Coastal State is required whenever there is an actual:

- Сброс во время эксплуатации судна нефти, количество или мгновенная интенсивность сброса которой превышает допустимые Конвенцией МАРПОЛ 73/78 нормы.
- Discharge of oil during ship operations in excess of the quantity or instantaneous rate permitted by MARPOL 73/78.
- Сброс нефти в результате повреждения судна или его оборудования или в целях обеспечения безопасности судна или спасения людей на море.
- Discharge of oil caused by damage to the ship or its equipment or a necessity to secure the safety of the ship or to save life at sea.

Сообщение ближайшему прибрежному государству должно быть передано при наличии вероятности сброса в следующих случаях:

A report to the nearest Coastal State should be made where there is probability or likelihood of a discharge, in the following cases:

- Повреждение, выход из строя или поломка, которые влияют на безопасность судна; примерами таких ситуаций являются столкновение, посадка на мель, пожар, взрыв, повреждение конструкции, затопление, смещение груза;
- Damage, failure or breakdown which may adversely affect safety of the ship; examples of such situations are collision, grounding, fire, explosion, structural damage, flooding, cargo shifting;
- Выход из строя или поломка механизмов и оборудования, которые ведут к нарушению безопасности мореплавания; примерами таких случаев являются выход из строя или поломка рулевой машины, главного двигателя, электроэнергетической установки, основного судового навигационного оборудования.
- Failure or breakdown of the machinery and equipment which may result in impairment of the safety of navigation; examples of such cases are failure or breakdown of steering gear, propulsion, electrical generating system or essential shipborne navigational aids.

При оценке необходимости передачи сообщений должны учитываться, как минимум, следующие факторы:

In judging whether a report must be made the following factors should be at least taken into account:

- характер повреждения, выход из строя или поломка судовых механизмов или оборудования;
- the nature of damage, failure or breakdown of the ship, machinery or equipment;
- положение судна и близость его к берегу, навигационным опасностям;
- the location of the ship and its proximity to land or other navigational hazards;

- погода, прилив, течение и состояние моря;
- интенсивность движения.

- present weather, tide, current and sea state;
- traffic density.

4.2 Требуемая информация / Reporting Requirements /

Форма первоначального сообщения представлена в таблице 4.2.1, пояснения к ней приведены в ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Для дополнительных сообщений должна, насколько возможно, использоваться эта же форма. Форма сообщения разработана с учетом резолюции ИМО А.851(20) "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязнителями".

The initial notification form is set forth in the Table 4.2.1; notes for it are given in the APPENDIX 1. The same form should be, as far as possible, used for additional notifications. The notification form is based on IMO Resolution A.851(20) "General Principles for Ship Reporting System and Ship Reporting Requirements Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants".

Когда могут возникать языковые трудности, используемые языки должны включать английский с использованием, когда это возможно, стандартного морского навигационного словаря-разговорника. Для передачи подробной информации может быть использован, по усмотрению, Международный свод сигналов. При его использовании в текст сообщения сразу после буквенного индекса необходимо внести соответствующие указания об этом.

Whenever any linguistic problems are likely to occur the languages used should include English with a recourse being made where applicable, to a standard nautical phrase-book. To transmit detailed information the International Code of Signals may be used. In the latter case letter index in the report text should be immediately followed by a relevant statement.

После передачи первоначального сообщения в объеме таблицы из Дополнения 1, как можно ранее и насколько это практически возможно, следует передать дополнительное сообщение, содержащее информацию важную для защиты морской среды. Эта информация должна включать пункты: PP, QQ, RR, SS, XX.

After transmission of the initial report within the scope of the Table from Appendix 1 an additional report containing the information essential for the protection of the marine environment should be as soon as possible and so far as practicable transmitted. This information should include items PP, QQ, RR, SS,XX.

Следующая дополнительная информация должна быть направлена судовладельцу или оператору либо в то же время, когда отправляется первоначальное сообщение, либо в возможно короткое время после него:

The following additional information should be sent to the owner or operator either at the same time as the initial report or as soon as possible thereafter:

- дополнительные детали повреждения судна и оборудования;
- сохраняются ли имеющиеся повреждения до сих пор;
- оценка пожароопасности и предпринятые меры предосторожности;
- размещение груза на борту и его количество;
- число несчастных случаев;
- ущерб и повреждения, нанесенные другим судам;

- further details of damage to ship and equipment;
- whether damage is still being sustained;
- assessment of fire risk and precautions taken;
- disposition of cargo on board and quantities involved;
- number of casualties;
- damage to other ships;

- время (GMT), когда была запрошена помощь и время, в течении которого она ожидалась;
- наименование спасателя и тип спасательного оборудования;
- была ли затребована дальнейшая дополнительная помощь;
- первейшие требования в запасных частях и других материалах;
- любая другая важная информация.

В случае оказания или намерения оказать помощь другому судну, вовлеченному в инцидент, капитан должен сообщить сведения о своем судне и судне, вовлеченном в инцидент, а также о принятых или планируемых мерах по оказанию помощи и информировать о дальнейшем развитии событий, если передача такой информации не наносит ущерба проведению операций по оказанию помощи.

В сообщении о разливе в порту России должно быть указано:

- название судна;
- местонахождение судна (причал, район стоянки);
- производимые судном операции;
- дата и время обнаружения разлива;
- краткая характеристика загрязненной акватории порта (размер нефтяного пятна, состояние моря и погоды);
- источник разлива;
- фамилия и должность лица, передавшего сообщение.

После передачи сообщения делается запись в судовом журнале с указанием текста сообщения и адресатов, которым оно передано.

- time (GMT) assistance was requested and time assistance expected to arrive at the scene;
- name of salver and type of salvage equipment;
- whether further assistance was requested;
- priority requirements for spare parts and other materials;
- any other important information.

In case of rendering assistance to another ship involved in an incident or an intention to tender it the Master should report data on his ship and the ship involved in the incident and about actions that has been taken or are planned, and inform on the further course of events, if the transmission of such information does not damage the process of rendering assistance,

The report on the oil discharge in a port of Russian Federation should contain:

- ship name;
- location of the ship (terminal or mooring place);
- operations taking place aboard the ship;
- date and time of spotting the discharge;
- brief details of spoiled aquatorium (size of oil slick, condition of the sea and the weather);
- source of the discharge;
- name and post of a person who delivered the report.

After the report is transmitted a relevant statement in the Ship's Logbook should be made with depicting the contents of the report and the addressees it was delivered to.

4.3 С КЕМ СЛЕДУЕТ УСТАНОВИТЬ СВЯЗЬ / WHOM TO CONTACT /

При вовлечении в инцидент, вызывающий загрязнение или его вероятность, судно должно поддерживать связь с пунктами связи прибрежного государства или порта, с организациями, заинтересованными в судне.

Пункты связи представлены в ПРИЛОЖЕНИИ 6. Связь должна поддерживаться круглосуточно.

A ship being involved in an incident causing pollution or likelihood thereof should maintain contacts with the focal points of the Coastal State or port, parties with an interest in the ship.

A list of contacts is given in Appendix 6. The contacts should be maintained on a round-the-clock bases.

Форма первоначального уведомления Таблица 4.2.1

AA	Название судна	"КАЛАС"
	Позывные	UBVS4
	Флаг	Российская Федерация
BB	Дата и время события, UTC День месяца / час / минут	
CC	Координаты, широта, долгота или DD Широта N S Град. Мин. Долгота E W Град. Мин. Пеленг, расстояние до берегового знака Град. Мор.мили	
EE	Курс Град	
FF	Скорость Узлы 1/10	
LL	Предполагаемый путь	
MM	Прослушиваемая радиостанция	
NN	Дата и время следующего сообщения, UTC день / час / мин.	
PP	Вид и количество груза/топлива на борту	
QQ	Краткие сведения о неисправностях / недостатках / повреждениях	
RR	Краткие сведения о загрязнении, включая оценку потерянного количества	
SS	Краткие сведения о погоде и состоянии моря Ветер: Направление (Град.); Скорость (по шкале Боффорта) Волнение: Направление (Град.); Высота (м)	
TT	Данные для связи с судовладельцем (оператором / агентом)	
UU	Размер и тип судна: Длина габаритная, м Ширина габаритная, м Осадка средняя, м Тип	
XX	Дополнительная информация: Краткие сведения об инциденте Необходимость помощи извне Предпринимаемые действия Количество экипажа и сведения о каких-либо телесных повреждениях: Сведения о P&I Club и местном корреспонденте Другие сведения	

Примечание.
Пояснения к таблице см. ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Initial Notification Form Table 4.2.1

AA	Ship name Call sign ..... Flag	"KALAS" UBVS4 Russian Federation
BB	Date and time of event, UTC D D H H M M	
CC	Position, latitude, longitude or DD Latitude g g m m N S Longitude g g g m m E W	Bearing, distance from landmark g g g N miles
EE	Course g g g	FF Speed Knots 1/10
LL	Intended track	
MM	Radio station(s) guarded	
NN	Date and time of next report, UTC D D H H M M	
PP	Type and quantity of cargo/bunkers on board	
QQ	Brief details of defects / deficiencies / damage	
RR	Brief details of pollution, including estimate of quantity lost	
SS	Brief details of weather and sea conditions Wind: direction / Направление Wind: speed (Beaufort) Swell: direction Swell: height (m)	g g g g g g
TT	Contact details of ship's owner (operator / agent)	
UU	Ship size and type: Length (m) Breadth (m) Draught (m) Type	
XX	Additional information: Brief details of incident Need for outside assistance Actions being taken Number of crew and details of any injuries Details of P&I Club and local correspondent Others	

Notes.
Explanations for the table see at APPENDIX 1.

4.3.1 Связь с прибрежным государством / Coastal State Contacts /

Связь с прибрежным государством начинается с первоначального сообщения, передаваемого в соответствии с первым абзацем раздела 4.2 данного Плана.

A contact with the Coastal State is begun with the initial report to be made as stated in the first block of the section 4.2 of this Plan.

При отсутствии в разделе ПРИЛОЖЕНИЕ 6 необходимого пункта связи или в случае невозможности или задержки в установлении связи с пунктом, указанном в разделе ПРИЛОЖЕНИЕ 7, следует связаться с ближайшей береговой радиостанцией, назначенной станцией для сообщения о движении судов, или спасательно-координационным центром скорейшим из имеющихся наличии средств.

In the absence in section APPENDIX 6 a listed focal point or where the responsible authority cannot be contacted without delay with point listed in section APPENDIX 7 the ship should contact the nearest coast radio station, designated as the ship movement reporting station, or Rescue Coordination Center by the quickest available means.

4.3.2 Связь с портом / Port Contacts /

При нахождении судна в порту связь устанавливается с пунктом, указанным в ПРИЛОЖЕНИЕ 6. При отсутствии в ПРИЛОЖЕНИЕ 6 адреса для связи в данном порту необходимо получить по прибытию порт подробные сведения, касающиеся местного порядка передачи сообщений.

While in port, contact should be made with a local point given in APPENDIX 6 . Where an appropriate port contact address is not available in APPENDIX 6 , details concerning local reporting procedures should be obtained upon arriving in the port.

На судне необходимо быть готовыми связаться со следующими портовыми службами и официальными лицами:

- Капитан порта;
- Отдел пожарной охраны (на случай взрыва и/или пожара);
- Агент;
- Портовые власти;
- Представитель P&I Club;
- Судовладелец / управляющий;
- Фрахтователь;
- Подрядчик по очистительным работам.

Provision should be made on board for contacts with the following port agencies and officials:

- Terminal / loading master;
- Local fire department (in case of explosion and/or fire);
- Agent;
- Port authority;
- The ship's local P&I representative;
- Owner / manager;
- Charterer;
- Clean-up contractor.

4.3.3 Связь с организациями, заинтересованными в судне / Ship Interest Contacts /

В ПРИЛОЖЕНИЕ 6 документа должны содержаться подробные сведения о всех сторонах, представляющих интересы судна, которых следует информировать в случае инцидента.

The APPENDIX 6 of this document should provide details of all parties with an interest in the ship to be advised in the event of an incident.

Капитан судна отвечает за передачу информации всем заинтересованным сторонам.

Mater is responsible for informing the various interested parties

5 МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСОМ / STEPS TO CONTROL DISCHARGE /

Основная задача судового персонала не допустить даже минимального сброса нефти со своего судна за борт.

Если же по каким-то причинам сброс произошел, то должны быть приняты все возможные и целесообразные меры для сведения к минимуму такого сброса, а в судовом журнале должна быть произведена запись с изложением обстоятельств и причин сброса.

The main goal of the ship's crew is to prevent even the minimal discharge of oil from the ship into the sea.

If by some reason a discharge occurs all possible and expedient means should be used to minimize the scope of such discharge and the statement on the circumstances and causes of the discharge should be made in the ship's Logbook.

5.1 ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ И МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ / SAFETY ASSESSMENT AND PRECAUTION /

1.Оценка ситуации

Когда аварийная ситуация приводит к любой, даже незначительной потере эксплуатационной способности судна, капитан должен оценить, к чему может привести эта ситуация, если никакие ответные шаги не будут предприняты. Он должен оценить, насколько долго можно разрешить этой ситуации развиваться, учитывая возможные изменения в погоде или такие обстоятельства, такие как дрейф в сторону берега.

2 План действий

Капитан должен произвести все возможные действия для исправления ситуации, первоначально наиболее выгодно используя собственные ресурсы судна, пока не будет возможно получение помощь со стороны.

План действий должен быть разработан принимая во внимание следующие факторы:

1. Природные условия, обстоятельства и срочность ситуации
2. Судовые устройства и системы (пропульсивная установка, рулевое устройство, электростанция, грузовая система и т.д.) которые остаются в эксплуатации, и возможность их использования для улучшения ситуации.
3. Способность персонала судна минимизировать или полностью устранить результаты аварии и восстановить эксплуатационное состояние судна.
4. Использование альтернативных способов для преодоления эксплуатационных проблем.
5. Естественное влияние ветра, волн, течения и т.д. и пути его использования.

1. Evaluation of situation

When a casualty causes any loss of the operational capability of a ship, however slight, the captain must evaluate the situation that could arise if no corrective action were to be taken. He must assess how long the present situation can be permitted to continue, taking into account the possible changes in the weather or circumstances such as drift towards the shore.

2. Plan of action

The captain should take whatever action is possible to remedy the situation, initially making the best use of the ship's own resources until outside assistance can be obtained.

A plan of action should be developed taking account of the following factors;

1. The nature, circumstances and urgency of the situation
2. The various ship systems(main propulsion, steering, electrical, cargo, etc.) that remain operative and how they can be applied to relieve the situation.
3. The ability of ship's personnel to minimize or nullify the effects of the casualty and to restore the ship's capability.
4. The use of alternative means to overcome the operational deficiency.
5. The natural effect of wind, sea, current, etc. and ways to take advantage of them.

6. Использование помощи и оборудования со стороны и меры для по размещению на борту судна этой помощь.
7. Риск загрязнения.
8. Если судно находится в неизбежной опасности, и если все остальное претерпело неудачу, то чрезвычайные меры должны быть приняты во избежание людских жертв, для минимизации ущерба собственности и смягчения результатов загрязнения.

Это может быть произведено путем использования собственных судовых средств или наниманием очистной компании.

6. The use of outside assistance and the measures to be taken on board the ship to accommodate such assistance.
7. The risk of pollution.
8. If the ship is in imminent peril and if all else fails, the extreme measures to be taken to avoid loss of life, to minimize damage to property and to mitigate the effects of pollution.

This may be through the use of on-board resources or by hiring a clean-up company.

5.2 Эксплуатационные разливы / Operational Oil Spills /

В целях предотвращения аварийных эксплуатационных разливов нефти необходимо строгое соблюдение требований следующих судовых документов:

- **Система топливная**
  - Прием, перекачка, выдача и сепарация топлива. Техническое описание и инструкция по эксплуатации №...
  - Хранится у старшего механика, папка №...
- **Система масляная.**
  - Техническое описание и инструкция по эксплуатации №...
  - Хранится у старшего механика, папка №...
- **Система воздушных и измерительных труб.**
  - Техническое описание и инструкция по эксплуатации. №...
  - Хранится у старшего механика, папка №...

Наибольшая вероятность эксплуатационного аварийного разлива нефти может иметь место при бункеровке судов.

В случае пролива топлива на палубу при бункеровке необходимо прекратить прием топлива и приступить к устранению последствий пролива: ограничить растекание пролива по палубе, оградив по периметру подручными средствами, и организовать сбор разлитых нефтепродуктов в ведра, бочки и т.п. и с помощью впитывающих нефть материалов (песок, опилки, ветошь).

To prevent the emergency operational oil spills requirements of the following ship's documents should be strictly adhered to:

- **Fuel system**
  - Receipt transfer, discharge and separation of fuel oil. Description and instructions. No...
  - To be kept by the Chief Engineer, folder No...
- **Lubricating oil system.**
  - Description and instructions No ...
  - To be kept by the Chief Engineer, folder No...
- **Air and sounding tube system.**
  - Description and instructions. No...
  - To be kept by the Chief Engineer, folder No...

The most likely emergency operational oil spill can occur during loading or discharging of oil bunkers.

Should oil be spilt upon the deck during bunkering operations loading of oil bunkers should be ceased and steps taken to eliminate the aftereffects by limiting the spread of the spill by fencing it with any available means and scooping the spillage into buckets, drums etc. and cleaning it up using oil absorbing materials (sand, sawdust, rugs).

Смывать нефть с палубы за борт запрещается. Запрещается сбрасывать за борт пропитанные нефтепродуктами песок, опилки, ветошь. Песок должен быть сдан на берег. Опилки и ветошь должны быть сданы на берег.

No oil spill upon the deck is allowed to be washed away to the sea. Care should be exercised that the oil soiled sand, sawdust, rugs are not cast over board the side. The sand should be disposed ashore. The sawdust and rugs should be disposed ashore.

При появлении в процессе бункеровки вблизи судна на поверхности воды нефти необходимо:

- Информировать ответственное лицо берегового персонала (координаты указаны в ПРИЛОЖЕНИИ 6);
- сделать соответствующую запись в судовом журнале.

Upon discovery of an oil slick in the vicinity of the ship the following measures should be implemented immediately:

- Inform the responsible person of the port personnel (Appendix 6);
- Make appropriate statement in the ship's logbook.

Возобновление приема топлива возможно только после устранения причин утечки нефти и получения разрешения от уполномоченных на это властей. Информация о сбросе должна быть передана ответственному лицу на берег, судовладельцу, капитану порта и агенту, обслуживающему судно.

After dealing with the cause of the oil leakage and obtaining permission from appropriate authority loading of the bunkers may be resumed. Information about the oil discharge should be transmitted to the responsible person of port personnel, owner, terminal master and ship agent.

5.2.1 Утечки из труб / Pipe Leakage /

Районами вероятного выброса нефти т/х **"КАЛАС"** при эксплуатационных разливах являются:
1) районы выхода воздушных труб топливных цистерн;
2) станции приема топлива и масла.

Places of possible oil spill on mv **"KALAS"** during operational oil spills are, as follows:

1) oil store tanks air-escape pipes outlet;

2) bunker reception stations;

При разливах топлива на палубу судна необходимо:

1) остановить насосы и оповестить оператора на берегу или капитана / сменного помощника капитана плавучего бункеровщика или сборщика льяльных вод о прекращении нефтяных операций;
2) принять все возможные меры по прекращению дальнейшего вылива топлива на палубу и исключению ее сброса с палубы за борт с остановкой бункеровочных операций, перепуском топлива из переполненного танка, в пустой или не полностью заполненный;
3) доложить о разливе капитану, офицеру по разливам - старшему помощнику капитана и старшему механику;
4) офицеру по разливам - старшему помощнику капитана, ввести в действие настоящий План;
5) принять меры по обеспечению пожарной безопасности в районе разлива;

Should an operational oil spill occur on deck:

1) stop oil pumps and inform the operator on shore or the master/officer on duty of a bunkering vessel or oily bilges collection vessel about the stoppage of oil operations;
2) take all necessary measures to stop further outflow of oil on the deck and prevent it from escaping overboard by shutting down bunkering operations, bypassing the oil from the overfilled tank to an empty or slack tank;
3) advise the master, oil spill officer-chief officer and chief engineer about the spill;
4) have the oil spill officer - chief officer initiate this Plan;
5) ensure fire safety in the area of spill;

6) произвести силами палубной вахты тщательный осмотр поверхности моря вокруг судна;
7) вахтенному помощнику капитана собрать персонал аварийной группы ЛРН (по ликвидации разливов нефти) в районе разлива;
8) аварийной группе ЛРН приступить к сбору нефти с палубы судна подручными средствами в переносные емкости;
9) установить источник разлива, обстоятельства, приведшие к сбросу на палубу включая тип разлитой нефти;
10) оценить размеры разлива и возможные последствия его;
11) собранную в поддоны и переносные емкости нефть слить в одну из топливных цистерн через мерительную или воздушную трубу;
12) загрязненные нефтью сорбирующие материалы (опилки, песок, ветошь и т.п.) собрать в отдельную емкость для передачи на берег;
13) после сбора с палубы разлившейся нефти оценить возможность возобновления и продолжения нефтяных операций, которые были прерваны при разливе, и время возобновления операций;
14) сделать запись в судовом журнале обо всех обстоятельствах разлива.

6) have the deckhands on duty perform thorough visual inspection of the sea surface around the vessel;
7) muster by order of the officer on duty the Oil pollution prevention team in the area of spill;
8) have the Oil pollution prevention team start to remove the oil spilled on deck by handy means into portable containers;
9) identify the source of discharge, circumstances that led to the discharge on the deck include the type of oil;
10) estimate the amount of oil lost and possible consequences;
11) drain the oil removed into oil trays and portable containers into one of the bunker tanks through a sounding or air pipe;
12) collect oily sorbent materials (sawdust, sand, rags, etc.) into a separate container for disposal ashore;
13) decide, after the spill has been removed from the deck, whether it is possible to renew and continue oil operations interrupted during the discharge of oil, and time of same;
14) make entries into the Ship's logbook concerning all circumstances of the discharge.

При разливах нефти (топлива) за борт необходимо:
1) остановить насосы или оповестить оператора на берегу или капитана/сменного помощника капитана плавучего бункеровщика или сборщика льяльных вод о прекращении нефтяных операций;
2) принять меры по прекращению дальнейшего вылива нефти на палубу и сброса ее с палубы за борт путем остановки нефтяных операций, перепуска нефти из переполненного танка, в пустой или не полностью заполненный;
3) доложить о разливе капитану, офицеру по разливам - старшему помощнику и старшему механику;
4) офицеру по разливам – старшему помощнику ввести в действие настоящий План;
5) передать сообщение о разливе в соответствии, с разделом 4 настоящего Плана;
6) силами палубной вахты произвести тщательный осмотр поверхности моря вокруг судна;

If the discharged oil escapes overboard:
1) inform the operator on shore or the master/officer on duty of a bunkering vessel or oily bilges collection vessel about the stoppage of oil operations;
2) take all necessary measures to stop further outflow of oil on the deck and prevent it from flowing over side by shutting oil operations by-passing the oil from the overfilled tank to an empty or slack tank;
3) advise the master, oil spill officer-chief officer-and chief engineer about the discharge;
4) have the oil spill officer-chief officer initiate this Plan;
5) inform about the discharge in accordance with Section 4 of this Plan;
6) have the deckhands on duty perform thorough visual inspection of the sea surface around the vessel;

7) аварийной группе ЛРН произвести ликвидацию разлива с палубы судна в соответствии с рекомендациями настоящего Плана;
8) офицеру по разливам - старшему помощнику обеспечить запись состава и количества технических средств и персонала, участвующий в ликвидации разлива с акватории порта, времени работы их по сбору нефти (топлива).
9) сделать запись в судовом журнале обо всех обстоятельствах разлива;
10) произвести запись в Журнале нефтяных операций, часть I (раздел "Случайные или другие исключительные сбросы нефти". Код G) при нефтяных операциях.

7) have the Oil pollution, prevention team clean up the contained on deck in accordance with the recommendations of this Plan;
8) oil spill officer-chief officer is to make entries on the composition and number of technical means and personnel employed during the spill clean up in the port and the time they worked;
9) make entries into the Ship's logbook regarding ail circumstances of the spill;
10) make entries into the Oil Record Book, part I (section "Accidental or other exceptional discharges of oil", Code G) during oil operations.

Действия экипажа приведены ниже в табличной форме.

The crew should take the following measures (see next Table):

Необходимые действия	Actions to be taken	Ответственный Responsible pers.
Остановить насос, подающий нефтепродукты по поврежденному трубопроводу;	Stop the pump delivering oil through the affected line;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Перекрыть ближайшие к месту повреждения вентили. При принятии решения по перекрытию вентилей и остановке насоса должно быть учтено, что данные действия не приведут к прекращению подачи топлива к жизненно необходимым для функционирования судна механизмам;	Close the valves nearest to the source of leakage. When making decision for closing valves and stopping the pump it should be borne in mind that this action will not result in failure of oil supply to vital machinery;	Третий механик Third Engineer
Запустить пожарный насос, подготовить систему пожаротушения и принять меры по предотвращению возгорания пролитого нефтепродукта;	Start fire pump, prepare fire protection system for operation and take precautions to prevent ignition of the spill oil;	Вахтенный мех-к Электромеханик Engineer on duty Electrical engin.
Приступить к ликвидации последствий аварии.	Begin correcting aftereffects	Старший мех-к Chief engineer

При обнаружении утечки при бункеровочных операциях необходимо руководствоваться следующим (см. таблицу, ниже).

Upon discovery of a pipe leakage during bunkering operations follow the next requirements (see next Table).

Необходимые действия	Actions to be taken	Ответственный Responsible pers.
Первоочередные	**Immediate actions**	
Объявить общесудовую тревогу с указанием вида тревоги и места разлива нефти;	Sound emergency alarm with the kind of alarm and spilling location being indicated;	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Прекратить прием топлива и закрыть клапаны на поврежденном трубопроводе;	Cease loading of bunkers oil and close the valves on the affected lines	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Запустить пожарный насос и подготовить к запуску систему пожаротушения;	Start the fire pump and prepare the fire protection system for operation;	Вахтенный мех-к Engineer on duty

Проинформировать портового специалиста, руководящего погрузкой об инциденте.	Inform the terminal / loading master about the incident;	Вахтенный пом. Deck officers on duty
Дальнейшие	**Further actions**	
Найти источник утечки;	Locate the source of leakage;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Организовать сбор разлитой на палубе нефти и принять меры по недопущению ее попадания за борт; при необходимости использовать сорбенты и допустимые растворители;	Begin clean-up procedures and take measures to contain spillage; if necessary, use sorbents and permissible solvents;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Наблюдать за водной поверхностью и при появлении нефтяных пятен от попавшей с судна за борт нефти сообщить властям;	Keep watch over the water surface and if and oil slick is detected alert the shore authority;	Вахтенный пом. Старший пом. Duty deck officer Chief officer
При попадании нефти за борт, во избежание растекания ее на большую поверхность, организовать обвод пятна с помощью судовой шлюпки синтетическим канатом или другими имеющимися средствами;	If oil has been split to the sea then to prevent it being spread over a large surface arrange, if the weather conditions permit it, containment of the oil slick with a synthetic rope or other means available, using the ship's boat;	Вахтенный пом. Старший пом Deck officer on duty Chief officer
Оценить количество пролитой нефти и размер нефтяного пятна;	Assess the quantity of the oil spill and size of the oil slick;	Старший мех-к Chief engineer
Прекратить, при необходимости, подачу второстепенного воздуха в машинное отделение;	Stop, if necessary, non-essential air intake to engine room;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
В случае, возгорания нефти – действовать согласно расписанию по пожарной тревоге;	Should oil catch fire it will be handled under the ship's Fire Plan;	
Составить список личного состава и оборудования, задействованных в ликвидации разлива нефти на акватории порта, с указанием затраченного времени;	Record the composition and number of stuff and equipment involved in dealing with the oil spill in harbour waters and the time spent	Старший помощ. Chief officer
Произвести соответствующие записи в судовом журнале и в журнале нефтяных операций	Make a relevant statement in the Ship's Logbook and Oil Record Book.	Вахтенный пом. Старший мех-к Duty deck officer / Chief engineer

5.2.2 Переполнение танков / Tank Overflows /

При переполнении топливных танков и разлива топлива на палубу необходимо действовать в соответствии с п. 5.2.1 данного Плана.

Should a bunker tank overflow occur and has been spill upon deck steps should be taken in accordance with the procedures set out in 5.2.1 of this Plan.

Дополнительно следует осуществить перепуск излишков топлива из переполненного танка в пустые или частично заполненные танки или на берег.

Further steps should include transfer of excess bunker from the overflowed tank to an empty or slack tank or to shore.

5.2.3 Течь корпуса / Hull Leakage /

При обнаружении нефти на воде рядом с судном во время стоянки или при движении, когда появление нефти не может быть объяснено эксплуатационными причинами или бункеровкой, можно предположить возможность утечки через корпус (см. ниже).

If oil is noticed on the water near the ship while at standstill or under way and cannot be accounted for by operational reasons, bunkering or oil operations, the possibility of hull leakage should be suspected (see next Table).

Необходимые действия	Actions to be taken	Ответственный Responsible pers.
Объявить общесудовую тревогу;	Sound emergency alarm;	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Прекратить прием топлива или масла, если они производились;	Cease loading of bunkers or oil if it was done;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
В соответствии с обстановкой снизить или остановить ход судна, если на ходу, зафиксировать данные об осадке, крене и дифференте судна;	Depending on the situation, slow down or stop the ship if under way, record the draft, list and trim data;	Капитан Master
Проинформировать специалиста порта;	Inform the terminal loading master;	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Запустить пожарный насос и подготовить к запуску систему пожаротушения;	Start the fire pump and prepare the fire protection system for operation;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Определить место утечки нефти. При незначительной утечке место повреждения корпуса определяется визуально, т.к. определение путем замера уровня в танке в данном случае малоэффективно.	Locate the source of oil leakage. If leakage is slight the affected hull area will be identified by visual inspection since identification by checking tank ullages is ineffective in this case.	Старший пом. Chief officer
Перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденным танком;	Shut off pipelines connected with the affected tank;	Старший мех-к Chief engineer
Уточнить наличие и количество масла или топлива в танках;	Ascertain presence and amount of oil or bunkers in the tanks;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Подготовить насосы для перекачки масла или топлива из поврежденного танка;	Prepare pumps to transfer the oil or bunkers from the affected tank;	Старший мех-к Chief engineer
При необходимости закачать воду в поврежденный танк для создания водяной подушки и предотвращения дальнейших потерь топлива;	When appropriate, pump water into the affected tank to create a water cushion to prevent further oil fuel loss;	Старший пом Старший мех-к Chief officer Chief engineer
Подготовить и доложить капитану варианты накренения, дифферентования и спрямления судна для вывода поврежденной части корпуса из воды и варианты перекачки бункера из поврежденных танков с учетом остойчивости и прочности судна;	Prepare and submit to the Master heeling, trimming and righting schemes to emerge affected hull portion and schemes to transfer oil or bunkers from the affected tanks with due regard for ship stability and hull stress;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Частично откачать или перекачать масло или топливо из поврежденных танков;	Pump out partially or transfer the oil or bunkers from the affected tank;	Старший пом. Chief officer
Устранить течь корпуса;	Stop hull leakage;	Старший пом. Chief officer

Оценить количество вылитого топлива;	Assess the amount of the spill oil;	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Сделать запись в судовом журнале и журнале нефтяных операций.	Make statement in the Ship's Log-book and Oil Record Book.	Старший мех-к Chief engineer

5.3 Разливы, являющиеся результатом аварий / Spills Resulting from Casualties /

Крупные разливы нефти могут произойти в результате аварии судна – повреждений днища при посадке на мель, повреждений борта при столкновении судов, повреждений судна при пожаре и взрыве.

В результата таких инцидентов условно принимается, что за борт т/х "КАЛАС" может попасть нефть из 2-х смежных поврежденных танков.

Основные действия при аварийных разливах должны быть направлены на предотвращение или уменьшение дальнейшего вылива из поврежденных танков и цистерн наряду с обеспечением живучести судна и безопасности экипажа.

При авариях, вызывающих разливы, немедленно должны быть рассмотрены меры, направленные на предотвращение пожара и взрыва, такие как изменение курса с тем, чтобы судно находилось с наветренной стороны от нефтяного пятна, закрытие второстепенных воздухозаборников и т.д.

Если судно находится на мели и поэтому не может маневрировать, должны быть устранены все возможные источники воспламенения и должны быть приняты меры по предотвращению поступления паров в жилые помещения и машинное отделение.

Когда есть возможность маневрирования, капитан, совместно с соответствующими береговыми властями, может рассмотреть вопрос о переходе его судна в более удобное место с целью, например, облегчения аварийных ремонтных работ или операции по частичной разгрузке судна либо для уменьшения возникшей угрозы каким-либо особо чувствительным прибрежным районам. Такое маневрирование может подпадать под юрисдикцию прибрежного государства.

Основные действия экипажа при аварийных разливах следующие:

- объявить общесудовую тревогу, ввести соответствующий полученному повреждению судовой оперативный план и настоящий План;

Large oil spills can occur as a result of a casualty due to ship's bottom damage caused by grounding or the damage, to the ship's side caused by a collision with another vessel, or damage to ship caused by a fire/explosion.

As a result of such incidents it is conventionally assumed that the oil from the two adjacent damaged tanks can be spill into the water from the mv "KALAS".

Basic measures during accidental spills should be directed, to the prevention or reduction of further outflow of oil from the damaged bunker tanks in combination with steps on the vessel's damage control and safety of crewmembers.

In casualties involving spills, immediate consideration should be given to measures aimed at preventing fire and explosion, such as altering course so that the ship is upwind of the slick, shutting down non-essential air intakes, etc.

If the ship is aground, and cannot therefore maneuver, all possible sources of ignition should be eliminated and action taken to prevent flammable vapours entering accommodations and engine-room spaces.

When it is possible to manoeuvre, the master, in conjunction with the appropriate shore authorities, may consider moving his ship to a more suitable location in order, for example, to facilitate emergency repair work or lightening operations, or to reduce the threat posed to any particularly sensitive shoreline areas. Such manoeuvring may be subject to coastal State jurisdiction.

Crewmembers basic actions during accidental oil spills:

- alert and activate the SOLAS Operational plan relevant to the Damage sustained by the vessel and. this Plan;

- принять необходимые противопожарные меры;
- оценить объем разлива нефти;
- сообщить о происшедшем разливе в соответствии с разделом 4 настоящего Плана.

При посадке на мель и столкновении судов необходимо:

- произвести осмотр поверхности моря вокруг судна для обнаружения утечки за борт;
- произвести замеры во всех топливных и масляных цистернах;
- произвести замеры во всех остальных, цистернах, отсеках, льялах машинного отделения;
- произвести осмотр всех помещений и отсеков, граничащих с забортным пространством.

В результате осмотра судна после аварии капитан должен выяснить, можно ли изменить дифферент или крен судна с тем, чтобы исключить или уменьшить возможную деформацию корпуса судна в районе нефтяных танков, и соответствующий разлив нефти.

До получения квалифицированной посторонней помощи, выполнить:

- уменьшить дальнейший вылив нефти перекачкой ее в другие цистерны;
- исключить бесконтрольное открытия пробок мерительных трубок, горловин и крышек цистерн, и т. п.

При столкновении с другим судном необходимо определить размеры, повреждения своего судна и принять меры для обеспечения безопасности своего судна и экипажа. При этом необходимо выяснить:

- разрушены ли масляные и топливные цистерны и если разрушены, то какие;
- произошел ли разлив нефти и если произошел, то какой;
- что более безопасно, оставить суда сцепленными между собой или развести суда;
- увеличится ли разлив при разведении судов;
- может ли разводка сцепленных судов явиться источником искр, которые могут воспламенить разлившуюся нефть.

- take all necessary fire-fighting measures;
- estimate the amount of oil lost;
- report on the oil spill that occurred in accordance with Section 4 of this Plan.

In case of grounding and collision of ships:

- perform visual inspection of the sea surface around the vessel for any Leakage;
- take soundings of all bunker and lubricating oil tanks;
- take soundings of all other tanks compartments and engine room bilges;
- perform visual inspection of all spaces and compartments which have contact with the sea.

Based on the results of the vessel's inspection after the accident the master shall decide whether it is possible to, change the trim or list of the vessel to exclude or reduce possible damage to the hull in oil tanks area and oil outflow therefrom.

Prior to qualified external assistance is obtained:

- reduce further outflow of oil by transferring oil to other tanks;
- exclude indiscriminate opening of ullage plugs, manholes and tank covers, etc.

Should the vessel be involved in a collision with another vessel the master shall as soon as possible identify the extent of damage to his own vessel and take necessary measures to safeguard the complement and the vessel. In this case it is necessary to find out:

- are any oil tanks penetrated, and if any which of them;
- is there any oil spill at present - small or large;
- if vessels are dead in the water and interlocked what is most prudent to stay interlocked or to separate;
- will a separation of interlocked vessels create a larger spill;
- will a separation of the vessels cause spares that can ignite the oil leaked out from the vessels.

При пожаре или взрыве, происшедшем на борту судна, для контролирования ситуации должны быть приняты следующие необходимые действия:

- незамедлительно обнаружить место, где произошел пожар/взрыв;
- определить масштабы повреждения нефтяных цистерн;
- принять меры. для обеспечения безопасности экипажа;
- определить, произошел ли разлив нефти и если произошел, то какой;
- определить какой оперативный план борьбы с пожаром на судне необходимо ввести в действие для ограничения распространения пожара, исключения последующих взрывов и дальнейшего разрушения танков;
- определить потребуется ли посторонняя квалифицированная помощь для борьбы с пожаром на судне и ликвидации разлива.

При неисправности системы герметизации для контролирования ситуации должны быть приняты следующие необходимые действия:

- незамедлительно обнаружить место, где произошла авария;
- определить масштабы повреждения топливных цистерн;
- принять меры. для обеспечения безопасности экипажа;
- определить, произошел ли разлив и если произошел, то какой;
- определить потребуется ли посторонняя квалифицированная помощь.

Контролирующим органам для рассмотрения обстоятельств разлива должны быть предъявлены следующие документы:

1) настоящий План;
2) журнал нефтяных операций (часть I);
3) судовой журнал;
4) машинный журнал;
5) распределение топлива по танкам на текущий рейс;
6) инструкция о бункеровке;
7) Руководство Компании по предотвращению загрязнения;
8) Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.

Should a fire or an explosion occur on board the ship it is necessary to initiate the steps to bring the situation under control, as follows:

- find out immediately where the fire/explosion has taken place;
- determine the extent of damage to bunker tanks;
- take measures to ensure safety of the crew-members;
- find out whether there is any oil spill at present and if any what kind of it;
- determine which of the Operational plan on the fire control should be initiate to contain the fire and prevent it from spreading, prevent other explosions and subsequent damage to tanks;
- determine whether the qualified external, assistance for fighting the fire and clean up of the spill is required.

Should a containment system failure on board the ship it is necessary to initiate the steps to bring the situation under control, as follows:

- find out immediately where the failure has taken place;
- determine the extent of damage to bunker tanks;
- take measures to ensure safety of the crew-members;
- find out whether there is any spill at present and if any what kind of it;
- determine whether the qualified external assistance.

The following documentation should be presented to the authorities for considering oil spill circumstances:

1) this Plan;
2) oil record book (part I);
3) ship's logbook;
4) engine logbook;
5) quantity of bunker on board at the time of incident;
6) bunkering instructions;
7) present company Manual on Oil Pollution Prevention from Ships;
8) International Oil Pollution Prevention Certificate.

При любых авариях первоочередная задача капитана предпринять все возможные и целесообразные меры для предотвращения или уменьшения сброса нефти в море.

In all events of casualties the Master's first priority is to institute damage control taking all possible and appropriate measures to prevent or mitigate oil discharge to the sea.

5.3.1 Посадка на мель / Grounding /

При посадке на мель экипаж по сигналу общесудовой тревоги действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

При повреждении корпуса в районе топливных цистерн, в целях предотвращения загрязнения моря, наряду с действиями, предусмотренными Расписанием по тревоге, должны быть приняты следующие меры (см. таблицу, приведенную ниже).

If the ship runs aground the emergency alarm will be sounded and emergency response procedures initiated under the ship's Complex Bill.

If the hull is damaged in way of the oil tanks then to prevent marine pollution the following steps should be taken in addition to those stipulated under the ship's Complex Bill (see next Table).

Действия, которые должны быть приняты	Actions to be taken	Ответственный член экипажа Responsible person
Запустить противопожарный насос и подготовить к пуску систему пожаротушения	Start the fire pump and prepare the fire protection system for operation	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Обесточить, по возможности, оборудование в районе повреждения корпуса	De-energize, whenever possible, the equipment in way of the hull damage	Электромеханик Electrical officer
Остановить всасывающие вентиляторы МО и жилых помещений	Cut off the exhaust fans in engine room and accommodation	Электромеханик Electrical officer
При возгорании нефти у борта судна действовать в соответствии с расписанием по пожарной тревоге, отгон нефти от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов	Should oil alongside the ship catch fire it should be handled under the ship's Fire Plan with the fire protection means being used and oil pushed away from the ship's side by water jets emanated from the fire monitors	Старший пом. Chief officer
Получить подробную информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных танков путем визуального осмотра и обследования, при этом следует весьма осторожно использовать измерительные отверстия или смотровые окна в танках, чтобы избежать потери плавучести	Obtain detailed information on the damage sustained in way of the oil tanks through visual inspection and investigation; in doing so the ullage and sighting ports should be used with great care to avoid loss of buoyancy	Старший пом. Chief officer
Перекрыть трубопроводы, связанные о поврежденными танками	Shut off the pipelines connected to the affected tanks	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Оценить величину приливов и отливов	Evaluate the tidal current	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Передать сообщение об аварийном разливе в соответствия с разделом 4 Данного Плана	Make notification of the emergency oil spillage in accordance with the procedures in Section 4 of this plan	Вахтенный пом. Deck officer on duty

Рассмотреть варианты перекачки топлива из аварийных танков в свободные или не полностью заполненные танки с учетом остойчивости и прочности судна. При невозможности оценить на судне воздействие перекачки топлива на напряжение и остойчивость установить связь с судовладельцем для получения информации.	Consider the possibilities of transferring oil into the empty or slack tanks with due regard for the stability and hull stress. If the impact of oil transfer upon the stability and stress cannot be evaluated on board a contact should be made with the owner to obtain information	Старший пом. Старший мех-к Chief officer Chief engineer
Перекачать нефть из аварийного танка в соответствии с распоряжением Главного поста управления (рулевой рубки).	Transfer oil from the damaged tank as ordered by the Command Centre (wheel house)	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Изолировать аварийные танки в целях уменьшения вылива топлива из-за изменения гидростатического давления во время приливов-отливов;	Isolate the damaged tanks to reduce further loss of oil due to hydrostatic pressure during tidal changes	Старший пом Chief officer
При отсутствии на судне достаточных свободных емкостей для откачки нефти из поврежденного танка, при необходимости запросить помощь другого судна, перекачку нефти с судна на судно целесообразно осуществить насосами аварийного судна с использованием (при необходимости) энергии, подаваемой с другого судна. При перекачке нефти учитывать рекомендации, касающиеся бункеровочных операций и Руководства по перекачке.	In the absence of sufficient empty tanks on board to pump oil out of the damaged tank request, if necessary the outside assistance and in this case it would be appropriate to transfer oil from ship by (if necessary) the pumps of the damaged ship using power to be transmitted from the other ship. When transferring oil recommendations concerning bunkering operations and Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum) should be followed.	Старший пом. Старший мех-к Chief officer Chief engineer
Организовать заделку пробоины;	Arrange sealing of the leak	Старший помощ. Старший мех-к Chief officer Chief engineer
Если риск дополнительных повреждений судну вследствие попыток возвратить его на воду своими силами оценивается выше риска оставаться на мели в ожидании помощи, капитан должен пытаться предотвратить подвижки судна	If the risk of additional damage to the ship by attempting to refloat it by its own means is assessed to be greater than by remaining aground until assistance is obtained, the Master should try to prevent the ship from moving from its present position	Капитан Master
При нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключить на днищевые кингстоны, при этом следует учесть взаиморасположение кингстона и места соприкосновения корпуса с грунтом	When the ship is in an oil field sea water intake to cool machinery and to supply fire pumps should be switched over to the bottom sea valves, with consideration being given to relative positions of the sea valves and touch positions	Вахтенный мех-к Engineer on duty

Сделать запись в судовом журнале, в том числе запись о факте передачи сообщения и о лице, принявшем сообщение	Make an entry in the Ship's Log-book, including statement to ascertain the message transmitted	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Сделать запись в журнале нефтяных операций	Make an entry in the Oil Record Book	Вахтенный мех-к Engineer on duty

5.3.2 Пожар / взрыв / Fire/Explosion /

При пожаре / взрыве на судне по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

При возгорании нефти у борта судна необходимо использовать средства пожаротушения, отгон нефти от борта осуществлять с помощью струй из пожарных стволов.

Если имел место разлив нефти или есть вероятность такого разлива, то нужно поставить в известность соответствующие стороны (раздел 4 данного Плана).

If fire or an explosion occurs on board the emergency alarm will be sounded and the crew initiate emergency response procedures under the ship's Fire Plan.

If the oil spill alongside the ship catches fire the fire protection means should be used while the oil slick should be pushed away by water jets emanated from the fire monitors.

Should there be a spill of oil or likelihood of such a spill appropriate parties should be informed (in accordance with Section 4 of this plan).

5.3.3 Столкновение / Collision /

При столкновении судна по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам. Если в результате столкновения произошло повреждение корпуса в районе топливных цистерн, то для уменьшения ущерба от загрязнения моря нефтью следует действовать в соответствии о пунктом 5.3.4 данного Плана. Если при столкновении судов произошло их сцепление в районе топливных танков, то следует оценить – не приведет ли разъединение судов к увеличению вылива нефти. При разъединении судов следует помнить о возможности образования искр.

If the ship is involved in a collision with another ship the emergency alarm should be sounded and the crew should initiate emergency response procedures under the ship's Collision Bill. If collision has resulted in hull failure in the oil tank area then to reduce damage due to marine pollution action should be taken as stated in 5.3.4 of this Plan. If the collision has resulted in interlocking of ships in the oil tank area it should be assessed whether the separation of the ships will increase the size of a spill. It should be remembered that separation of the ships is attendant with sparks.

5.3.4 Повреждение корпуса / Hull failure /

При повреждении корпуса по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

При повреждении корпуса в районе нефтяных цистерн для уменьшения ущерба от загрязнения моря должны быть приняты следующие меры (см. таблицу, приведенную ниже).

If the ship suffers a structural hull failure the emergency alarm should be sounded and the crew should initiate emergency response procedures under the ship's Complex Bill.

In the event of hull failure in the bunker tank area the following steps should be taken to minimize the damage from marine pollution (see next Table).

Необходимые действия	Actions to be taken	Ответственный Responsible pers.
Запустить противопожарный насос и подготовить систему пожаротушения;	Start the fire pump and prepare the fire protection system for operation	Вахтенный м-к Engineer on duty
Обесточить, по возможности, оборудование в районе повреждения корпуса	De-energize, whenever possible, the equipment in way of damage	Электромеханик Electrical officer
При возгорании нефти у борта судна использовать средства пожаротушения, отгон нефти от борта осуществлять о помощью водяных струй из пожарных стволов;	If oil spill alongside catches fire it will be handled under the ship's Fire Plan, using the fire protection means and pushing away the oil slick by water jets emanated from the fire monitors	Старший пом. Chief officer
Получить подробную информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных танков путем визуального осмотра и обследования	Obtain detailed information about the sustained hull damages in the oil tank area by visual inspection and investigation	Старший пом. Chief officer
Передать сообщение об аварийном разливе в соответствии с разделом 4 данного План	Transmit an accident oil spill message in accordance with Section 4 of this plan	Старший пом. Chief officer
Перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденным танком	Shut off the pipelines connected to the damaged tank	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Если судно оказалось в нефтяном поле, то необходимо вывести судно из района разлива, сообразуясь с направлением ветра и течения, удерживая борт, в котором имеется пробоина, с подветренной стороны	When the ship comes to be in the oil field she should be maneuvered away from the spill area in conformity with the wind and current direction, positioning the damaged side to leeward	Капитан Master
Осуществить перевод судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения каким-либо особо чувствительным прибрежным районам. Такое маневрирование должно быть согласовано с администрацией прибрежного государства, если это требуется	Shift the ship to a more convenient place to perform repair and lightening operations as well as to lessen the pollution threat to any particularly susceptible coastal areas. Such maneuver should be agreed to with the Coastal State Administration, if required	Капитан Master
Рассмотреть варианты перекачки нефти из аварийных танков в свободные или не полностью заполненные танки с учетом остойчивости и прочности судна судна. При невозможности оценить на судне воздействие перекачки нефти на остойчивость и прочность установить связь с судовладельцем для получения информации	Consider the possibilities of transferring oil from the damaged tanks into empty or slack tanks with due regard for the stability and hull stress. If the impact of oil transfer upon stability and stress cannot be evaluated on board contact should be made with the owner to obtain information	Старший пом. Chief officer Старший мех-к Chief engineer
Перекачать нефть из аварийных танков в соответствии с распоряжением ГПУ	Pump oil from the damaged tanks as ordered by the Command Center	Вахтенный мех-к Engineer on duty

При отсутствии на судне достаточных свободных емкостей для откачки нефти из поврежденного танка, при необходимости, запросить помощь другого судна. При перекачке нефти учитывать рекомендации, касающиеся бункеровочных операций и Руководства по перекачке нефтепродуктов	In the absence of sufficient empty tanks on board request, if necessary, outside assistance. When transferring oil recommendations concerning bunkering operations and Ship-to-Ship Transfer Guide (Petroleum) should be followed	Старший пом. Chief officer Старший мех-к Chief engineer
Организовать заделку течи	Arrange sealing of the leak	Старший пом. Chief officer Старший мех-к Chief engineer
При нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключить на днищевые кингстоны	When the ship is in oil field, sea water intake to cool the machinery and supply the fire pumps should be switched over to the bottom sea valves	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Сделать запись в судовом журнале, в том числе о факте передачи сообщения	Make an entry in the Ship's Logbook including statement to ascertain transmission of a message	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Сделать запись в журнале нефтяных операций	Make an entry in the Oil Record Boo.	Старший мех-к Chief engineer

5.3.5 Чрезмерный крен / Excessive List /

При чрезмерном накренении судна может иметь место или возникать опасность выброса нефти на палубу через воздушные трубы. В целях предотвращения загрязнения моря необходимо:

- закрыть шпигаты на палубе, куда возможен выброс нефти;
- произвести частичную откачку нефти из танков, расположенных на борту накренения в танки противоположного борта;
- при выбросе нефти на палубу произвести ее сбор в ведра, бочки и т.п. либо с помощью впитывающих материалов (песок, опилки, ветошь). Смывать нефть за борт запрещается. Запрещается также сбрасывать за борт пропитанные нефтью материалы.

При выполнении указанных действий должны приниматься во внимание вопросы безопасности судового персонала.

An excessive list may constitute a threat of oil discharge onto the deck via the air pipes. To prevent marine pollution the following steps should be taken:

- plug the scuppers on the deck to which oil is likely to be discharged;
- transfer partially oil from the tanks on the listed side to the opposite side;
- if oil has been discharged onto the deck it should be scooped into buckets, drums, etc. Or removed with the use of absorbing materials (sand, sawdust, rugs). Oil should not be washed away to the sea. No solid materials may be cast overboard.

When carrying out pointed action safety of vessel's personal should be taken into consideration obligatory.

Необходимые действия	Actions to be taken	Ответственный Responsible pers.
Закрыть соответствующие шпигаты на палубе	Plug the corresponding scuppers on the deck	Старший пом. Chief officer y
Произвести частичную перекачку нефти с борта на борт	Transfer partially oil from side to side	Старший мех-к Chief engineer

При выбросе нефти на палубу необходимо действовать в соответствии с п. 5.2.1 данного Плана

If oil has been discharged onto the deck, steps should be taken in accordance with the procedures set out in 5.2.1 of this Plan.

5.3.6 Неисправность системы герметизации / Containment System Failure /

Под аварией системы герметизации понимается разрушение любой части конструкции судна включая цистерны, вентканалы, трубопроводы, клапана и т.д., предназначенной содержать нефтепродукты и предохранять их от утечки в море.

Containment system failure should be regarded as failure in all parts of the ships structure including tanks, vents, piping, valves etc. designed to hold quantities of oil and prevent their escape to sea.

В СЛУЧАЕ НАСТУПЛЕНИЯ АВАРИИ:

Подать аварийный звуковой сигнал и задействовать аварийную процедуру реагирования.

Зафиксировать источник утечки, и когда нарушенная герметичность будет восстановлена и процесс разлива будет прекращен, приступить к процедуре зачистки.

Если разлитая нефть находится на борту судна и может быть обработана группой ЛАРН, то тогда использовать сорбенты и допускаемые растворители для уборки разлива с палубы.

Необходимо убедиться что все остатки, собранные при зачистке, аккуратно затарены до начала обработки.

Необходимы действия указаны в п. 5.2.1 данного Плана.

IN CASE OF ACCIDENT:

Sound the emergency alarm, and initiate emergency response procedures.

Locate source of leakage, when containment is satisfactory and spillage has stopped begin clean-up procedures.

If the spilled oil is contained onboard and can be handled by the oil pollution prevention team then use sorbents and permissible solvents to clean up oil spills on board.

Ensure that any residues collected in the clean up operation are stored carefully prior to disposal.

Necessary actions are pointed in 5.2.1 of this Plan

5.3.7 Погружение или затопление судна / Submerged / Foundered /

В случае опасности затопления судна приоритет должен быть отдан спасению экипажа, с последующими мерами по защите окружающей среды.

Экипаж по сигналу общесудовой тревоги действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

Если судно разрушено до такой степени что оно полностью или частично ушло под воду, необходимо принять все меры по эвакуации всех людей с борта судна. Избегать любых контактов людей с разлитой нефтью.

In the case of a ship likely to foundered, priority shall be given to the safety of the crew, followed by the protection of the environment.

The emergency alarm will be sounded and emergency response procedures are initiated under the ship's Complex Bill.

If the ship is wrecked to the extent that it or parts of it are submerged take all measures to evacuate all persons on board. Avoid contact with any spilled oil.

ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

Спасание. Процесс принятия решений должен включать, не ограничиваясь этим, следующее:

.1 ближайший берег или навигационная опасность:

.2 снос и дрейф судна:

PRIORITY ACTIONS

Salvage. The decision process should include, bin not be limited to the following:

.1 Nearest land or hazard to navigation;

.2 Vessel's set and drift:

.3 место и время столкновения с опасностью с учетом сноса и дрейфа судна:

.4 расчетное время ремонтных работ в связи с аварией: и

.5 определение ближайшего подходящего пункта оказания помощи и требуемого для этого времени (при оказании помощи буксиром – время, требуемое для прибытия на место и крепления буксирного троса). Когда с судном происходит авария, снижающая маневренность, капитан должен определить "безопасный промежуток", исходя из времени, необходимого для получения помощи, независимо от времени ремонтных работ.

Было бы неразумно проявлять колебания в обращении за помощью, когда время, необходимое для проведения ремонта, выходит за пределы безопасного промежутка.

Перед оставлением судна должны быть рассмотрены и предприняты следующие действия:

- Послать сигнал бедствия с указанием координат судна;
- Остановить главные двигатели;
- Приготовить шлюпки к оставлению судна
- Остановить все насосы;
- Остановить вспом. оборудование;
- Перекрыть клапана всех танков с нефтепродуктами;
- Перекрыть клапана вентиляции;
- Перекрыть все вент. заслонки и водонепроницаемые двери.

.3 Location and time of impact with hazard based on vessel's set and drift;

.4 Estimated time of casualty repair; and

.5 Determination of the nearest capable assistance and its response time (i.e. for tug assistance, the time it will take to get on scene and secure the tow). When a casualty occurs to a vessel underway that reduces its manoeuvrability, the master needs to determine his window of opportunity considering the response time of assistance, regardless of the estimated time of repair.

It would not be prudent to hesitate in calling for assistance when the time needed to repair something goes beyond the window of opportunity.

Prior to abandoning ship, the following action should be considered and appropriate action taken as required:

- Send distress message - giving ships position;
- Stop main engine;
- Prepare boats for abandon ship;
- Stop all pumps;
- Stop auxiliary machinery;
- Close all valves on any tanks containing oil;
- Close vent. valves
- Close all vent. Flaps and watertight doors.

5.3.8 Разрушение судна / судно на мели / Wrecked / Stranded /

Суда спроектированы для выдерживания напряжений, которым они могут подвергаться, находясь на плаву и в грузу в соответствии с предписанными образцами распределения нагрузки, которые предполагают, что судно находится в море. Напряжения могут меняться, когда судно садится на мель, при этом напряжения могут выходить за принятые границы с учетом внутреннего перемещение груза (не исключающего его потерю из других помещений).

Поврежденное судно, как правило, ведет себя иначе, чем неповрежденное и персоналу судна полагается иметь на борту средства, готовые и доступные для выяснения причинит ли произведенное действие неприемлемое напряжение в корпусе или потерю остойчивости во время плавания.

Ships are designed to withstand the stresses to which they may be subjected when afloat and loaded in accordance with prescribed load distribution patterns, which assume the ship is in a seaway. The stresses may change once a ship is aground, and internal transfer of discharge of cargo, possibly coupled with loss of cargo from other spaces, may increase these beyond acceptable limits.

A damaged ship will usually behave differently from an intact ship and the ship's personnel will have means readily available on board to determine whether any action taken will produce unacceptable stresses or loss of stability when she comes afloat.

При посадке судна на мель по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

Следующая информация должна быть отослана владельцу или оператору так скоро, как это будет возможно:

.1 Состояние нагрузки

- Груз/балласт – количество и расположение;
- Топливо – количество и расположение;
- Осадка – при свободном плавании.

.2 Повреждения

- Место и размеры.

.3 Состояние судна

- Степень посадки на грунт (промеры вокруг судна);
- Осадки – носом, в миделе(левый и правый борт), кормой;
- Груз и горючее – потеря или изменения в количестве и расположении;
- Принятые меры – выравнивание давления в танков, внутреннее перемещение груза, удаленный за борт груз, бункер или балласт и т.д.

.4 Местные условия

- Течение, существующие приливы и отливы;
- Ветер – сила и направление;
- Море и зыбь – высота и направление;
- Течение;
- Прогноз погоды;
- Природа дна;
- Другие местные значимые условия.

Список информации не является всеобъемлющим и включает лишь необходимый минимум. Любая дополнительная информация, которую можно использовать, также должна быть включена. О любых изменениях в информации необходимо сообщать.

Перечисленной выше информации должно быть достаточно для расчета остойчивости судна на плаву, и прочности. Это даст владельцу возможность передать на судно и спасателям рекомендации о том, что может опасным и безопасным при спасении судна.

If the ship is aground, the emergency alarm should be sounded and the crew should initiate emergency response procedures under the ship's Complex Bill.

PRIORITY ACTIONS

The following information should be sent to the owner or operator as soon as it is available:

.1 Loading Condition

- Cargo/ballast-amount and disposition;
- Fuel-amount and disposition;
- Draught-when free floating.

.2 Damage

- Location and extent.

.3 Condition of the ship

- Extent to which aground (soundings around the vessel);
- Draught - forward, amidships(port and starboard), aft;
- Cargo and fuel-loss or change in amount or disposition;
- Action already taken - pressurisation of tanks, internal transfer of cargo, jettison of cargo, bunkers or ballast, etc.

.4 Local Conditions

- Tide-range and whether rising or falling;
- Wind-Force and direction;
- Sea and swell-height and direction;
- Current;
- Weather forecast;
- Nature of bottom;
- Other locally significant features.

The list of information is not all-embracing and covers only the minimum required. Any additional information that might be of use should also be included. Any changes in the information sent should be reported.

With the information listed below, it should be possible to calculate the stability of the ship when afloat and the stress conditions. This will enable the owner to pass to the ship and the salvors advice on what can and cannot safely be done in the efforts to salve the ship.

Важность наискорейшей передачи всей требуемой информации не может быть преувеличена. Много драгоценного времени может быть потеряно, если случится задержка в передаче владельцу или оператору деталей повреждений и местных условий.

The importance of relaying all the required information as soon as possible cannot be over emphasised. A great deal of valuable time can be lost if delays occur in sending to the owner or operator details of the damage suffered and prevailing conditions.

5.3.9 Опасный выброс паров / Hazardous vapour release /

В случае выброса любых опасных паров должны быть предприняты предупредительные шаги по защите людей, находящихся на борту судна.

In case of any vapour release out of the containment system precautions have to be taken to protect the persons onboard against contamination.

Судно должно быть отведено надстройкой против ветра в защищенное место как можно дальше.

The ship should be brought with the accommodation upwind to the sill area as far as possible.

Экипаж должен быть эвакуирован из опасной зоны. Все возможные источники возгорания должны быть заглушены, перекрыты каналы неосновного поступления воздуха – с целью предотвратить поступление опасных паров в жилую надстройку и машинные помещения

The crew should be evacuated from any area of risk. All possible sources of ignition should be eliminated and nonessential air intakes shut down to prevent intake of vapour into accommodation and engine spaces.

В случае необходимости проведения работ в опасной зоне, привлеченные лица должны быть в защитной одежде и дыхательных устройствах.

If unavoidable work has to be carried out within risk areas, the involved persons have to wear protective clothing and breathing apparatus.

Необходимые действия	Actions to be taken	Ответственный Responsible pers.
Подать сигнал общесудовой тревоги. Проинформировать экипаж об опасности	Sound the Emergency Alarm Signal. Inform all crewmembers about the emergency	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Прекратить все грузовые и бункеровочные операции	Stop all cargo and bunkering operations	Старший мех-к Chief engineer
Ввести в действие запрет на курение	Enforce No smoking rules	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Если выброс паров произошел из-за разрыва трубопровода, перекрыть все возможное для минимизации выброса	If vapour release is a result of pipeline fracture, close all associated to minimize vapour release.	Старший мех-к Chief engineer
Отключить принудительную вентиляцию, электроснабжение и топливную систему – по необходимости	Shut down mechanical ventilation, electrical power and fuel system, as applicable	Старший мех-к Chief engineer
Собрать команду и перевести ее в безопасную зону – наветренную сторону от выброса	All crew members when mustered must proceed to area upwind of the source of vapour release	Старший пом. Chief officer
Использовать соответствующие газовое оборудование для отбора пробы выброса; задействованный персонал должен использовать дых. аппараты	Utilize appropriate gas sampling equipment to take probe of gas emission, corresponding crew members must wear breathing apparatus.	Старший пом. Chief officer
Подготовить требуемое переносное противопожарное оборудование	Prepare required portable firefighting equipment, etc.	Старший пом. Chief officer
Спас. шлюпки должны быть готовы в положении для посадки людей	Lifeboats should be ready at embarkation level	Старший пом. Chief officer

Если судно на ходу, изменить курс и сбросить скорость чтобы создать безопасную зону для экипажа и уменьшения неблагоприятных воздействий	If the vessel is running at sea, alter the course and reduce speed to create a safe area for crew and minimize adverse effects	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Если судно находиться в порту, немедленно проинформировать: - службы терминала, - портовые власти, - агента, - о потребности в помощи (если необходимо).	If the vessel is in the port advise immediately: - terminal, - Port Authorities, - agent, - request shore assistance if required.	Капитан Master
Оценить, можно ли взять под контроль источник выброса	Assess if source of release can be brought under control	Старший мех-к Chief engineer
Установить причину опасного выброса паров	Establish the reason for Hazardous vapour release	Старший мех-к Chief engineer
По возможности, препринять корректирующие действия для исправления ситуации	If possible, take corrective actions to rectify the situation	Старший мех-к Chief engineer
Экипаж должен быть готов к выполнению аварийной процедуры при взрыве/пожаре.	Crew must be ready to follow fire/explosion emergency procedures	Старший мех-к Chief engineer Старший пом. Chief officer
Если судно представляет угрозу береговым сооружениям, совместно с портовыми властями должен быть рассмотрен вопрос по отодвиганию судна от берега	If the vessel possess a hazard to the shore facilities, considerations (with port authorities consulting) must be given for moving vessel from the berth	Капитан Master
Сделать записи в судовом журнале Подготовить и отправить отчет	Record events into log book Prepare and forward report	Вахтенный пом. Deck officer on duty

5.4 ДЕЙСТВИЯ ПО УМЕНЬШЕНИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ АВАРИЙ / MITIGATING ACTIVITIES /

Приняв меры по обеспечению безопасности судна и персонала, капитан может уделить внимание следующим вопросам:

- оценить ситуацию и отслеживать все происходящее с фиксированием свидетельств;
- уделять внимание дальнейшей защите персонала с использованием защитного снаряжения, оценивая дальнейший риск для здоровья и безопасности людей;
- изолирование разлитого вещества его абсорбцией и помещением в непроницаемые контейнеры всех использованных материалов - до прихода в порт, с учетом пожарной опасности.
- санобработка персонала после окончания процесса зачистки;
- изоляция и освобождение от собранной нефти и использованных при зачистке материалов.

If the safety of both the ship and the personnel has been addressed the Master shall care for following issues:

- Assessment of the situation and monitoring of all activities as documented evidence.
- Care for further protection of the personnel, use of protection gear, assessment of further risk for health and safety
- Containment of the spilled material by absorption and safe disposal within leakproof containers of all used material on board until proper delivery ashore, with due consideration to possible fire risk.
- Decontamination of personnel after finishing the cleanup process;
- Isolating procedures and disposal of removed oil and clean-up material.

5.5 АВАРИЙНАЯ ПЕРЕКАЧКА НЕФТИ / EMERGENCY TRANSFERS OF OIL /

5.5.1 Перекачка с судна на судно / Transfers from ship to ship /

Общие положения

1) Все операции по перекачке нефти или балласта должны соблюдать требования к остойчивости и прочности судна в соответствии с судовыми документами.
2) Фактическая перекачка груза должна производиться в соответствии с требованиями принимающего судна при учете физико-химических характеристик груза;
3) Каждый капитан должен принять во внимание приблизительную длительность и особые требования операции для обеспечения адекватной укомплектованности людьми на протяжении всей операции;
4) Обсудить с другой стороной детали погодных условий, состояния моря и условий постановки судов лагом друг к другу;
5) Убедиться, что вовлеченные суда совместимы по критичным параметрам конструкции и оборудования, и что таким образом связь, швартовка и шланговка могут проводиться безопасно и эффективно;
6) Во избежание недоразумений, язык общения должен быть оговорен до начала операции;
7) Капитан должен координировать действия с береговым государством, так как данная операция может находиться в юрисдикции последнего.

Подготовка к передаче нефти

1) Установить контакт с компанией, осуществляющей разгрузку и составить детальный план предлагаемой операции, включая обозначение канала связи. Должны использоваться фиксированные или переносные радио-телефоны;
2) Расположить линии швартовки, бросательные концы, проводники, стопоры, кранцы и т.д. Если нет больших кранцев, необходимо растянуть швартовочные канаты или другой мягкий материал по борту судна в стратегических местах.

General

1) All oil and ballast transfer operations should take into consideration stability and strength requirements in accordance with onboard documentation.
2) The actual cargo transfer operations should be carried out in accordance with the requirements of the receiving ship with using physical and chemical characteristics of cargo;
3) Each captain should take into consideration the estimated duration and the particular requirements of the operations to ensure that adequate manning can be maintained throughout;
4) Communicate with other party details of the weather conditions, sea conditions, and conditions with regard to bringing ships alongside;
5) Ensure that the vessels involved are compatible in certain critical features of design and equipment and thus that communications, mooring and hose handling operations can be conducted safely and efficiently;
6) To avoid any misunderstanding, a common language to be used in communications should be agreed before the operations commence;
7) The captain shall co-ordinate the activity with coastal state, as such operation may be subject to its jurisdiction.

Preparation for oil transfer

1) Establish contact with the lightening step and make a detailed plan of the proposed operation including the designation of a communications channel. Fixed or portable hand-held radio telephones may be usefully employed.
2) Lay out mooring lines, heaving lines, messengers, stoppers, fenders, etc. If no large fenders are available, mooring ropes and any other soft material should be strung over the ship's side in strategic positions.

3) Подготовить коллектор и, при необходимости, приготовить переходники для соединения шлангов. В большинстве случаев разгружающееся судно предпочтет встать своим ЛБ к ПрБ поврежденного судна, если это приемлемо.
4) Приготовить мачты или краны для облегчения работы со шлангами. Также предусмотреть канаты, подъемный такелаж и т.д.
5) Якоря должны быть готовыми к использованию, где это возможно.
6) Проинструктировать офицерский состав и экипаж о предполагаемом ходе операции, уделяя особое внимание вопросам безопасности. По возможности, заполнить соответствующий чек-лист.

3) Prepare the cargo manifold and connections (if necessary). In most cases the lightening ship will prefer to berth with her port side to the disabled ship's starboard side, if this is practicable.
4) Top-up derricks or cranes to assist in hose connection. Also have messenger ropes, lifting tackles etc. available.
5) Have the anchors cleared ready for use, if in waters where use may be possible.
6) Brief the officers and crew on the operation, with particular reference to the safety aspects and complete the appropriate safety check list, if possible.

Операции с балластом

Балластные операции должны выполняться без чрезмерного изменения в надводном борту и дифференте на нос. Крен судна следует избегать, кроме случаев, когда он необходим для полного осушения нефтяных танков.

Ballast handling

During transfer, ballast operations should be carried out in order to avoid excessive changes in freeboard and trim by the stem. Listing of each vessel should be avoided except as required for proper oil tank draining.

Перекачка нефти

Если на поврежденном судне его система трубопроводов не повреждена, передача должна производиться в нормальном порядке.

Если нефтяные трубопроводы повреждены, то одобренные переносные погружные насосы с (приводами), должны быть поставлены на поврежденное судно. Погружные насосы могут быть электрическими, пневмо- или гидроприводными.

Oil transfer

If the disabled ship has power and its piping system is intact, transfer should be made in the usual way.

If the ship's pipelines are not intact, approved portable submersible pumps with power packs should be obtained. The power for submersible pumps may be electric, air or hydraulic.

5.5.2 Перекачка на судне / Transfers on the ship /

Внутренняя перекачка должна производиться только при полном понимании ее возможного влияния на общую продольную прочность и остойчивость судна. При получении судном обширного повреждения может оказаться невозможным оценить влияние внутренней перекачки на прочность и остойчивость судна.

Может потребоваться установление связи с собственником, оператором или другим лицом чтобы предоставить информацию для оценки остойчивости и общей прочности судна в поврежденном состоянии. Это может быть выполнено техническим отделом управления. В других случаях может потребоваться установление связи с классификационными обществами или другими организациями.

Internal transfers should be undertaken only with a full appreciation of the likely impact on the ship's overall longitudinal strength and Stability. When the damage sustained is extensive, the impact of internal transfers on stress and stability may be impossible for the ship to assess.

Contact may have to be made with the owner or operator or other entity in order that information can be provided so that damage stability and damage longitudinal strength assessments may be made. These could be made within the head office technical departments. In other cases, classification societies or independent organizations may need to be contacted.

6 РЕКОМЕНДАЦИИ КАПИТАНУ И ЭКИПАЖУ СУДНА / RECOMMENDATIONS TO THE MASTER AND THE SHIPS CREW /

Выполнение требований Правил Классификационного Общества обеспечивает определенный уровень безопасности плавания. При этом предполагается, что обеспечивается водонепроницаемость корпуса судна.

Compliance with the requirements of the Rules of the Classification Society provides definite level of safe sailing. With this, it is assumed, that ship's hull is impermeable.

На практике могут возникнуть более сложные условия, чем предусматривают Правила, поэтому, чтобы неправильные действия не привели к аварийной ситуации, капитану необходимо постоянно контролировать состояние судна, его загрузку и принимать меры предосторожности в соответствии с хорошей морской практикой при управлении судном, учитывая нижеследующее.

In practice, there might arise more complicated conditions, that those foreseen by the "Rules", that is why, in order to avoid average situation, caused by improper actions, the master has to check the ship's state and her loading constantly and to undertake precautions in accordance with good sea practice when operating the ship, keeping in mind the following.

6.1 ОСТОЙЧИВОСТЬ, АВАРИЙНАЯ ОСТОЙЧИВОСТЬ И ПРОЧНОСТЬ СУДНА / STABILITY OF THE SHIP, DAMAGE STABILITY AND STRESS CONSIDERATIONS /

В случае аварии большое внимание должно обращаться на остойчивость и прочность, когда принимаются меры по смягчению последствий разлива нефти или по снятию судна с мели. Ничто в настоящем разделе не должно толковаться как создающее требование относительно схем или расчетов остойчивости судна в поврежденном состоянии в дополнение к тем, которые требуются соответствующими международными конвенциями.

Great care in casualty response must be taken to consider stability and strength when taking actions to mitigate the spillage of oil or to free the ship if aground. Nothing in this section shall be construed as creating a requirement for damage stability plans or calculations beyond those required by relevant international conventions.

Внутренняя перекачка должна производиться только при полном понимании ее возможного влияния на общую продольную прочность и остойчивость судна. При получении судном обширного повреждения может представиться невозможным оценить влияние внутренней перекачки на напряжение и остойчивость судна.

Internal transfers should be undertaken only with a full appreciation of the likely impact on the ship's overall longitudinal strength and Stability. When the damage sustained is extensive, the impact of internal transfers on stress and stability may be impossible for the ship to assess.

Может потребоваться установление связи с собственником, оператором или другим субъектом для предоставления информации, с тем чтобы можно было выполнить оценки остойчивости и продольной прочности судна в поврежденном состоянии. Это может быть выполнено силами технических отделов головной конторы. В других случаях может потребоваться установление связи с классификационными обществами или независимыми организациями.

Contact may have to be made with the owner or operator or other entity in order that information can be provided so that damage stability and damage longitudinal strength assessments may be made. These could be made within the head office technical departments. In other cases, classification societies or independent organizations may need to be contacted.

6.2 Посадка судна / Ship's trim /

Посадка судна влияет на его мореходные качества – заливаемость, слеминг и скорость хода.

Ship's trim influences her seakeeping characteristics – "green water", slamming and performance.

Для обеспечения наименьшей потери скорости судна, гребной винт должен быть постоянно погружен.

To provide minimum speed loss, screw must be always submerged.

6.3 Ограничения / Restrictions /

Остойчивость судна должна быть проверена перед выходом в рейс, как указано в пояснениях к самостоятельным расчетам и должна удовлетворять требованиям "Правил" в течение всего рейса.

Stability must be checked before the ship live the quay, as it is recommended in the comments to the independent calculations, and must comply with the requirements of the Regulations during the entire voyage.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ выходить в рейс, если остойчивость не проверена, недостаточна или не может быть обеспечена в течение всего рейса.

IT IS PROHIBITED to proceed to the sea, if stability is not checked, insufficient or may not be provided during the entire voyage.

7 КООРДИНАЦИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ / NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION /

Координация действий судна и прибрежного государства необходима для уменьшения последствий инцидента. Установление связи с прибрежным государством начинается с передачи первоначального сообщения об инциденте. Кроме того, необходима координация действий судового экипажа с администрацией прибрежного государства, особенно в тех случаях, когда на данные действия должно быть получено разрешение от прибрежного государства. Такими действиями являются:

- использование сорбентов и диспергента для снижения последствий разлива;
- переход судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения каким-либо особо чувствительным прибрежным районам;
- перегрузка нефти на другое судно и т.п.

Некоторые государства имеют организации, которые берут на себя ответственность за осуществление ответных мер немедленно в случае сброса и впоследствии выставляют судовладельцу счет к оплате расходов. В других прибрежных государствах ответственность за первоначальные ответные меры возлагаются на судовладельца.

В случае разлива в порту капитан должен немедленно информировать портовые власти.

Порядок передачи сообщения, номера контактных телефонов, существующий в порту порядок привлечения специализированного персонала и портовых средств капитан должен получить от портовых властей или агента с приходом судна в порт.

Капитан должен предоставить властям порта необходимую информацию для расследования инцидента загрязнения и оказать любую запрошенную помощь для предотвращения или ликвидации последствий загрязнения, если оказание такой помощи не противоречит портовым правилам и не может привести к ухудшению ситуации для судна и его экипажа.

Coordination between the ship and Coastal State is vital in mitigating the effects of an accident. Contact with the Coastal State will begin with the initial notification about the incident. Furthermore, efforts at mitigation should be undertaken by the ship's crew in co-ordination with the Coastal State's Administration in particular when the Coastal State should authorize such efforts. Such efforts will include:

- using of the sorbents and detergents to mitigate the effects of spill;
- shift of the ship to a more convenient place to perform repair work and lightening operations as well as to lessen the pollution threat to any particularly susceptible coastal areas;
- lightering of fuel oil to other ships etc.

Some states have agencies that assume responsibility for immediate response whenever an overboard discharge occurs and afterwards make out invoice for payment of the expenses. In other States the responsibility for the initial response action is placed on the Shipowner.

In the event of an spill occurred in port the Master should inform immediately the Port Authorities.

On arrival in a port the Port Authorities or agents should inform the Master on the procedure of reporting, numbers of contact telephones, procedures for involving special personnel and shore-based means.

The Master should give to the Port Authority all details required to investigate the pollution incident and render any requested assistance to prevent or overcome the effects of pollution unless such assistance disagrees with the port rules and can deteriorate the situation for the ship and her crew.

8 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ / ADDITIONAL INFORMATION /

Перечень судовой эксплуатационной документации (справочный).

The list of ship's technical documentation (reference).

Наименование Document	Местонахождение Location
Чертежи общего расположения General arrangement plans	
Информация по остойчивости Information on stability	
Расписание по судовым тревогам Ship's Complex Bill	
Схема приема и перекачки топлива, техническое описание и инструкция по эксплуатации Fuel system, receipt/transfer, discharge and separation of fuel oil.	
Технологическая карта бункеровочных операций Technological scheme of bunkering operations	
Судовая инструкция по бункеровочным операциям Manual on bunkering operations	
Схема воздушных и измерительных труб Air and sounding tube system. Description and instructions	
Таблицы емкостей судовых цистерн Tables of ship's tanks volumes	
Схема балластно-осушительной системы, техническое описание и инструкция по эксплуатации Ballasting system. Description and instructions	
Наставление по предотвращению загрязнения с судов Shipboard manual on prevention of pollution from ships	

После использования Плана в аварийной ситуации его эффективность должна быть оценена администрацией судна и судовладельцем, а в Плане предусмотрены необходимые корректировки.

After a practical employment of the plan in emergency situation its effectiveness should be evaluated by the ship's admini-stration and the shipowner and the plan should be subjected to corresponding corrections.

Содержание Плана должно быть известно всему личному составу. Должны быть предусмотрены регулярные тренировки по действиям экипажа при аварийных ситуациях. Эти тренировки могут быть совмещены с другими учениями, проводимыми на судне.

The contents of the plan is to be delivered to every member of the crew. Regular trains on the crew's actions in emergency situations are to be organized. This trains may be coupled with other practices held on the ship.

Переодобрение Плана требуется в следующих случаях:

- при изменении р-на эксплуатации судна;
- при изменении характеристик судна, оказывающих значительное влияние на содержание Плана (например, при переоборудовании танков или трубопроводов);
- при изменении судовой процедуры реаги-

Re-approval of the plan should be made in the following cases:

- changing of navigation region;
- changing of the ship's characteristics that exert significant influence on the plan's contents. The example of such changes is the reconstruction of tanks or pipings
- changing of the shipboard procedure of ac-

рования в аварийных ситуациях;

- при других изменениях, оказывающих значительное влияние на осуществимость Плана;
- по требованию Администрации (или Классификационного Общества, по ее поручению), если будет выявлена необходимость корректировки Плана.

tions in emergency situations;

- other changes that exert significant influence on the plan's feasibility;
- by the the Administration requirement (or by the Classification Society requirement, due to Administration's mandate) Classifications Society, if the necessity of the plan's correction is revealed.

При изменении сведений об адресах, номерах телефонов, факсов, телексов пунктов связи переодобрение Плана не требуется.

Changes of addresses, telephones, telefaxes or telexes numbers of contact organizations do not require the plans re-approval.

Увеличенную копию "Сводной схемы последовательности действий" (Дополнение 3) рекомендуется разместить на видном месте в рулевой рубке.

It is recommended to place the enlarged copy of Summary Flowchart of actions (see Appendix 3) in visible location in the Wheelhouse.

Средства для уборки разливов нефти Means for cleaning oil pollution	
- Ведра емкостью 8-10 л, шт.; Buckets, 8-10 l, pcs	
- Салфетки, комплект, шт.; napkin, packages, pcs	
- Ветошь, кг; Rags, kg	
- Совки для сбора нефти с палубы, шт.; Dustpans for clean up the deck from the oil, pcs	
- Мешки полиэтиленовые, емкостью 100 л, шт Plastic bags, 100 l, pcs	
- Воронка для слива нефти в топливные танки, шт Funnel for discharge oil to the tank, pcs	
- Поддон для сбора нефти, шт Containment for oil, pcs	
- Насос ручной для диспергента, шт Hand driven pump for dispergent, pcs.	
- Диспергент, л Dispergent, ltr	
- Абсорбирующий порошок, кг Absorbing powder, kg	
ПРИМЕЧАНИЕ / NOTE:	
Капитан должен удостовериться, что перед использованием любых распылителей или моющих средств будет получено разрешение, чтобы предотвратить использование материалов вредных для окружающей среды. The Master should ensure that before any dispersants or detergents are used/ local authorization is obtained, as indiscriminate use of such materials may be harmful to the environment.	

РАСПИСКА КАПИТАНА / THE MASTER'S SIGNATURE /

Настоящим я, капитан судна **"КАЛАС"**, подтверждаю, что ознакомился с содержанием данного документа и принял его к руководству.

Being the master of the ship **"KALAS"** I declare my acknowledge with the content of this document and take it as a guiding document

Фамилия, имя, отчество Master's name	Дата Data	Подпись Signature	Примечание Remarks

ЗАПИСЬ ПО ПЕРЕСМОТРАМ И ИЗМЕНЕНИЯМ ПЛАНА / RECORD OF REVIEW AND CHANGES /

Изменение Change No	Дата Date	Измененные страницы Pages affected	Капитан Master	Классификационное Общество Classification Society

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 Пояснения к форме первоначального уведомления /APPENDIX 1 Notes for Initial Notification Form /

Данные для заполнения таблицы		Additional information to fill the Table
Название судна, позывные или опознавательные данные судовой радиостанции и флаг судна.	AA	Name of ship, call sign or identification date of shipboard radio station and flag
Группа из 6 цифр, указывающая день месяца (первые две цифры), часы и минуты (последние четыре цифры).	BB	A 6-digit group giving day of month (first two digits), hours and minutes (last four digits).
Группа из четырех цифр, указывающая широту в градусах и минутах, а также знаки N (север) или S (юг) и группа из 5 цифр, указывающая долготу в градусах и минутах, а также знаки E (восток) или W (запад), или:	CC	A 4-digit group giving latitude in degrees and minutes suffixed with N (North) or S (South), and a 5-digit group giving longitude in degrees and minutes also suffixed with E (east) or W (west), or
Истинный пеленг (первые 3 цифры) и расстояние в морских милях от четко опознаваемой береговой отметки (указать береговую отметку).	DD	Ship's position by the bearing (first 3-digits) and distance from a clearly identified landmark (give the landmark).
Истинный курс.	EE	True course.
Скорость в узлах и десятых долях узла.	FF	Speed in knots and tenths of a knot.
Предполагаемый путь. При описании пути необходимо давать широту и долготу каждой поворотной точки, как в "CC" с указанием типа предполагаемого пути между этими точками, например, "RL" (по локсодромии), "GC" (по дуге большого круга) или "вдоль береговой линии" в случае прибрежного плавания, ожидаемую дату и время прохождения характерных точек в виде группы из шести цифр, как в "BB".	LL	Intended track. When detailing the track it is necessary to give the latitude and longitude of each turning point as in "CC", showing type of the intended track between the above points, e.g. "RL" (rhumb line sailing), "GC" (great circle sailing) or "along coastal line" in case of coastwise navigation, expected date and time of passing through specific points as a 6-digit group as in "BB".
Полностью указать наименования прослушиваемых станций / частот.	MM	Full details of radio stations / frequencies being guarded.
Группа, указывающая дату и время, как в "BB".	NN	A group giving date and time as in "BB".
Наименование и количество груза / бункера на борту судна.	PP	Type and quantity of cargo / bulker on board.
Краткие сведения о неисправностях / недостатках / повреждениях. Краткие сообщения о состоянии судна и возможности перекачки топлива.	QQ	Brief details of defects / damages / deficiencies. These must include the conditions of the ship and the ability to transfer cargo / fuel.
Краткие сведения о загрязнении. Название нефти или топлива, сброшенных в море;	RR	Brief details of pollution. These should include the type of oil or fuel discharged; estimate of their quantity; estimate of the

Оценка количества; оценка перемещения сброшенной нефти / топлива; по возможности, оценка поверхности района разлива. Место дается как в "CC" или "DD".		movement of the slick; if possible, an estimate of the spill area surface. Position is given as in "CC" or "DD".
Краткое описание превалирующих погодных и морских условий.	**SS**	Brief details of the prevailing weather and sea condition.
Имя, адрес, номер телекса и телефона судовладельца и представителя (фрахтователь, владелец или оператор судна или их агент).	**TT**	Name, address, telex and telephone numbers of the ship's owner or representative (manager or operator of the ship, or their agents).
Сведения о длине, ширине, осадке и типе судна.	**UU**	Details of length, breadth, draft and type of the ship.
Дополнительная информация: • краткое описание инцидента; • необходимость помощи извне, помощь, которая была затребована или была предоставлена другими судами; • предпринимаемые действия в отношении сброса и движения судна; • количество экипажа и сведения о каких-либо телесных повреждениях; • сведения о P&I Club и местном корреспонденте; • другие сведения.	**XX**	Additional information: • brief details of incident; • need for outside assistance, assistance which have been requested or provided by other ships; • action being taken with regard to the discharge and movement of the ship; • number of crew and details of any injuries; • details of P&I Club and local correspondent; • other details.

Примечание.

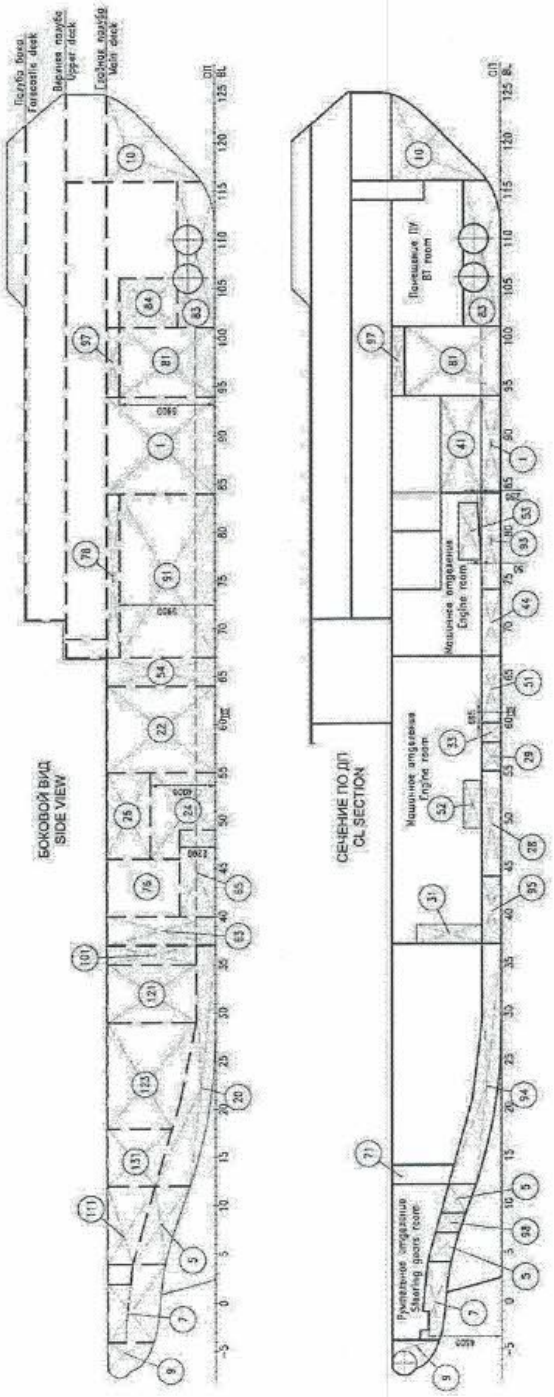
Приводимые в алфавитном порядке буквенные обозначения в вышеприведенной форме взяты из «Общих принципов систем судовых сообщении и требовании к судовым сообщениям, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря», принятых Международной морской организацией резолюцией А.851(20). Буквы следуют не в полном алфавитном порядке, так как некоторые буквы используются для обозначения информации, требуемой для других стандартных форм сообщений, например используемых для передачи информации о маршруте.

Footnote:

The alphabetical reference letters in the above format are from «General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants adopted by the International Maritime Organization by resolution A.851(20). The letters do not follow the complete alphabetical sequence as certain letters are used to designate information required for other standard reporting formats, e.g., those used to transmit route information.

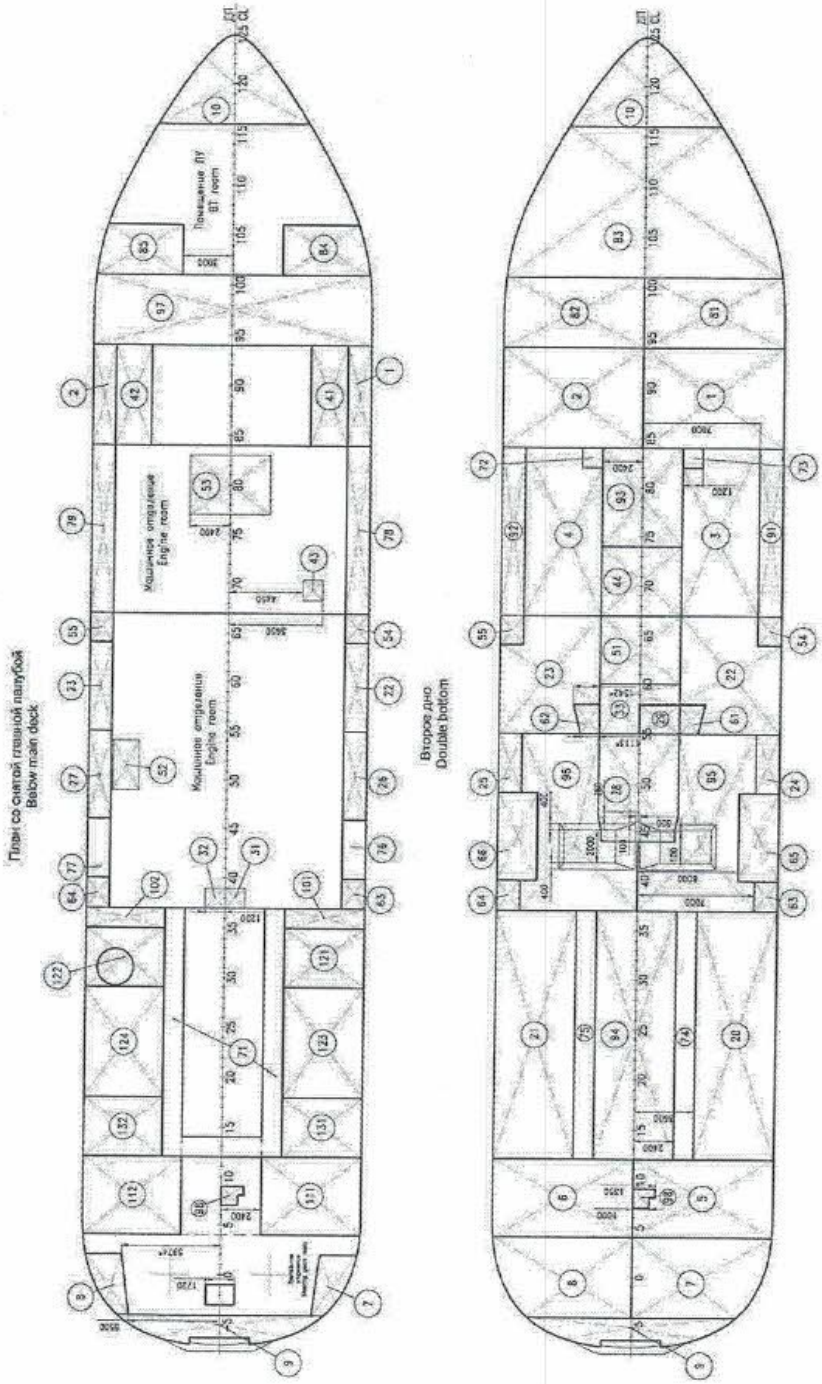
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 Дополнительная информация по судну
/ APPENDIX 2 Additional Ships Information /

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ЦИСТЕРН
ARRANGEMENT OF TANKS


БОКОВОЙ ВИД
SIDE VIEW
СЕЧЕНИЕ ПО ДП
CL SECTION

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»



MPSV12.02-LMPP-164

53

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»

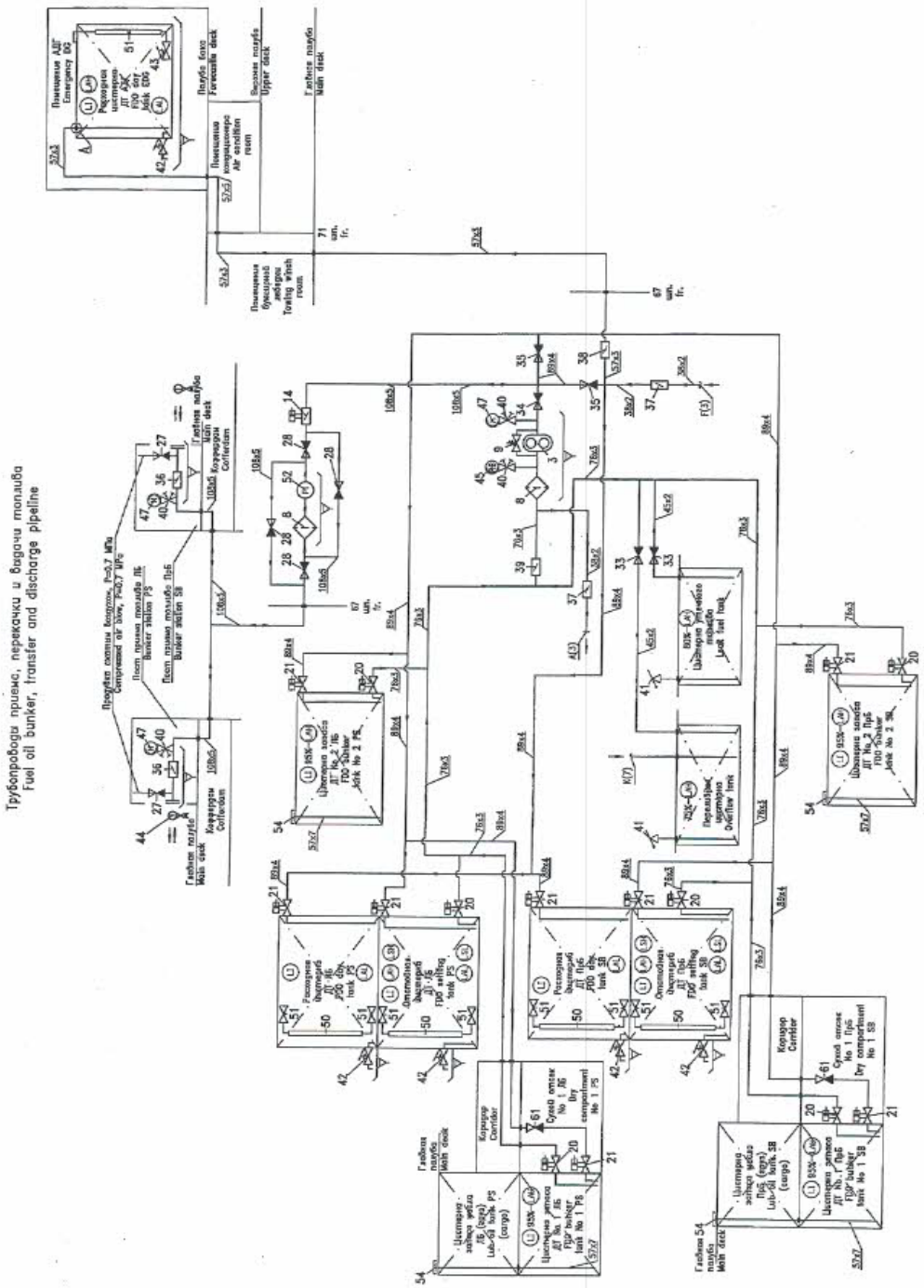
№ на схеме N at scheme	Наименование Denomination	Расположение Location	Объем, м³ Volume, cub.m	X, м X, m	Y, м Y, m	Z, м Z, m	i, м⁴ i, м⁴
Балласт (промывочная вода) / Ballast (drill water)							
1	Балластная (промывочная вода) цистерна 1 ПрБ Ballast (drill water) tank 1 StB	84 - 94	96.76	16.65	5.56	2.14	260
2	Балластная (промывочная вода) цистерна 1 ЛБ Ballast (drill water) tank 1 PS	84 - 94	96.76	16.65	-5.56	2.14	260
3	Балластная цистерна (промывочная вода) 2 ПрБ ДД Ballast tank (drill water) 2 StB DB	67 - 84	52.93	8.46	4.75	0.6	76
4	Балластная цистерна (промывочная вода) 2 ЛБ ДД Ballast tank (drill water) 2 PS DB	67 - 84	52.93	8.46	-4.75	0.6	76
5	Балластная цистерна (промывочная вода) 3 ПрБ ДД Ballast tank (drill water) 3 StB DB	4-12	58.07	-31.81	4.22	3.32	128
6	Балластная цистерна (промывочная вода) 3 ЛБ ДД Ballast tank (drill water) 3 PS DB	4-12	60.10	-31.81	-4.1	3.32	147
7	Балластная цистерна 4 ПрБ / Ballast tank 4 StB	(-4)-4	52.23	-36.54	4.12	4.63	140
8	Балластная цистерна 4 ЛБ / Ballast tank 4 PS	(-4)-4	52.23	-36.54	-4.12	4.63	140
9	Балластная цистерна 5 (ахтерпик) /Ballast tank 5 (afterpeak)	aft - (-4)	26.14	-39.67	0	5.57	109
10	Балластная цистерна 6 (форпик) / Ballast tank 6 (forepeak)	116-fore	56.59	34.3	0	5.02	43(105)
Топливо (запас) / Fuel oil (store)							
20	Цистерна запаса ДТ 1 ПрБ / DO bunker tank 1 StB	12-37	95.62	-22.74	5.86	1.31	105
21	Цистерна запаса ДТ 1 ЛБ / DO bunker tank 1 PS	12-37	95.62	-22.74	-5.86	1.31	105
22	Цистерна запаса ДТ 2 ПрБ / DO bunker tank 2 StB	55-67	82.35	-0.51	6.44	2.25	98
23	Цистерна запаса ДТ 2 ЛБ / DO bunker tank 2 PS	55-67	82.35	-0.51	-6.44	2.25	98
24	Отстойная цистерна ДТ ПрБ / DO settling tank StB	46-55	22.25	-6.03	7.67	2.34	
25	Отстойная цистерна ДТ ЛБ / DO settling tank PS	46-55	22.25	-6.03	-7.67	2.34	
26	Расходная цистерна ДТ ПрБ / DO day tank StB	46-55	19.80	-6.39	7.7	5.35	
27	Расходная цистерна ДТ ЛБ / DO day tank PS	46-55	19.80	-6.39	-7.7	5.35	
28	Переливная цистерна / Overflow tank	44-55	35.89	-6.91	0	0.59	57
29	Цистерна утечного топлива / Leak fuel tank	55-58	5.03	-2.8	1.2	0.6	
Масло (запас) / Oil (store)							
31	Цистерна запаса масла ГД / ME lube oil tank	37 - 39	5.59	-13.89	0.6	3.2	
32	Цистерна запаса масла ДГ / DG lube oil tank	37 - 39	5.59	-13.89	-0.6	3.2	
33	Цистерна отработанного масла / Waste oil tank	55 - 60	11.73	-1.94	-0.51	0.6	16
Пресная вода (запас) / Fresh water (store)							
41	Цистерна пресной воды 1 ПрБ / Fresh water tank 1 StB	84-94	130.02	16.7	4.02	2.96	166
42	Цистерна пресной воды 1 ЛБ / Fresh water tank 1 PS	84-94	130.02	16.7	-4.02	2.96	166
43	Цистерна питьевой воды / Drinking water tank	68-70	2.02	4.91	5.05	1.9	
44	Цистерна котловой воды / Boiler water tank	67-74	23.47	5.61	0	0.6	38
Прочие / Other							
51	Цистерна НСВ / Oily water tank	60-67	23.47	1.4	0	0.6	38
52	Шламовая цистерна / Sludge tank	46-51	5.04	-5.8	-6.1	1.78	
53	Цистерна сточных вод / Sewage tank	77-83	25.20	10.95	0	1.97	39
54	Цистерна пенообразователя / Foam tank	64-67	15.53	2.61	7.68	3.51	
55	Сухой отсек / Dry compartment	64-67	15.53	2.61	-7.68	3.51	

MPSV12.02-LMPP-164 54

СХЕМА СИСТЕМЫ ТОПЛИВА
FUEL OIL SYSTEM SCHEME

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»

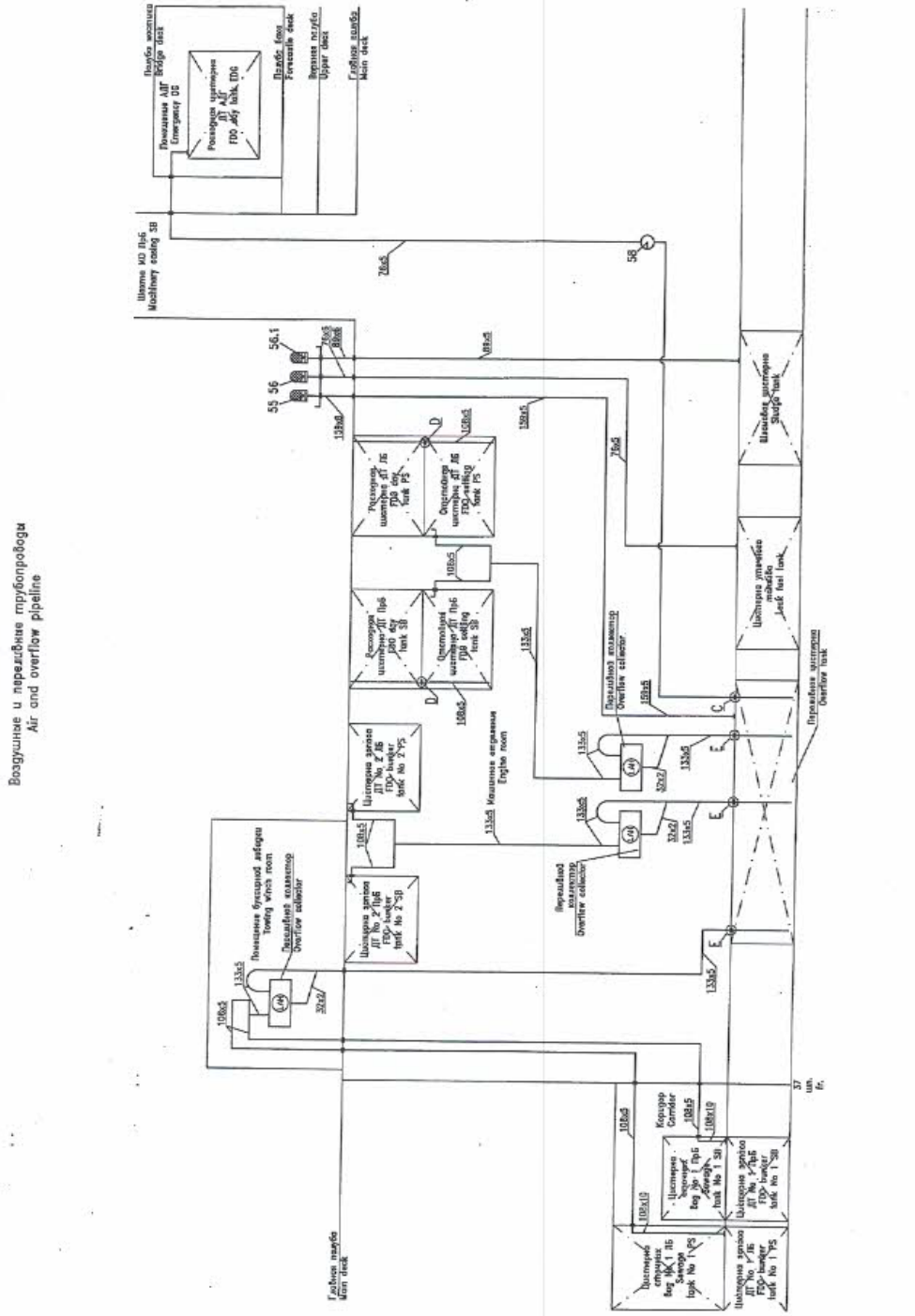


MPSV12.02-LMPP-164

56

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»



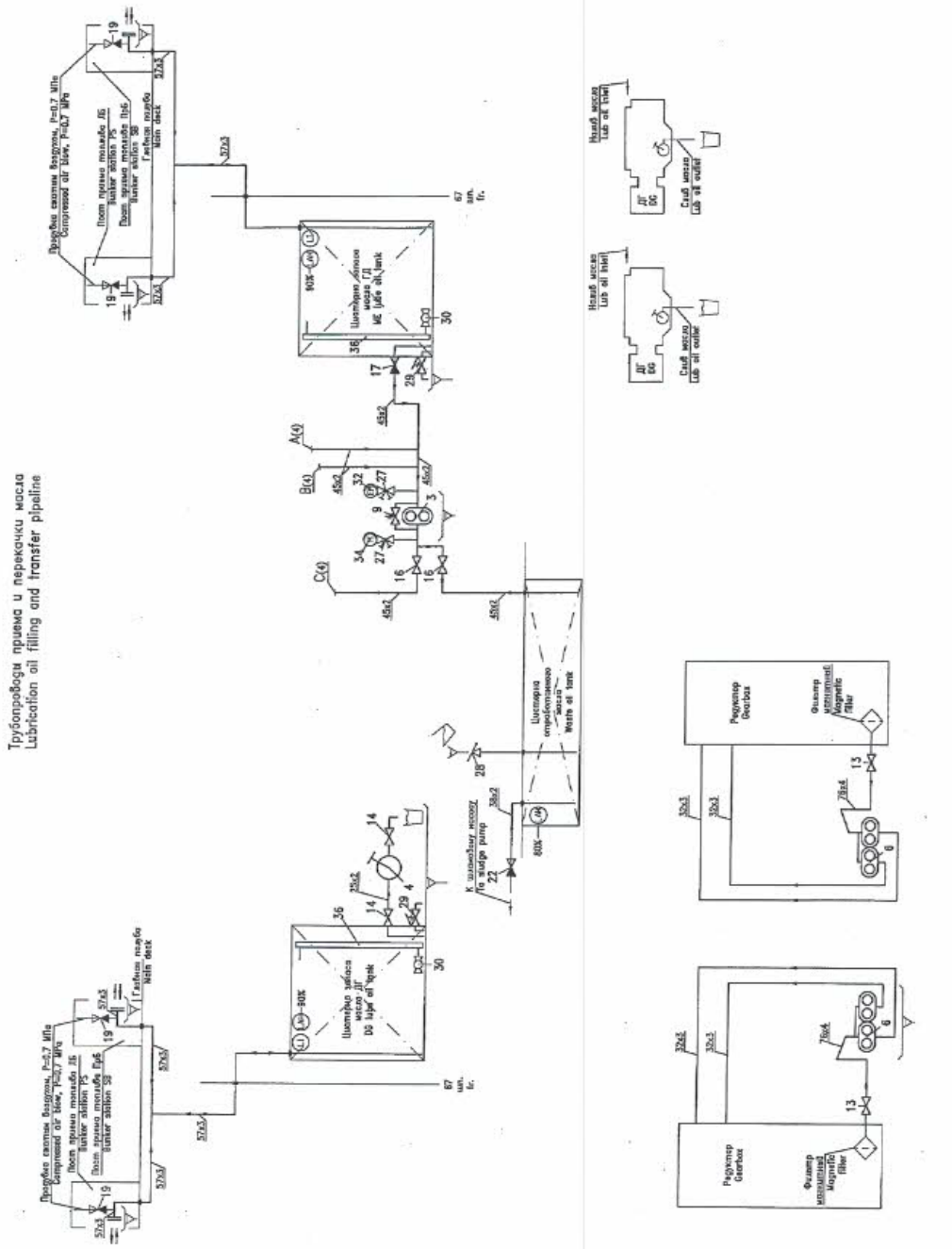
MPSV12.02-LMPP-164

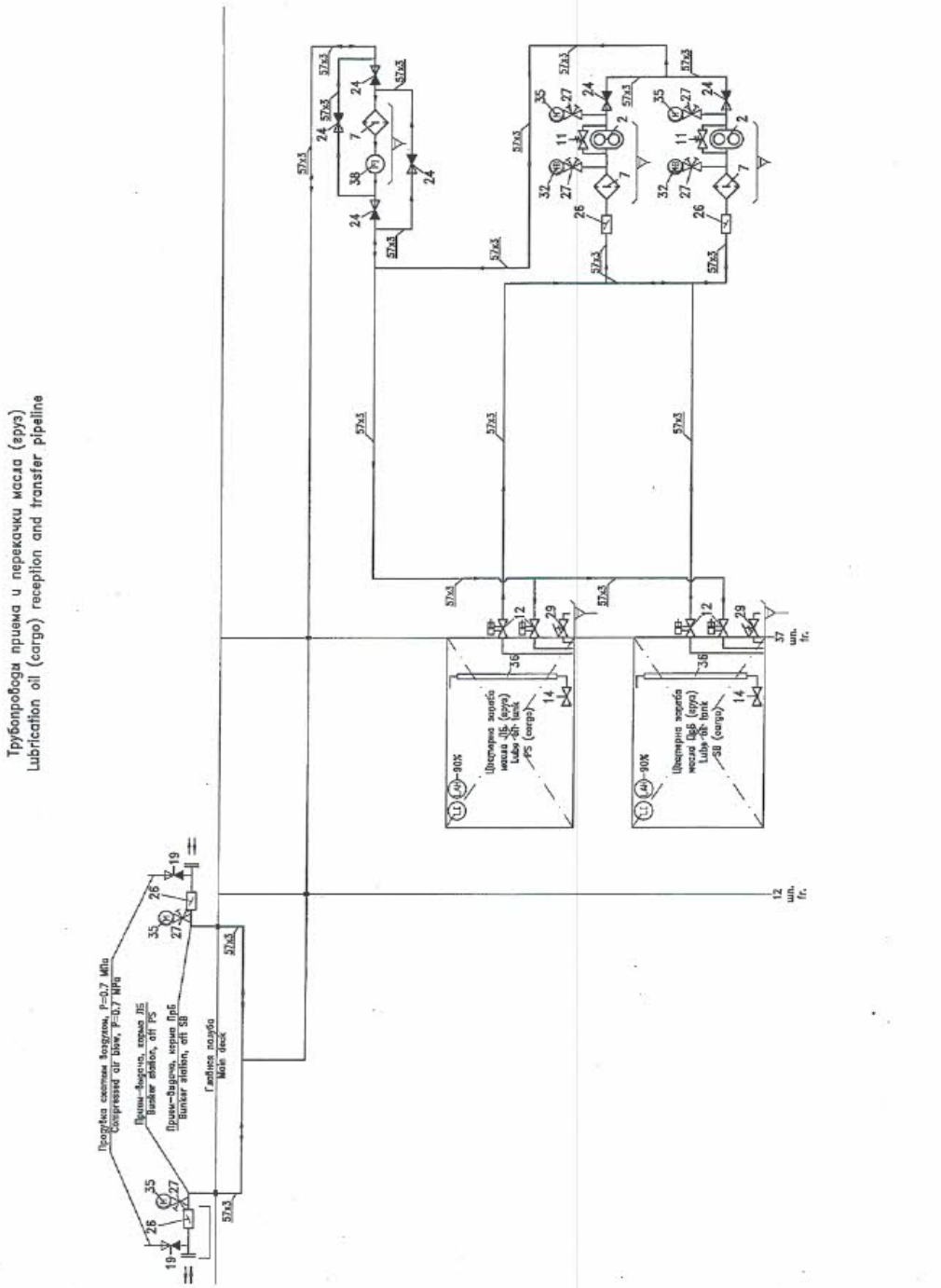
57

Условные обозначения Symbols	
Условное обозначение Mark	Наименование Name
	Насос шестеренный Gear pump
	Охладитель Cooler
	Фильтр Filter
	Фильтр-индикатор Safety filter
	Клапан предохранительный Safety valve
	Клапан подпорный Spring valve
	Затвор поворотный дисковый с дистанционным гидравлическим приводом Butterfly valve with remote hydraulic drive
	Клапан быстрозапорный с ручным дистанционным тросиковым приводом Quick-closing valve with manual remote rope drive
	Клапан быстрозапорный с дистанционным гидравлическим приводом Quick-closing valve with remote hydraulic drive
	Клапан запорный с дистанционным гидравлическим приводом Stop valve with remote hydraulic drive
	Клапан запорный Stop valve
	Клапан невозвратно-запорный Stop-check valve
	Затвор поворотный дисковый Butterfly valve
	Клапан манометровый Pressure gauge valve
	Клапан отбора проб Sampling valve
	Клапан самозапорный Self-closing valve
	Клапан самозапорный для измерительных труб Sounding pipe self-closing valve
	Мановакуумметр Pressure and vacuum gauge
	Манометр Pressure gauge
	Термометр Thermometer
	Колонка указательная с плоским стеклом Level gauge with plane glass
	Колонка указательная магнитная Magnetic level gauge
	Расходомер Flow meter

Условные обозначения Symbols	
Условное обозначение Mark	Наименование Name
LAH	Датчик верхнего уровня (АПС) High level alarm
LSH	Датчик верхнего уровня High level switch
PAH	Датчик высокого давления (АПС) High pressure alarm
LI	Указатель уровня Level indicator
LAL	Датчик нижнего уровня (АПС) Low level alarm
LSL	Датчик нижнего уровня Low level switch
PSL	Датчик низкого давления Low pressure switch
PDI	Указатель перепада давления Pressure difference indicator
PDAH	Датчик высокого перепада давления (АПС) Hiihg pressure difference alarm
TI	Указатель температуры Temperature indicator
	Вставка амортизационная Compensator joint
	Стандартный фланец для сливных соединений и заглушка Standard flange for discharge connections and blind flange
	Соединение гибкое Flexible hose
	Штуцерный конец трубопровода с заглушкой Screawed pipe end with bung
	Фонарь смотровой Sight glass
	Втулка палубная для измерительных труб Sounding pipe deck bush
	Втулка палубная измерительная Sounding pipe deck liner
	Головка воздушная с поплавком и пламяпреравающей сеткой Vent check valve with flame arrester

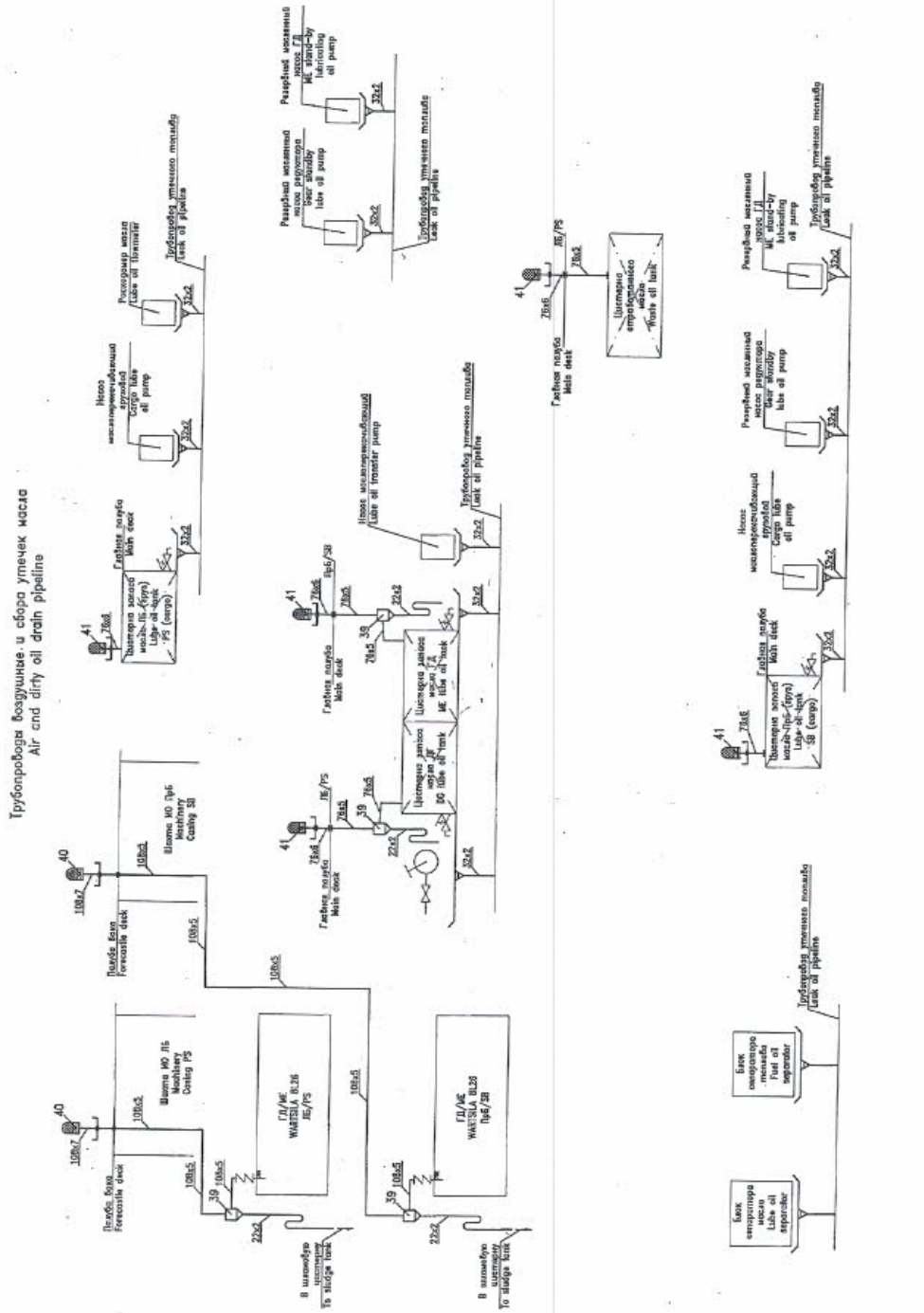
СХЕМА СИСТЕМЫ СМАЗОЧНОГО МАСЛА
LUB OIL SYSTEM SCHEME


Трубопроводы приема и перекачки масла
Lubrication oil filling and transfer pipeline


Трубопроводы приема и перекачки масла (груз)
Lubrication oil (cargo) reception and transfer pipeline

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»



MPSV12.02-LMPP-164

63

Условные обозначения Symbols	
Условное обозначение Mark	Наименование Name
	Насос шестеренный Gear pump
	Насос ручной Manual pump
	Фильтр Filter
	Клапан предохранительный Safety valve
	Клапан запорный с дистанционным гидравлическим приводом Stop valve with remote hydraulic drive
	Клапан запорный Stop valve
	Клапан невозвратно-запорный Stop-check valve
	Затвор поворотный дисковый Butterfly valve
	Клапан манометровый Pressure gauge valve
	Клапан самозапорный Self-closing valve
	Клапан самозапорный для измерительных труб Sounding pipe self-closing valve
	Мановакуумметр Pressure and vacuum gauge
	Манометр Pressure gauge
	Колонка указательная с плоским стеклом Level gauge with plane glass
	Колонка указательная магнитная Magnetic level gauge
	Расходомер Flow meter
	Датчик верхнего уровня (АПС) High level alarm
	Указатель уровня Level Indicator
	Головка воздушная с поплавком и пламяпрерывающей сеткой Vent check valve with flame arrester
	Влагоотделитель Water trap

СТРАНИЦА ЗАРЕЗЕРВИРОВАНА
RESERVE PAGE

СТРАНИЦА ЗАРЕЗЕРВИРОВАНА
RESERVE PAGE

СТРАНИЦА ЗАРЕЗЕРВИРОВАНА
RESERVE PAGE

СТРАНИЦА ЗАРЕЗЕРВИРОВАНА
RESERVE PAGE

СТРАНИЦА ЗАРЕЗЕРВИРОВАНА
RESERVE PAGE

СТРАНИЦА ЗАРЕЗЕРВИРОВАНА
RESERVE PAGE

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 Сводная схема последовательности действий / APPENDIX 3 Summary Flowchart /

Приведенная ниже (см.следующую страницу) схема является планом развития действий, которые должен выполнять судовой персонал по борьбе с загрязнением нефтью, основанным на руководстве, изданном Организацией.

This flow diagram (see next page) is an outline of the course of action that shipboard personnel should follow in responding to an oil pollution emergency based on the guidelines published by the Organization.

Эта схема не является исчерпывающей и не должна использоваться в борьбе с загрязнением как единственный справочный источник.

This diagram is not exhaustive and should not be used as a sole reference to response.

Должно быть рассмотрено включение специальных ссылок на план.

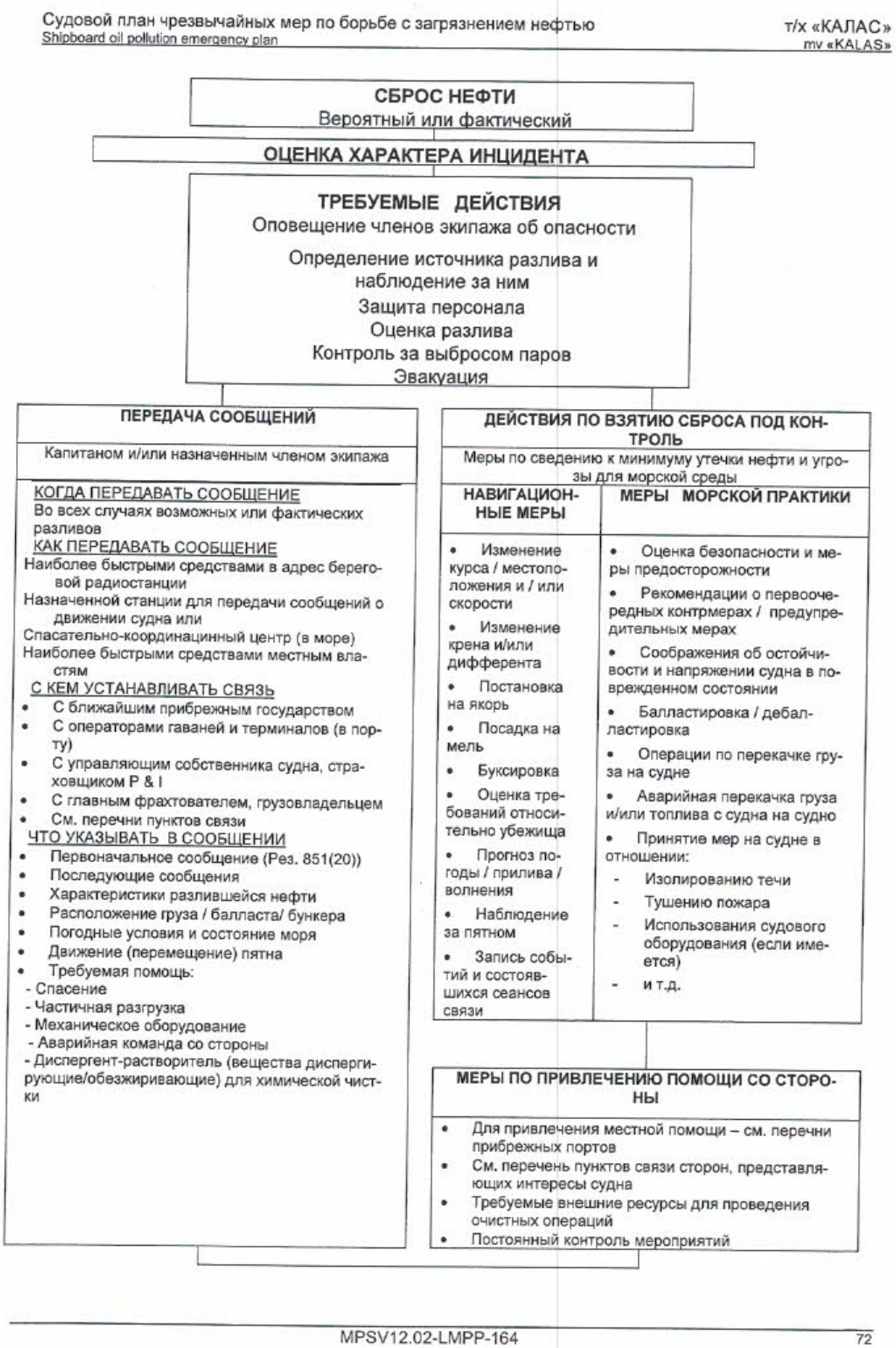
Consideration should be given for inclusion of specific references to the Plan.

Этапы действий спланированы так, чтобы помочь персоналу судна в действиях по остановке или сведению к минимуму сброса нефти и смягчению его воздействия.

The steps are designed to assist personnel in the actions to stop or minimize the discharge of oil and mitigate its effects.

Эти этапы подразделяются на две основные категории: передача сообщений и действия.

These steps fall into two main categories - reporting and action


Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan
т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»
СБРОС НЕФТИ
Вероятный или фактический
ОЦЕНКА ХАРАКТЕРА ИНЦИДЕНТА
ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ
Оповещение членов экипажа об опасности
Определение источника разлива и наблюдение за ним
Защита персонала
Оценка разлива
Контроль за выбросом паров
Эвакуация
ПЕРЕДАЧА СООБЩЕНИЙ
Капитаном и/или назначенным членом экипажа
КОГДА ПЕРЕДАВАТЬ СООБЩЕНИЕ
Во всех случаях возможных или фактических разливов
КАК ПЕРЕДАВАТЬ СООБЩЕНИЕ
Наиболее быстрыми средствами в адрес береговой радиостанции
Назначенной станции для передачи сообщений о движении судна или
Спасательно-координацинный центр (в море)
Наиболее быстрыми средствами местным властям
С КЕМ УСТАНАВЛИВАТЬ СВЯЗЬ
• С ближайшим прибрежным государством
• С операторами гаваней и терминалов (в порту)
• С управляющим собственника судна, страховщиком P & I
• С главным фрахтователем, грузовладельцем
• См. перечни пунктов связи
ЧТО УКАЗЫВАТЬ В СООБЩЕНИИ
• Первоначальное сообщение (Рез. 851(20))
• Последующие сообщения
• Характеристики разлившейся нефти
• Расположение груза / балласта/ бункера
• Погодные условия и состояние моря
• Движение (перемещение) пятна
• Требуемая помощь:
- Спасение
- Частичная разгрузка
- Механическое оборудование
- Аварийная команда со стороны
- Диспергент-растворитель (вещества диспергирующие/обезжиривающие) для химической чистки
ДЕЙСТВИЯ ПО ВЗЯТИЮ СБРОСА ПОД КОНТРОЛЬ
Меры по сведению к минимуму утечки нефти и угрозы для морской среды
НАВИГАЦИОННЫЕ МЕРЫ
• Изменение курса / местоположения и / или скорости
• Изменение крена и/или дифферента
• Постановка на якорь
• Посадка на мель
• Буксировка
• Оценка требований относительно убежища
• Прогноз погоды / прилива / волнения
• Наблюдение за пятном
• Запись событий и состоявшихся сеансов связи
МЕРЫ МОРСКОЙ ПРАКТИКИ
• Оценка безопасности и меры предосторожности
• Рекомендации о первоочередных контрмерах / предупредительных мерах
• Соображения об остойчивости и напряжении судна в поврежденном состоянии
• Балластировка / дебалластировка
• Операции по перекачке груза на судне
• Аварийная перекачка груза и/или топлива с судна на судно
• Принятие мер на судне в отношении:
- Изолированию течи
- Тушению пожара
- Использования судового оборудования (если имеется)
- и т.д.
МЕРЫ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ПОМОЩИ СО СТОРОНЫ
• Для привлечения местной помощи – см. перечни прибрежных портов
• См. перечень пунктов связи сторон, представляющих интересы судна
• Требуемые внешние ресурсы для проведения очистных операций
• Постоянный контроль мероприятий
MPSV12.02-LMPP-164
72

DISCHARGE OF OIL
Probable or Actual

ASSESSMENT OF THE NATURE OF INCIDENT

ACTIONS REQUIRED
Alert crew members
Identify and monitor spill source
Personnel protection
Spill assessment
Vapour monitoring
Evacuation

REPORTING

By Master and/or designated crew member

WHEN TO REPORT
- All probable and actual spills

HOW TO REPORT
- By quickest means to coastal radio station
- Designated ship movement reporting station or
- Rescue Co-Ordination Centre (at sea)
- By quickest available means to local authorities

WHOM TO CONTACT
- Nearest coastal state
- Harbour and terminal operators (in port)
- Shipowner's manager; P & I insurer
- Head Charterer; cargo owner
- Refer to contact lists

WHAT TO REPORT
- Initial report (Res. 851(20))
- Follow-up reports
- Characteristics of oil spilled
- Cargo/ballast/bunker dispositions
- Weather and sea conditions
- Slick movement
- Assistance required:

- Salvage
- Lightening capacity
- Technical equipment
- External response team
- Chemical dispersant/dispersant

ACTION TO CONTROL DISCHARGE

Measures to minimize the escape of oil and threat to marine environment

NAVIGATIONAL MEASURES	SEAMANSHIP MEASURES
• Alter course / position and / or speed • Change of list and / or trim • Anchoring • Setting aground • Initiate towage • Assess safe haven requirements • Weather/tide/swell forecasting • Slick monitoring • Record of events and communications taken	• Safety assessment and precaution • Advice on priority countermeasures / preventive measures • Damage, stability and stress considerations • Ballasting / deballasting • Internal cargo transfer operations • Emergency ship-to-ship transfers of cargo and / or bunker • Set up shipboard response for: - Leak sealing - Fire lighting - Handling of shipboard response equipment (if available) -etc.

STEPS TO INITIATE EXTERNAL RESPONSE

- Refer to coastal Port State listings for local assistance
- Refer to ship interest contact list
- External clean-up resources required
- Continued monitoring of activities

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 Прогнозирование движения пленки / APPENDIX 4 Prediction of slick movement /

1. Важно, если имеется возможность предсказать движение пленки нефти после ее пролития.

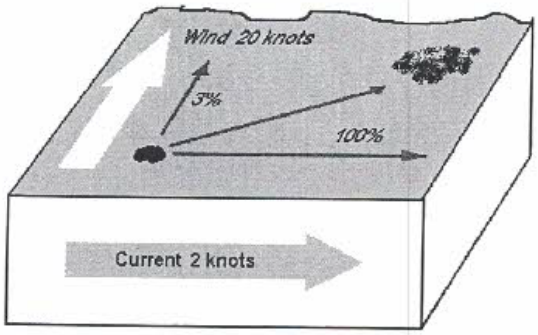
1. It is important to be able to forecast the movement of slick of oil after it has been spilled.

2. Задача прогнозирования положения нефти может быть выполнена только если имеются данные о ветре и течении, так как эти факторы влияют на движение плавающей нефти.

2. The task of forecasting the position of the oil can only be accomplished if data on winds and currents are available since both contribute to the movement of floating oil.

3. Эмпирическим путем было обнаружено что плавающее пятно будет двигаться по ветру с 3% скорости ветра. При наличии поверхностных водных течений, добавочное движение пятна равное силе течения будет прибавлено к любому движению от ветра. Близко к суше, сила и направление любых береговых течений должны приниматься в расчет, но в открытом море их влияние обычно менее важно, так как они цикличны и поэтому пропадают через какое-то время. Таким образом, зная главные ветра и течения, возможно предсказать уровень и направление движения плавающего пятна с известной позиции, как показано на рисунке.

3. It has been found empirically that floating slick will move downwind at about 3 % of the wind speed. In the presence of surface water currents, an additional movement of the oil equivalent to the current strength will be superimposed on any wind-driven motion. Close to land, the strength and direction of any tidal currents must be taken into account but further out to sea their contribution is usually less significant because they are cyclic and so tend to cancel out over time. Thus, with a knowledge of the prevailing winds and currents, it is possible to predict the rate and direction of movement of floating slick from a known position, as shown in the following figure.



4. Точная оценка количества плавающей нефти фактически невозможна из-за сложности измерения ее толщины. В лучшем случае правильный порядок величины может быть оценен учитывая определенные факторы. Нефть быстро распространяется и большая часть жидких масел скоро достигнет приблизительной толщины 0.1 мм, что характеризуется черным или темно-коричневым цветом. Подобным образом цвет «sheen» грубо указывает на его толщину. См. таблицу.

4, An accurate assessment of the quantity of floating oil is virtually impossible due to the difficulty of gauging its thickness. At best the correct order of magnitude can be estimated by considering certain factors. Oil spreads rapidly and most liquid oils will soon reach an average thickness of about 0.1 mm, characterised by a black or dark brown appearance. Similary, the colour of sheen roughly indicates its thickness as following table.

Тип нефти Oil Type	Цвет Appearance	Приблизительная толщина(мм) Approximate Thickness (mm)	Приблизительный объем($м^3$\$км^2$) Approximate Volume ($m^3/km^2$)
Oil sheen	Серебристый Silvery	0.0001	0.1
Oil sheen	Переливающийся Iridescent	0.0003	0.3
Сырая нефть и топливо Crude and Fuel Oil	Черный \ темно-коричневый black / dark brown	0.1	100
Топливо-водяная эмульсия Water-in oil emulsions	Коричневый \ оранжевый brown / orange	>1	>1000

5. Было произведено множество оценок количества нефти попадающей в морскую среду.

Например, оценка ITOPF показана в след. таблице.

5. Many assessments have been made of the quantities of oil entering the marine environment

For example, reassessment by ITOPF is shown in following table.

Impact of Tanker Size on Credible Spill Potential (tonnes) Влияние размера танкера на вероятный потенциал пролития (тонны)			
Typical Tonnage (Dead Weight) Типичный тоннаж (Дедвейт)	Slight Grounding or Collision (one wing tank) Легкая посадка на мель или столкновение (одним бортовым танком)	Grounding with Rupture (two wing plus one centre tank) Посадка на мель с повреждением (два бортовых танка плюс один центральный)	Bunker Fuel Бункер горючее
30000	700	3000	1350
50000	1100	5000	5200
70000	3000	12500	2300
100000	5500	21000	7000
200000	10500	45000	8300
240000	15000	60000	12000

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 Анкеты ответных действий
/ APPENDIX 5 Check Lists for Response /

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»

A. Эксплуатационный разлив нефти (чек-лист):

A. Operational oil spill response check list:

ACTION TO BE CONSIDERED Предлагаемое действие	Yes Да	NO Нет	PERSON RESPONSIBLE Ответственный
Immediate Action **Немедленное действие**			
Report incident to officer on duly Сообщить об инциденте вахтенному офицеру			Person discovering spill Обнаруживший разлив
Sound emergency alarm Объявить аварийную тревогу			Officer on duty Вахтенный офицер
Initiate vessel emergency response procedures Начать судовые аварийные процедуры			Officer on duty Вахтенный офицер
Initial Response **Первоначальные ответные действия**			
Cease transfer or bunkering operations Прекратить перекачку или бункеровочные операции			Officer on duty Вахтенный офицер
Close oil valves Закрыть топливные клапаны			Officer on duty Вахтенный офицер
Stop air intake to accommodation Перекрыть поступление воздуха в надстройку			Officer on duty Вахтенный офицер
Stop Non-essential air intake ER Перекрыть поступление воздуха в МО (кроме как к ГД)			Engineer on duty Вахтенный механик
Locate source of leakage Определить источник утечки			Officer on duty Вахтенный офицер
Stop or reduce flow of oil Остановить или уменьшить поток нефти			Officer on duty/Response team Вахтенный офицер/команда реагирования
Commence cleanup procedures Начать очистные процедуры			Chief officer/Response team Старший помощник/команда реагирования
Start reporting procedures Начать отчетные процедуры			Master Капитан
Secondary Response **Вторичные ответные действия**			
Assess fire risk Оценить опасность пожара			Chief officer Старший помощник
Reduce oil level in relevant tank by dropping or pumping into empty or slack tank Уменьшить уровень нефти в соответствующем танке, переливая нефть в пустой или частично свободный танк			Chief officer/Engineer on duty Старший помощник \Вахтенный механик
Drain affected line into empty or slack tank Осушить поврежденную магистраль перекачкой в пустой/частично заполненный танк			Chief engineer Старший механик
Relief pressure in lines connected with affected line or valve Уменьшить давление в трубопроводах, соединенных с поврежденной магистралью или клапаном			Chief engineer Старший механик
In case of hull leakage reduce level of oil tanks in suspect area В случае утечки через корпус уменьшить уровень нефти в танках в подозрительной зоне			Chief Engineer/Chief officer Старший механик \ Старший помощник
Prepare pumps for transfer of oil to other tank, shore or barge Приготовить насосы для перекачки нефти в другой танк, на берег или на баржу			Chief engineer Старший механик
Prepare portable pumps if transfer of spill oil is possible Приготовить переносные насосы если перекачка пролитой нефти возможна			Chief officer Старший помощник
Further Response **Дальнейшие ответные действия**			
Create a hydrostatic balance to prevent further oil leakage Создать гидростатический баланс для предотвращения дальнейшей утечки нефти			Chief officer Старший помощник
If (suspected) leakage is below waterline arrange divers for further investigation Если имеется (подозревается) утечка ниже ватерлинии, использовать водолазов для дальнейшего исследования			Master Капитан
Transfer bunkers or ballast to regulate trim and to prevent high stresses Перекачать бункер или балласт для регулировки дифферента и предотвращения больших напряжений в корпусе			Chief officer Старший помощник
Arrange for proper stowage means for residues of cleanup Организовать подходящие места хранения нефтеостатков			Officer on duty Вахтенный офицер

Position Master's Signature	Должность: Подпись капитана	Date : Дата

MPSV12.02-LMPP-164

77

B. Разлив нефти при аварии (чек-лист). B. Casualty oil/spill response check list.

ACTION TO BE CONSIDERED Предлагаемое действие	Yes Да	NO Нет	PERSON RESPONSIBLE Ответственный
Immediate Action **Немедленное действие**			
Sound emergency alarm Объявить аварийную тревогу			Officer on duty Вахтенный офицер
Initiate vessel emergency response procedures Начать судовые аварийные процедуры			Officer on duty Вахтенный офицер
Initial Response **Первоначальные ответные действия**			
Stop air-intake into accommodation Перекрыть поступление воздуха в надстройку			Officer on duty Вахтенный офицер
Stop non-essential air-intake into engine room Перекрыть поступление воздуха в МО (кроме как к ГД)			Engineer on duty Вахтенный механик
Assess further danger to ship or personnel, such as fire, capsizing, immediate sinking Оценить дальнейшую опасность для судна или экипажа, такую как пожар, опрокидывание, немедленное затопление			Master Капитан
Cease all cargo- and other non-essential operations Прекратить все грузовые и другие неосновные операции			Officers on duty Вахтенный офицер
Assess whether oil has actually been spill and the amount Определить была ли фактически разлита нефть, и в каком количество			Chief Officer Старший помощник
Assess the probability of an actual oil spill or the increase of actual spill Оценить вероятность фактического разлива нефти или его увеличения			Chief Officer Старший помощник
Initiate reporting procedures Приступить к отчетным процедурам			Master Капитан
Sound all relevant compartments Выполнить замеры во всех соответствующих помещениях			Chief officer Старший помощник
Sound around vessel if aground При посадке на мель – составить планшет глубин вокруг судна			Chief officer Старший помощник
Stop or reduce flow of oil Прекратить или уменьшить поток нефти			Chief officer/Chief engineer Ст. помощник\Ст. механик
Counter excessive list Подсчитать объем утечек			Chief officer Старший помощник
Request outside assistance Запросить внешнюю помощь			Master Капитан
Contain spill oil with available means Собрать разлитую нефть имеющимися средствами			Chief officer Старший помощник
Commence cleanup procedures, available materials permitting Начать очистные процедуры, которые возможны с имеющимися материалами			Chief officer Старший помощник
Further Response **Дальнейшие ответные действия**			
Assess likelihood of further damage to vessel or cargo Оценить вероятность дальнейших повреждений судна или груза			Master Капитан
Calculate stress and stability Выполнить расчеты прочности и остойчивости.			Chief officer Старший помощник
Initiate outside assistance for calculation of stress Запросить внешнюю помощь для расчета прочности			Chief officer Старший помощник
Transfer ballast or bunkers to reduce high stresses Перекачать бункер или балласт для уменьшения больших напряжений в корпусе			Chief officer/Chief engineer Ст. помощник/Ст. механик
Request assistance or escort to port of refuge Запросить помощь или сопровождение к порту убежища			Master Капитан
Manoeuvre upwind from spill and/or away from land Маневрировать против ветра от разлива нефти и/или дальше от берега			Master Капитан
Assess whether tide will affect situation Оценить будет ли влиять на ситуацию течение			Master Капитан
Obtain weather forecasts and assess effects Получить прогноз погоды и оценить влияние погоды			Master Капитан
Prepare pumps for transfer bunkers to other tanks, to shore or to lightering barge Приготовить насосы для перекачки топлива в другие танки, на берег или на баржу			Chief engineer Старший механик

Position Master's Signature	Должность: Подпись капитана	Date : Дата

CHECKLIST FOR RESPONSE TO GROUNDING
Анкета ответных действий при посадке на мель

CHECKLIST – RESPONSE TO GROUNDING Анкета-Ответные действия при посадке на мель		
Ship's Name:_____Название судна Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
The captain is to order the crew to "Go to appropriate stations". Капитан приказывает команде занять места по соответствующему расписанию	☐	
The master should first obtain information about the situation, including tides, currents, weather, depth of water and etc. Сперва капитан должен получить информацию о ситуации, включая приливы, течения, погоду, глубину и т.д.	☐	
A visual inspection should be carried out, together with cargo holds and sounding of tanks, examination of empty spaces, etc. Визуальная проверка должна быть произведена, включая грузовые трюма, замер уровня в танках, проверка пустых помещений, т.д.	☐	
Strict safety precautions should be taken before entering any empty spaces, in order to avoid any risks from toxic fumes or oxygen deficiency. Строгие меры предосторожности должны быть приняты перед входом в любое закрытое помещение, во избежание опасности от токсических газов или недостатка кислорода.	☐	
Check the condition of grounding, ship's bottom and damaged area to ascertain possibility of refloating. Проверить состояние судна после посадки на мель, днища судна и поврежденной зоны для возможность постановки судна на плав	☐	
In deciding to make an immediate to refloat, the master should the use of the ship's engines. При решении осуществить немедленную постановку на плав, капитан должен использовать двигатели судна.	☐	
If there are signs of excessive hogging, sagging or of undualtions in the sides of the hull, more careful consideration is required before attempting to refloated the ship. Если есть признаки чрезмерных прогибов, перегибов или гофрировки бортовой обшивки, требуется более внимательное изучения вопроса постановки судна на плав.	☐	
When judged to impossible to refloat without aid, promptly arrange salvage interests. В случае, если будет признано невозможным постановка на плав без посторонней помощи, быстро организовать соответствующее заявление.	☐	
When the ship is taking water due to grounding, take preventive measures, i.e. close watertight doors in order to minimize ingress of water. Если судно принимает воду из-за посадки на мель, принять предупредительные меры, например закрыть водонепроницаемые двери, с целью ограничения попадания воды в корпус судна.	☐	
Internal ergo transfer to the empty or slack tanks in case of minor damage. Внутреннее перемещение груза в пустые или частично заполненные танки в случае незначительного повреждения.	☐	
Ship to ship transfer procedures establish, when judged to be impossible to internal transfer. Организовать процесс перекачки с судна на судно, если установлено, что невозможно произвести внутреннюю перекачку.	☐	
Position Должность: Date : Master's Signature Подпись капитана Дата		

CHECKLIST FOR RESPONSE TO FIRE/EXPLOSIVE
Анкета ответных действий в случае пожара/взрыва

CHECKLIST - RESPONSE TO FIRE/EXPLOSIVE Анкета ответных действий в случае пожара \ взрыва		
Ship's Name:_____ Название судна Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
The captain is to order the crew to go to their fire fighting stations. Капитан приказывает команде занять места по противопожарному расписанию	☐	
Promptly shift paint cans, oily waste and other inflammables and explosives in the vicinity of the fire. Быстро сместить банки с краской, промасляные отходы и прочие воспламеняющиеся и взрывающиеся вещества, соседствующие с огнем.	☐	
Conduct effective and appropriate initial fire fighting operations. Выполнить подходящие первоочередные действия по борьбе с огнем.	☐	
When the fire is becoming more intense due to the wind, anchor ship or manoeuvre vent fans. Когда огонь раздувается ветром, стать на якорь или регулировать приток воздуха через вент. отверстия.	☐	
Close openings including doors, skylights and vent ducts and stop mechanical vent fans. Закрыть отверстия, включая двери, световые люки и вентиляционные трубы, выключить принудительную вентиляцию.	☐	
Position ship, so that the fire and smoke does not hamper fire fighting actives. Установить судно так, чтобы огонь и дым не мешали противопожарным действиям.	☐	
Electric power supply leading to fire site is to be cut off. Источники электроэнергии, потребители которых находятся в зоне пожара, должны быть отключены.	☐	
When fire fighting activities of the ship are judged to be inadequate request assistance from ships sailing in the vicinity before it is too late. Если противопожарные действия недостаточны, необходимо запросить помощь у находящихся рядом судов, пока еще не поздно.	☐	
Check condition of lifeboats and prepare to abandon ship for the preservation of life. Проверить состояние спасательных шлюпок и приготовиться покинуть судно для спасения жизни.	☐	
When the CO_2 system is inoperative, consideration should always be given to the possibility of supplying gas from an external source. Если система CO_2 в нерабочем состоянии, попробовать получить тушащий газ из внешнего источника.	☐	
If there is an escape of jettison of flammable cargo, care should be taken to prevent flammable vapour from the cargo reaching sources of ignition on board or on other ships. Если отмечаются выбросы огнеопасного груза, необходимо предотвратить достижение воспламеняющихся паров источников воспламенения на борту судна или других судов.	☐	
Position Должность:		Date : Дата
Master's Signature Подпись капитана		

CHECKLIST FOR RESPONSE TO COLLISION
Анкета ответных действий при столкновении

CHECKLIST - RESPONSE TO COLLISION Анкета - Ответные действия при столкновении		
Ship's Name:_____ Название судна Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
The captain is to order the crew to "Go to appropriate stations". Капитан приказывает команде занять места по соответствующему расписанию	☐	
When there is no immediate danger to own ship and crew, rescue crew of another ship. Когда нет немедленной опасности для своего судна и команды – приступить к спасанию другой команды.	☐	
Investigate the damaged area of the ship and ingress of water, and take emergency measures according to degree to prevent the damage becoming worse. Обследовать поврежденную зону судна и поступление воды, принять соответствующие экстренные меры по предотвращению ухудшения ситуации.	☐	
When an ingress of water is found as a result of damage investigation, take necessary measures to prevent water coming in or pump out the water already taken, according to the position and amount of water taken in. Если в результате обследования обнаружено поступление воды, принять необходимые меры для предотвращения поступления воды или откачать уже принятую воду, в зависимости от места нахождения и объема влившейся воды	☐	
Close watertight doors and insert wooden plugs, use collision mats, cement boxes to decrease ingress of water due to damage. В зависимости от полученных повреждений для уменьшения поступления воды закрыть водонепроницаемые двери; использовать деревянные клинья (чопы), аварийные пластыри, цементные ящики.	☐	
When water penetration is severe even after counter measures are taken, and there is a danger of the ship sinking, consider grounding on an appropriate shore and under own steam. Если поступление воды остается значительное, даже после принятия контрмер, и имеется опасность затопления судна – рассмотреть возможность посадки судна на подходящую мель собственным ходом.	☐	
Position Должность: Date : Master's Signature Подпись капитана Дата		

CHECKLIST FOR RESPONSE TO HULL FAILURE
Анкета для ответных действий в случае пробоин в корпусе

CHECKLIST – RESPONSE TO HULL FAILURE Анкета - Ответные действия в случае повреждения корпуса		
Ship's Name: _____ Название судна Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
The captain is to order the crew to "Go to appropriate stations". Капитан приказывает команде занять места по соответствующему расписанию	☐	
In the event of leakage from area above sea level, promptly transfer fuel oil in other tanks in order to reduce level in tank to well below sea level. В случае утечки из зоны, находящейся выше ватерлинии, быстро перекачать нефть в другие танки для уменьшения уровня ниже, чем ватерлиния.	☐	
Should it not be possible to transfer oil internally, consider transfer to another ship or an on-shore tanks. При невозможности перекачки нефти на судне, рассмотреть возможность перекачки ее в танки другого судна или в береговые танки.	☐	
Should it be suspected that leakage is from area below sea level, immediately close opening to upper deck including vent valve of damaged tank to make pressure inside tank vacuum. При подозрении, что возникла утечка ниже уровня ватерлинии, следует немедленно закрыть все отверстия, идущие в поврежденный танк, включая вентиляционные, создав тем самым вакуум внутри танка.	☐	
Should it not be possible to identify specific tank from which leakage is occurring, reduce levels of all tanks in the vicinity, taking into account the effect on hull stress and stability. В том случае, если отсутствует возможность определить конкретный танк, из которого происходит утечка, следует уменьшить уровень во всех соседних танках; при этом следует принять во внимание влияние этой операции на прочность корпуса и остойчивость судна.	☐	
Position Должность: Date : Master's Signature Подпись капитана Дата		

CHECKLIST FOR RESPONSE TO EXCESSIVE LIST
Анкета ответных действий при возникновении чрезмерного крена

CHECKLIST - RESPONSE TO EXCESSIVE LIST Анкета - Ответные действия при возникновении чрезмерного крена		
Ship's Name:_____ Название судна Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
The captain is to order the crew to "Go to appropriate stations". Капитан приказывает команде занять места по соответствующему расписанию	☐	
Stop oil pumps and inform about the stoppage of oil operations Остановить насосы и оповестить о прекращении нефтяных операций;	☐	
Plug the corresponding scuppers on the deck Закрыть соответствующие шпигаты на палубе	☐	
Advise the master, chief mate and chief engineer about the spill Доложить о разливе капитану, старшему помощнику капитана и старшему механику	☐	
Prevent oil from escaping from deck overboard Исключить сброс нефти с палубы за борт	☐	
Transfer partially oil from side to side Произвести частичную перекачку нефти с борта на борт	☐	
Ensure fire safety in the area of spill Принять меры по обеспечению пожарной безопасности в районе разлива	☐	
Muster by order of the officer on duty the Oil pollution prevention team in the area of spill Вахтенному помощнику капитана собрать персонал аварийной группы ЛРН (по ликвидации разливов нефти) в районе разлива;	☐	
Oil pollution prevention team start to remove the oil spilled on deck by handy means into portable containers Аварийной группе ЛРН приступить к сбору нефти с палубы судна подручными средствами в переносные емкости;	☐	
Drain the oil removed into oil trays and portable containers into one of the bunker tanks through a sounding or air pipe Собранную в поддоны и переносные емкости нефть слить в одну из топливных цистерн через мерительную или воздушную трубу;	☐	
Collect oily sorbent materials (sawdust, sand, rags, etc.) into a separate container for disposal ashore Загрязненные нефтью сорбирующие материалы (опилки, песок, ветошь и т.п.) собрать в отдельную емкость для передачи на берег;	☐	
Make entries into the Ship's logbook concerning all circumstances of the discharge Сделать запись в судовом журнале обо всех обстоятельствах разлива.	☐	
Position Должность: Date : Master's Signature Подпись капитана Дата		

CHECKLIST FOR RESPONSE TO CONTAINMENT SYSTEM FAILURE
Анкета ответных действий при неисправности системы герметизации

Задействовать анкету «А. Эксплуатационный разлив нефти» (стр. 78.)	Initiate check-list "A. Operational oil spill response" (p.78).

CHECKLIST FOR RESPONSE TO SUBMERGED / FOUNDERED
Анкета ответных действий при погружении или затоплении судна

CHECKLIST - RESPONSE TO SUBMERGED / FOUNDERED Анкета - Ответные действия при погружении или затоплении судна		
Ship's Name:_____ Название судна Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
Sound the Emergency Alarm Signal. Inform all crewmembers about the emergency Подать сигнал общесудовой тревоги. Проинформировать экипаж об опасности	☐	
Assess vessel's state and distance to the port of refuge Оценить состояние судна и удаление от порта-убежища	☐	
When timely reserve for repair exists **При наличии запаса времени на ремонтные работы**		
Take corrective actions to rectify the situation Предпринять корректирующие действия для исправления ситуации	☐	
Call for assistance Запросить помощь	☐	
Prepare and send report Составить и передать отчетное сообщение	☐	
When timely reserve for repair doesn't exist **При отсутствии запаса времени на ремонтные работы**	☐	
Send distress message with vessel's position Послать сигнал бедствия с указанием координат судна;	☐	
Stop main engines Остановить главные двигатели;	☐	
Prepare boats and life rafts for abandon of vessel Приготовить шлюпки и плоты к оставлению судна	☐	
Stop auxiliary machinery Остановить вспомогательные оборудование	☐	
Stop all pumps Остановить все насосы	☐	
Close all valves on any tanks containing oil Перекрыть клапана всех танков с нефтепродуктами;	☐	
Close vent. valves Перекрыть клапана вентиляции;	☐	
Close all vent. flaps and watertight doors Перекрыть все вент. заслонки и водонепроницаемые двери.	☐	
Initialize procedure for abandon of vessel Инициировать процедуру по оставлению судна	☐	

CHECKLIST FOR RESPONSE when vessel wrecked / stranded
Анкета ответных действий при разрушении судна на мели

Задействовать анкету как при посадке на мель» (стр. 80.)	Initiate check-list as for grounding (p.80).

CHECKLIST FOR RESPONSE FOR HAZARDOUS VAPOUR RELEASE
Анкета ответных действий при опасном выбросе паров

CHECKLIST - RESPONSE FOR HAZARDOUS VAPOUR RELEASE Анкета - Ответные действия при опасном выбросе паров		
Ship's Name:_____Название судна Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
Sound the Emergency Alarm Signal. Inform all crewmembers about the emergency Подать сигнал общесудовой тревоги. Проинформировать экипаж об опасности	☐	
Stop all cargo and bunkering operations Прекратить все грузовые и бункеровочные операции	☐	
Enforce No smoking rules Объявить о запрете на курение	☐	
Close all corresponding valves to minimize vapour release Перекрыть все требуемые клапана для минимизации выброса	☐	
Shut down mechanical ventilation, electrical power and fuel system, as applicable Отключить принудительную вентиляцию, электроснабжение и топливную систему – по необходимости	☐	
All crew members when mustered must proceed to area upwind of the source of vapour release Собрать команду и перевести ее в безопасную зону – наветренную сторону от выброса	☐	
Utilize appropriate gas sampling equipment to take probe of gas emission, corresponding crew members must wear breathing apparatus Использовать соответствующие газовое оборудование для отбора пробы выброса; задействованный персонал должен использовать дых. аппараты	☐	
Prepare required portable firefighting equipment, etc. Подготовить требуемое переносное противопожарное оборудование	☐	
Lifeboats should be ready at embarkation level Спас. шлюпки должны быть готовы в положении для посадки людей	☐	
If the vessel is running at sea, alter the course and reduce speed to create a safe area for crew and minimize adverse effects Если судно на ходу, изменить курс и сбросить скорость чтобы создать безопасную зону для экипажа и уменьшения неблагоприятных воздействий	☐	
Если судно находиться в порту, немедленно проинформировать: - службы терминала, - портовые власти, - агента, - о потребности в помощи (если необходимо). If the vessel is in the port advise immediately: - terminal, - Port Authorities, - agent, - request shore assistance if required.	☐	
Assess if source of release can be brought under control Оценить, можно ли взять под контроль источник выброса	☐	

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»

Establish the reason for Hazardous vapour release Установить причину опасного выброса паров				
Take corrective actions to rectify the situation Предпринять корректирующие действия для исправления ситуации				
Follow fire/explosion emergency procedures Выполнить аварийные процедуры для взрыве/пожаре.				
If the vessel possess a hazard to the shore facilities, move vessel from the berth Если судно представляет угрозу береговым сооружениям, отодвинуть судна от берега				
Record events into Ship's log book. Prepare and forward report Сделать записи в судовом журнале. Подготовить и отправить отчет				

MPSV12.02-LMPP-164 88

Пункты связи в портах
/ Port contact information /

Учреждение, официальное лицо Contact agency, official	Адрес Address	Средства связи Contact number	Примечание Remarks
Диспетчер Камчатского Филиала ФБУ „Морспасслужба Росморречфлота"	Петропавловск Камчатский	29 Опер. дежурн. 89246951530	Петропавловск радио – 12
Служба капитана Морского порта	Петропавловск Камчатский	16 | 11 / 9	Петропавловск радио 49. Петропавловск радио 5
Лоцманская служба	Петропавловск Камчатский	14 | 8 / 10	Петропавловск Росморпорт
Диспетчер Сахалинского Филиала ФГБУ „Морспасслужба" Росморречфлота	Корсаков ул. Портовая 16	8(42435) 42290 40528	Оперативный дежурный
Служба капитана морского порта	Корсаков	УКВ к. 16, 13	Корсаков портконтроль
Капитан п. Пригородное	Пригородное	8(42435) 43-3-51 2-53-31	Пригородное портконтроль СА-6 ф 16
Координатор по ЧС Экошельф	Пригородное	(4242) 66-55-55 89147599297	Координатор
Экошельф Гендиректор	Ю-Сахалинск	(4242) 25-34-60	Экошельф
Экошельф Деж. менеджер	8914752-11-44	Ю-Сахалинск	Деж. менеджер Экошельф.

E

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC-MEPC.6/Circ.19
31 January 2021

NATIONAL CONTACT POINTS FOR SAFETY AND POLLUTION PREVENTION AND RESPONSE

1 This circular replaces all previously issued circulars under this title.

2 The annex to this circular includes the "List of national operational contact points responsible for the receipt, transmission and processing of urgent reports on incidents involving harmful substances including oil from ships to coastal States".

3 The information, included in annex 1 of previous versions of this circular (prior to MSC-MEPC.6/Circ.15) may be accessed through GISIS at https://gisis.imo.org/Public/CP/Browse.aspx?List=SICI. This includes contact point information for:

.1 national inspection services – head offices (originally MSC/Circ.630);

.2 national inspection services – local offices (originally MSC/Circ.630);

.3 inspection services acting as representatives of flag States for port State control matters and responsible authorities in charge of casualty investigation (originally MSC/Circ.542); and

.4 Secretariats of Memoranda of Understanding on Port State Control.

4 Member Governments are requested to:

.1 provide information on any changes or additions to the lists of contact points by directly updating the relevant information in the Contact Points module of GISIS;

.2 provide addresses, telephone and fax numbers, and electronic mail addresses of inspection services acting as representatives of flag States in case of port States interventions; and

.3 notwithstanding the provisions of the 1974 SOLAS Convention, as amended, with regard to communication of an intervention, port State authorities are requested, in order to expedite communications, to additionally convey information, related to port State control interventions, to those flag State inspection services (Head Offices) or to the inspection services acting as representatives of flag States, when available.

5 The list described in paragraph 2 is issued as the annex to the MSC-MEPC.6 circular posted annually on IMODOCS. However, the most up to date version of the list can be downloaded from the Contact Points module of the GISIS website at https://gisis.imo.org/Public/CP/Browse.aspx?List=URHS. The entire circular, including its annex, as well as a stand-alone PDF version of the annex, are also available on the IMO website at http://www.imo.org and can be accessed through either the "National Contacts" or "Circulars" links on the bottom of the IMO homepage.

6 For ship inspection purposes, the only official version of the List of national operational contact points responsible for the receipt, transmission and processing of urgent reports on incidents involving harmful substances including oil from ships to coastal States – Annex is the updated version, which is issued electronically on a quarterly basis. The quarterly date for this official version is specified at the top of each page of the above list. From January 2018 onwards, the quarterly dates for the official version of the updated list will be as follows 31 January, 30 April, 31 July and 31 October. It will be available on the IMO website and can be downloaded as stated in paragraph 5. In this connection, the next circular under this title (MSC-MEPC.6/Circ.20) will be issued on 31 January 2022.

7 Queries on the management of the data contained in the above-mentioned lists of national contact points should be addressed to:

Sub-Division for Implementation
Marine Environment Division
International Maritime Organization
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
Fax: +44 (0)20 7587 3210
Email: SafePol-contacts@imo.org

***

ANNEX

LIST OF NATIONAL OPERATIONAL CONTACT POINTS RESPONSIBLE FOR THE RECEIPT, TRANSMISSION AND PROCESSING OF URGENT REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES INCLUDING OIL FROM SHIPS TO COASTAL STATES

1 The following information is provided to enable compliance with regulation 37 of MARPOL Annex I which, inter alia, requires that the Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP) shall contain a list of authorities or persons to be contacted in the event of a pollution incident involving such substances. Requirements for oil pollution emergency plans and relevant oil pollution reporting procedures are contained in articles 3 and 4 of the 1990 OPRC Convention.

2 This information is also provided to enable compliance with regulation 17 of MARPOL Annex II which, inter alia, requires that the shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances shall contain a list of authorities or persons to be contacted in the event of a pollution incident involving such substances. In this context, requirements for emergency plans and reporting for hazardous and noxious substances are also contained in article 3 of the 2000 OPRC-HNS Protocol.

3 Resolution MEPC.54(32), as amended by resolution MEPC.86(44), on the SOPEP Guidelines and resolution MEPC.85(44), as amended by resolution MEPC.137(53), on the Guidelines for the development of Shipboard Marine Pollution Emergency Plans for Oil and/or Noxious Liquid Substances adopted by IMO require that these shipboard pollution emergency plans should include, as an appendix, the list of agencies or officials of administrations responsible for receiving and processing reports. Such list is developed and updated by the Organization in compliance with article 8 (Reports on incidents involving harmful substances) and protocol I (Provisions concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances) of the MARPOL Convention. Under article 8 of the MARPOL Convention, each Party to the Convention shall notify the Organization with complete details of authorities responsible for receiving and processing reports on incidents for circulation to other Parties and Member States of the Organization. Attention is also drawn to both Guidelines which stipulate that "in the absence of a listed focal point, or should any undue delay be experienced in contacting the responsible authority by direct means, the master should be advised to contact the nearest coastal radio station, designated ship movement reporting station or rescue coordination centre (RCC) by the quickest available means".

4 The "List of national operational contact points responsible for the receipt, transmission and processing of urgent reports on incidents involving harmful substances including oil from ships to coastal States" contained in the circular is updated at the end of each calendar year. This list is an update of that contained in MSC-MEPC.6/Circ.18 dated 31 January 2020, as amended.

5 The above mentioned "List" is available on the Internet and can be accessed at https://www.imo.org/en/OurWork/Circulars/Pages/CP.aspx?refresh=1 (or select **National Contacts** link on the bottom of the IMO homepage). This Internet version is updated on a quarterly basis and includes **a summary indicating which country has submitted changes to its information, since the previous update.**

6 On receipt of this latest version and in order to maintain an accurate list, it is necessary that Member States check their respective information to ensure that it is correct. Effective 29 February 2008, Member States are requested to directly update their respective information in the Global Integrated Shipping Information Systems (GISIS) using the reporting facilities of the Contact Points module.

MSC-MEPC.6/Circ.19
Annex
Page 3

Changes or Amendments to the

LIST OF NATIONAL OPERATIONAL CONTACT POINTS RESPONSIBLE FOR THE RECEIPT, TRANSMISSION AND PROCESSING OF URGENT REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES, INCLUDING OIL FROM SHIPS TO COASTAL STATES

The following updates are based on information from countries that notified us of additions, changes or amendments to MSC-MEPC.6/Circ.19

Updates as at 30/07/2021

ALBANIA

BAHAMAS

BANGLADESH

BERMUDA (UNITED KINGDOM)

BRITISH VIRGIN ISLANDS (UNITED KINGDOM)

CAYMAN ISLANDS (UNITED KINGDOM)

CHILE

DENMARK

FAROES, DENMARK

GRENADA

HONG KONG, CHINA

JAMAICA

KENYA

MADAGASCAR

MALDIVES

MARSHALL ISLANDS

MONGOLIA

PERU

SAINT LUCIA

SENEGAL

SOUTH AFRICA

Note: This summary page will appear on the Internet whenever changes or amendments are received by the Secretariat before the printed copy of the list is re-issued.

REPUBLIC OF MOLDOVA

Naval Agency of the Republic of Moldova
Mircesti Ave. 53, of. 504
Chisinau Republic of Moldova

Tel:
Fax: +373 22 735345
Telex:
Email: info@maradmoldova.md, psc-fsc@maradmoldova.md
Radio Call Sign: **Languages understood:** Russian

Naval Agency of the Republic of Moldova
Mircesti 53 ave
Chisinau
MD-2012 Republic of Moldova

Tel: +37322735345, +37379112028
Fax: +37322735345
Telex:
Email: info@maradmoldova.md, admin.nav.moldova@gmail.com
Radio Call Sign: **Languages understood:** English, Russian

ROMANIA

Constanta MRCC
Romanian Naval Authority
Constanta Port nr.1
Constanta
900900 Romania
Radio Call Sign: YQT MMSI: 002640579

Tel: +40 241 615949, +40 723 634122
Fax: +40 241 606065
Telex:
Email: mrcc@rna.ro
Languages understood: English

Coastal Radio Station

CNRN RADIONAV S.A.
Str. Ecluzei nr.3
Agigea
907015 Romania

Tel: +40 241 737102
Fax: +40 241 737103, +40 241 602789
Telex: INMARSAT C 492260041
Email: arrivalro@constanta-radio.ro, radionavx@gmail.com
Radio Call Sign: YQI MMSI: 002640570 **Languages understood:** English

RUSSIAN FEDERATION

Federal Agency of Maritime and River Transport
3/6 Petrovka Street
Moscow
125993 Russian Federation
Radio Call Sign:

Tel: +7 495 626 11 00, +7 495 626 13 44
Fax: + 7 495 626 15 62
Telex:
Email: ud@morflot.ru
Languages understood: English, Russian

Federal service for supervision on transport (Rostransnadzor)
37 Leningradski prospect
A-167, GSP-2
Moscow
125993 Russian Federation
Radio Call Sign:

Tel: +7 499 231 50 09
Fax: +7 499 231 55 35
Telex:
Email: head@rostransnadzor.ru
Languages understood: English, Russian

State Marine Pollution Control - Salvage and Rescue Administration of the Russian Federation (SMPCSA)
3/6 Petrovka Street
Moscow
125993 Russian Federation
Radio Call Sign:

Tel: +7 495 626 18 08
Fax: +7 495 626 18 09
Telex: 411197 MORFLOT RF
Email: mpcsa@smpcsa.ru
Languages understood: English, Russian

State Maritime Rescue Co-ordination Centre of MPCSA (SRMCC Moscow)
3/6 Petrovka Street
Moscow
125993 Russian Federation
Radio Call Sign:

Tel: +7 495 626 10 52, +7 495 626 10 55
Fax: +7 495 623 74 76
Telex: 4111369 SMT RU
Email: od_smrcc@morflot.ru
Languages understood: English, Russian

MRCC St. Petersburg
Gapsalskaya Street, 10
St. Petersburg
121512 Russian Federation

Tel: +7 812 327 41 45, +7 812 327 41 47
Fax: +7 812 327 41 46
Telex: 121512 RCC RU, Inmarsat-Mini-M: 761 319 893, Inmarsat-C: 492 509 012
Email: mrcc@mail.pasp.ru
Radio Call Sign: **Languages understood:** English, Russian

MSC-MEPC.6/Circ.19
ANNEX 2
Page 48
Updated on 30/07/2021

MRCC Murmansk
Portovy proezd, 19
Murmansk Russian Federation

Radio Call Sign: MURMANSK RESCUE

Tel: +7(8152) 42-21-82, Iridium +7 954 106 3065, Inm IsatPhoneLink 870776612024
Fax: +7 8152 42 32 56
Telex: Inmarsat-Mini-M: Tel. 762 137 155, Inmarsat-Mini-M: Fax. 762 137 157, 126178 MAPMU RU
Email: rcc@mapm.ru
Languages understood: English, Russian

MRSC Arkhangelsk
K.Marksa Street, 6
Arkhangelsk Russian Federation

Radio Call Sign:

Tel: +7 8182 20 89 21, +7 8182 63 71 00
Fax: +7 8182 63 74 60
Telex: 242235 242278 VEGA RU, Inmarsat-C: 422 509 110
Email: rcc@mapa.ru
Languages understood: English, Russian

MRCC Kaliningrad
Petra Velikogo emb., 7
Kaliningrad Russian Federation

Radio Call Sign:

Tel: +7 4012 57 94 75, +7 4012 53 84 70
Fax: +7 4012 64 31 99
Telex: Inmarsat-Mini-M: 762 830 387, Inmarsat-C: (581) 427 302 168
Email: mrcc@mapkld.ru
Languages understood: English, Russian

MRCC Vladivostock
Nizhne-Portovaya Street, 3
Vladivostock Russian Federation

Radio Call Sign:

Tel: +7 4232 49 74 01, +7 4232 22 77 82
Fax: +7 4232 49 58 95
Telex: MMSI DSC: 002734412, Inmarsat-C: 492 500 379 MAPV, Inmarsat-M: 761 320 633
Email: vldvmrcc@vld.pma.ru
Languages understood: English, Russian

MRSC Yuzhno-Sakhalinsk
Veksalnaya Street, 54 "a", office 18
Yuzhno-Sakhalinsk Russian Federation

Radio Call Sign:

Tel: +7 4242 78 57 24, +7 4242 78 57 04
Fax: +7 4242 72 23 41
Telex: 152068 GMDSS RU, Inmarsat-C: 427 311 122
Email: mspc@sakhalin.ru
Languages understood: English, Russian

MRSC Petropavlovsk-Kamchatsky
Radiosvayasi Street, 26/1
Petropavlovsk-Kamchatsky Russian Federation

Radio Call Sign:

Tel: +7 4152 41 28 80, +7 4152 43 40 57
Fax: +7 4152 41 23 97
Telex: 244138 RSCPK RU
Email: spc@mappk.kamchatka.ru
Languages understood: English, Russian

MRCC Astrakhan
Kapitana Krasnova Street, 31
Astrakhan Russian Federation

Radio Call Sign:

Tel: +7 8512 58 48 08
Fax: +7 8512 58 59 81
Telex: Inmarsat-C: 427 310 985, 254173 POMOR RU, MMSI: 002734419
Email: odmrcc@ampastra.ru
Languages understood: English, Russian

MRCC Novorossiysk
Admirala Serebrayakova emb., 1
Novorossiysk Russian Federation

Radio Call Sign:

Tel: +7 8617 67 64 19, +7 8617 67 64 17
Fax: +7 8617 67 64 20
Telex: Inmarsat-B: Tel. 327 325 510, Inmarsat-B: Fax. 327 325 515, 327325518 MAPN RU
Email: mrcc3@ampnovo.ru, mrcc1@ampnovo.ru
Languages understood: English, Russian

MRSC Taman
Gor'kogo Street, 51
Taman Russian Federation

Radio Call Sign:

Tel: +7 928 260 72 40, +7 928 271 18 68, +7 929 846 78 86
Fax: +7 928 209 33 00
Telex:
Email: mrsc3@amptaman.ru, mrsc1@amptaman.ru
Languages understood: English, Russian

MRSC Tiksi (service time period during summer navigation (approx. July - October)
Morskaya Street, 1
Tiksi Russian Federation
Tel: +7 41167 530 65
Fax: +7 41167 523 90
Telex: Inmarsat BGAN Tel: 772 318 736, Inmarsat BGAN Fax: 782 295 750, Inmarsat mini-C: 427 351 446
Email: mspc-tiksi@mail.ru
Radio Call Sign: **Languages understood:** English, Russian

RWANDA

Ministry of the Environment and Tourism
(Environment Division)
B.P. 2378
Kigali Rwanda
Radio Call Sign:
Tel: +250 7 2093/7930/7932
Fax: +250 7 6958
Telex:
Email:
Languages understood: French

SAINT KITTS AND NEVIS

Department of Maritime Affairs
Ministry Of Public Infrastructure, Posts, Urban Development and Transport
Water Services Building
Needsmust
Basseterre Saint Kitts and Nevis
Radio Call Sign:
Tel: +18694667032 Ext. 242
Fax: +18694650604
Telex:
Email: maritimeaffairs@yahoo.com
Languages understood:

SAINT LUCIA

SAINT LUCIA AIR AND SEA PORTS AUTHORITY- SLASPA
MANOEL STREET
CASTRIES
PO Box 651 Saint Lucia
Radio Call Sign:
Tel: 17587284846, 17584576152
Fax: 17584576191
Telex:
Email: christopher.alexander@slaspa.com, cassel.paul@slaspa.com
Languages understood: English

ROYAL SAINT LUCIA POLICE FORCE
ROYAL SAINT LUCIA POLICE FORCE
P.O. Box 109
VIGIE
CASTRIES Saint Lucia
Radio Call Sign:
Tel: 1-758-456-3870
Fax: +1 758 453 2799
Telex:
Email: johnfleonce@gmail.com
Languages understood: English

SAINT VINCENT AND THE GRENADINES

St. Vincent and the Grenadines Coast Guard
Coast Guard Base Calliaqua
P.O. Box 835
St. Vincent
St. Vincent Saint Vincent and the Grenadines
Radio Call Sign: Radio Call Sign: J8BRadio frequencies: 7850 KHz CH16 Marine VHF
Tel: +1 784 457 4578/4554
Fax: +1 784 457 4586
Telex:
Email:
Languages understood:

SAMOA

Ministry of Works, Transport and Infrastructure
Private Bag
Level 4, TATTE Building
Sogi
Apia Samoa
Radio Call Sign:
Tel: +685 21611
Fax:
Telex:
Email: hoe.viali@mwti.gov.ws
Languages understood: English

SAUDI ARABIA

TRANSPORT GENERAL AUTHORTY
Al OLAYA Street
P.O.Box 87078
RIYADH
RIYADH
11642 Saudi Arabia
Tel: +966118261111, +966555693222
Fax: +966118261199
Telex:
Email: m.t.s@tga.gov.sa, asamkari@tga.gov.sa

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.

№	Фамилия, инициалы Surname, Initials	Должность Rank	Дата Date	Роспись Signature
1.	Тян Ин Хва	СПКМ	22.01.21	
2.	Лебедев А.А.	Боцман	22.01.21	
3.	Черноскутов Р.Р.	2ПКМ	22.01.21	
4.	Харевская В.В.	повар	02.03.21	
5.	Еремеев Ю.Ю.	матрос	10.03.21	
6.	Якарь А.А.	эл.механик	10.03.21	
7.	Исьянов С.А.	ст. мех.	10.03.21	
8.	Радченко И.Е.	3 мех	10.03.21	
9.	Косинкин С.В.		03.03.21	
10.	Синельников С.М.	матрос	24.03.21	
11.	Кучеревый Р.В.	2ПКМ	02.04.21	
12.	Сенаненко А.Н.	1й мех	11.04.21	
13.	Зинуров А.К.	матрос	20.05.21	
14.	Кочев А.Г.	СПКМ	20.05.21	
15.	Усатый С.А.	моторист	21.05.21	
16.	Дыдо В.В.	Капитан	05.07.21	
17.	Калтыков Д.А.	2ПКМ	09.07.21	
18.	Камерцель В.Г.	матрос	12.08.21	
19.	Асташкина Е.В.	матрос-прим	07.09.21	
20.				

ФГБУ "Морспасслужба"
FSBI "Marine Rescue Service"

т/х «КАЛАС»
m/v «KALAS»

СУДОВОЙ ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ
SHIPBOARD GARBAGE MANAGEMENT PLAN

"УТВЕРЖДАЮ" / "APPROVED"

Менеджер / Manager

ФГБУ «МОРСПАССЛУЖБА»

120 ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ BRANCH OFFICE
РС ОДОБРЕНО
Российским Морским регистром судоходства по поручению Морской администрации
RS APPROVED
Approved by the Russian Maritime Register of Shipping under the authority of Maritime Administration of
Российской Федерации / the Russian Federation
805
Дата / Date 15.08.2019

Эксплуатационный для т/х "Калас" пр. MPSV12
Представитель ООО "Невский-СС3"
(подпись, расшифровка подписи) 16
Представитель 08
(подпись, расшифровка подписи) 19

MPSV12.02 - LMPP - 165

СОДЕРЖАНИЕ / CONTENTS /

ВВЕДЕНИЕ / INTRODUCTION / 3

1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ / DEFINITIONS AND APPLICATION / 5

2 ОБЩИЕ ДАННЫЕ ПО СУДНУ / GENERAL SHIP'S DATA / 13

3 ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ / ORGANIZING PROCEDURES / 16
3.1 ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ / GENERAL REMARKS/ 16
3.2 ЛИЦО, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ / PERSON RESPONSIBLE FOR GARBAGE PLAN OPERATIONS REALIZATION / 18
3.3 ОБЯЗАННОСТИ ЧЛЕНОВ СУДОВОГО ЭКИПАЖА / CREW MEMBERS' LIABILITIES / 20
3.4 УЧЕБНЫЕ ПРОГРАММЫ И ПРОГРАММЫ ТРЕНИРОВОК / EDUCATIONAL AND TRAINING PROGRAMMES / 21
3.5 ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ / GARBAGE RECORD BOOK / 23

4 ОПЕРАЦИИ С МУСОРОМ / GARBAGE OPERATIONS / 25
4.1 СБОР МУСОРА И ЕГО СОРТИРОВКА / GARBAGE COLLECTION AND SORTING / 25
4.1.1 Сбор мусора / Garbage collection / 27
4.1.2 Сортировка / Sortage / 29
4.2 ХРАНЕНИЕ МУСОРА / GARBAGE STORAGE / 30
4.3 ОБРАБОТКА МУСОРА / GARBAGE TREATMENT / 32
4.3.1 Измельчение пищевых отходов / Food wastes grinding / 32
4.4 УДАЛЕНИЕ МУСОРА / GARBAGE REMOVING / 33
4.4.1 Сброс в море / Disposal into the sea / 37
4.4.2 Сдача мусора в порту / Garbage transfer in the port / 47

5 ПРИЛОЖЕНИЕ / ANNEX / 49

6 ПЕРЕСМОТРЫ СУДОВОГО ПЛАНА УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ / REVIEWS OF SHIP'S GARBAGE MANAGEMENT PLAN / 51

7 ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ / LIST OF FAMILIARIZATION / 52

ВВЕДЕНИЕ
/ INTRODUCTION /

МАРПОЛ, Приложение V, Правило 10

Каждое судно валовой вместимостью 100 р.т. и более, и каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 человек и более, а также стационарные и плавучие платформы должны иметь и выполнять план управления мусором. В плане должны в письменном виде содержаться процедуры минимизации, сбора, хранения, обработки и удаления мусора, включая использование оборудования на борту судна. Он должен также определить лицо или лица, ответственные за выполнение плана.

Такой план должен быть написан на рабочем языке команды.

Судовой план управления мусором судна «КАЛАС» составлен в соответствии с требованиями Правила 10(2) Приложения V МАРПОЛ, принятой Резолюцией ИМО МЕРС.201(62).

Также при разработке плана управления мусором были учтены следующие документы:

- Резолюция МЕРС.220(63) Руководство по разработке Плана управления мусором.
- Резолюция МЕРС.277(70). Поправки к Приложению V к Конвенции МАРПОЛ. Вещества ВМС и форма Журнала операций с мусором.
- Резолюция МЕРС.295(71). Руководство 2017 года по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ.

Судовой план управления мусором содержит перечень мероприятий, которые проводятся на судне по предотвращению загрязнения мусором, и требования, выполнение которых являются обязательными для экипажа судна.

Судовладелец должен ежегодно пересматривать вышеуказанный План

MARPOL, Annex V, Regulation 10

Every ship of 100 tons gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 persons or more, and fixed or floating platforms shall carry a garbage management plan which the crew shall follow. This plan shall provide written procedures for minimizing, collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It shall also designate the person or persons in charge of carrying out the plan.

Such a plan shall be written in the working language of the crew.

The ship's plan of garbage operations of the ship «KALAS» was formed according to demands of Regulation 10 (2) of Annex V of MARPOL adopted by IMO Resolution MEPC.201(62).

The next documents were used for this plan development:

- Resolution MEPC.220(63). Guidelines for the development of garbage management plans.
- RESOLUTION MEPC.277(70). Amendments to MARPOL Annex V. HME substances and Form of Garbage Record Book.
- Resolution MEPC.295(71). 2017 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V.

The ship's plan of garbage operations contains list of measures that are held on the ship to prevent garbage pollution and the requirements, fulfilling of is necessary for the ship's crew.

The Shipowner must look through indicated above Plan every year.

На капитана судна возложена ответственность за введение в действие Судового плана управления мусором, внесение изменений в План, которые стали необходимыми в результате изменений, произошедших на судне в процессе его эксплуатации, а также по результатам проводимых на судне учений, тренировок и практики работы судового экипажа по предотвращению загрязнения мусором.

The captain of the ship is responsible for the introduction of the Plan into management of the Plan of garbage operations, inserting changings in the Plan that have become necessary because of changes occured on the ship during its management, and also according to the results of exercises, trainings and practice of the crew's work on the prevention of garbage pollution, held on the ship.

1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ / DEFINITIONS AND APPLICATION /

В тексте использована следующая терминология (Таблица 1.1).

In this text the following definitions were used (Table 1.1).

Таблица 1.1

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

Остатки груза означают остатки любого груза, не охваченные другими Приложениями к МАРПОЛ (т.е. кроме Приложения V), 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.

Иные чем зерно навалочные грузы, как они определены в правиле VI/1-1.2 СОЛАС, должны классифицироваться как являющиеся или не являющиеся вредными для морской среды согласно дополнению I к Приложению V.

Для целей Приложения V МАРПОЛ, остатки груза считаются вредными для морской среды (ВМС), если они являются остатками навалочных грузов, которые классифицируются в соответствии с критериями Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ (СГС) Организации Объединенных Наций и характеризуются следующими параметрами [1)].

.1 острая токсичность в водной среде Класса 1; и/или
.2 хроническая токсичность в водной среде Класса 1 или 2; и/или
.3 канцерогенность [2)] Класса 1А или 1В в сочетании с неспособностью к быстрому разложению и высоким уровнем биоаккумуляции; и/или
.4 мутагенность [2)] Класса 1А или 1В в сочетании с неспособностью к быстрому разложению и высоким уровнем биоаккумуляции; и/или
.5 репродуктивная токсичность [2)] Класса 1А или 1В в сочетании с неспособностью к быстрому разложению и высоким уровнем биоаккумуляции; и/или
.6 специфическая избирательная токсичность, поражающая отдельные органы-мишени при многократном воздействии [2)], Класса 1 в сочетании с неспособностью к быстрому разложению и высоким уровнем биоаккумуляции; и/или
.7 принадлежность к категории навалочных грузов, содержащих синтетические полимеры, резины, пластмассы или гранулированное полимерное сырье, либо состоящих из них (включая крошку, стружку и тому подобные дробленые и измельченные материалы).

[1)] Критерии основаны на СГС ООН. Рекомендации, необходимые для правильной интерпретации критериев и классификации применительно к отдельным веществам (таким, как металлы и неорганические соединения металлов), содержатся в приложениях 9 и 10 к СГС ООН и должны выполняться.
[2)] Вещества, включенные в классификацию как представляющие опасность вследствие их канцерогенности, мутагенности, репродуктивной токсичности или специфической избирательной токсичности, поражающей отдельные органы-мишени при многократном воздействии, в случае поступления в организм пероральным или дермальным путем либо без указания пути поступления в организм в краткой характеристике опасности.

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.
Бытовые отходы	означают все виды отходов, не охваченные другими Приложениями МАРПОЛ (т.е. кроме Приложения V), которые образуются в жилых помещениях судна. Бытовые отходы не включают хозяйственно-бытовые воды.
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.
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.
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.
Пищевые отходы	означают любые испорченные или неиспорченные пищевые продукты, такие, как фрукты, овощи, молочные продукты, птица, мясные продукты и пищевые остатки, образующиеся на судне.
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 МАРПОЛ. Мусор не включает свежую рыбу и ее остатки, образующиеся в результате промысловых операций в ходе рейса или в результате деятельности, связанной с рыборазведением, к которому относится перевозка рыбы, включая моллюсков и ракообразных, для помещения на объект рыборазведения, а также перевозка выращенной рыбы, включая моллюсков и ракообразных, с таких объектов на берег для переработки.
Зола из инсинераторов	означает золу и шлак из судовых инсинераторов, используемых для сжигания мусора.
Ближайший берег	Выражение «от ближайшего берега» означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей Приложения V МАРПОЛ выражение «от ближайшего берега» у северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии: с координатами 11°00' ю.ш. и 142°08' в.д., к точке 10°35' ю.ш. и 141°55' в.д., затем к точке 10°00' ю.ш. и 142°00' в.д., затем к точке 09°10' ю.ш. и 143°52' в.д., затем к точке 09°00' ю.ш. и 144°30' в.д., затем к точке 10°41' ю.ш. и 145°00' в.д., затем к точке 13°00' ю.ш. и 145°00' в.д., затем к точке 15°00' ю.ш. и 146°00' в.д.,

затем к точке 17°30' ю.ш. и 147°00' в.д.,
затем к точке 21°00' ю.ш. и 152°55' в.д.,
затем к точке 24°30' ю.ш. и 154°00' в.д.,
затем к точке 24°42' ю.ш. и 153°15' в.д. (на побережье Австралии)

Эксплуатационные отходы означают все твердые отходы (включая шлам), не охваченные другими Приложениями МАРПОЛ (т.е. кроме Приложения V), 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 промывочной воде грузовых трюмов и наружных поверхностей судна. Эксплуатационные отходы не включают хозяйственно-бытовые воды, льяльные воды или другие подобные сбросы, существенно важные для эксплуатации судна, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией (см. MEPC 259(71)).

Пластмасса означает твердый материал, который содержит в качестве основного ингредиента один высокомолекулярный полимер или более и который образуется 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.

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 Приложения V МАРПОЛ особыми районами являются районы Средиземного моря, Балтийского моря, Черного моря, Красного моря и Район заливов, 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°с.ш., а на западе - меридианом 5°36' з.д. 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' с.ш. у мыса Скаген в проливе Скагеррак.

.3 район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° с.ш.

.4 район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга локсодромой, проходящей между Рас-си-Ан (12°8.5' с.ш., 43°19.6' в.д.) и Хусн-Мурад (12°40.4' с.ш., 43°30.2' в.д.)

.5 Район заливов означает морской район, расположенный к северо-западу от локсодромой, проходящей между Рас-эль-Хадд (22°30' с.ш., 59°48' в.д.) и Рас-эль-Фасте (25°04' с.ш., 61°25' в.д.).

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

.1 с севера – параллелью 62° с.ш., на западе – меридианом 4° з.д.;

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

.3 проливом Ла-Манш и подходами к нему к востоку от меридиана 5° з.д. и к северу от параллели 48°30' с.ш.

.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 границах, образованной параллелью 30° с.ш. от Флориды в восточном направлении до меридиана 77°30' з.д., откуда локсодромой до пересечения параллели 20° с.ш. и меридиана 59' з.д., оттуда локсодромой до пересечения параллели 7°20' с.ш. и меридиана 50° з.д., оттуда локсодромой, проведенной в юго-западном направлении до восточной границы Французской Гвианы.

Посудные помои	означают остаток после ручной или автоматической мойки тарелок и кухонной посуды, которые были предварительно очищены в той степени, что любые прилипающие к ним частицы пищи обычно не будут мешать работе автоматических посудомоечных машин.
Хозяйственно-бытовые воды	означают стоки из спускных труб для посудных помоев, душевых, прачечных, ванных и раковин. Они не включают стоки из туалетов, писсуаров, лазаретов и помещений для животных, как они определены в правиле 1.3 Приложения IV (сточные воды) к Конвенции МАРПОЛ, и они не включают стоки из грузовых помещений. Хозяйственно-бытовые воды не считаются мусором в контексте Приложения V.
Утилизация	означает деятельность по отделению и извлечению компонентов и материалов для переработки.
Повторное использование	означает деятельность по извлечению компонентов и материалов для дальнейшего использования без переработки.
Электронные отходы	электротехнические и электронные отходы, образующиеся на борту (например: электронные карты, устройства, приборы, оборудование, компьютеры, картриджи принтеров и т. д.)
Промасленная ветошь	ветошь, пропитанная маслом, как обусловлено в Приложении I к Конвенции МАРПОЛ

Table 1.1

Animal carcasses	means the bodies of any animals that are carried on board as cargo and that die or are euthanized during the voyage.
Cargo residues	means the remnants of any cargo which are not covered by other MARPOL Annexes (i.e. except Annex V) and which remain on the deck or in holds following loading or unloading, including loading and unloading excess or spillage, whether in wet or dry condition or entrained in wash water but does not include cargo dust remaining on the deck after sweeping or dust on the external surfaces of the ship. Solid bulk cargoes, as defined in regulation VI/1-1.2 of the SOLAS, other than grain, shall be classified in accordance with appendix I of MARPOL Annex V, and declared as to whether or not they are harmful to the marine environment. For the purpose of MARPOL Annex V, cargo residues are considered to be harmful to the marine environment (HME) if they are residues of solid bulk cargoes which are classified according to the criteria of the United Nations Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS) meeting the following parameters [3] .1 Acute Aquatic Toxicity Category 1; and/or .2 Chronic Aquatic Toxicity Category 1 or 2; and/or .3 Carcinogenicity [4] Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or .4 Mutagenicity [4] Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or .5 Reproductive Toxicity [4] Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or .6 Specific Target Organ Toxicity Repeated Exposure [4] Category 1 combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or .7 Solid bulk cargoes containing or consisting of synthetic polymers, rubber, plastics, or plastic feedstock pellets (this includes materials that are shredded, milled, chopped or macerated or similar materials).
Cooking oil	means any type of edible oil or animal fat used or intended to be used for the preparation or cooking of food, but does not include the food itself that is prepared using these oils.
Domestic wastes	means all types of wastes not covered by other MARPOL Annexes (i.e. except Annex V) that are generated in the accommodation spaces on board the ship. Domestic wastes does not include grey water
En route	means that the ship is underway at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.
Fishing gear	means any physical device or part thereof or combination of items that may be placed on or in the water or on the sea-bed with the intended purpose of capturing, or controlling for subsequent capture or harvesting, marine or fresh water organisms.

[3] The criteria are based on UN GHS. For specific products (e.g. metals and inorganic metal compounds) guidance available in UN GHS, annexes 9 and 10 is essential for proper interpretation of the criteria and classification and should be followed.
[4] Products that are classified for Carcinogenicity, Mutagenicity, Reproductive Toxicity or Specific Target Organ Toxicity Repeated Exposure for oral and dermal hazards or without specification of the exposure route in the hazard statement.

Fixed or floating platforms	means fixed or floating structures located at sea which are engaged in the exploration, exploitation or associated offshore processing of sea-bed mineral resources.
Food wastes	means any spoiled or unspoiled food substances and includes fruits, vegetables, dairy products, poultry, meat products and food scraps generated aboard ship
Garbage	means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other MARPOL Annexes (i.e. except Annex V). Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.
Incinerator ashes	means ash and clinkers resulting from shipboard incinerators used for the incineration of garbage.
Nearest land	The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in: latitude 11°00', longitude 142°08'E to a point in latitude 10°35'S, longitude 141°55'E thence to a point latitude 10°00'S, longitude 142°00'E thence to a point latitude 9°10'S, longitude 143°52'E thence to a point latitude 9°00'S, longitude 144°30'E thence to a point latitude 10°41'S, longitude 145°00'E thence to a point latitude 13°00'S, longitude 145°00'E thence to a point latitude 15°00'S, longitude 146°00'E thence to a point latitude 17°30'S, longitude 147°00'E thence to a point latitude 21°00'S, longitude 152°55'E thence to a point latitude 24°30'S, longitude 154°00'E thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42'S, longitude 153°15'E
Operational wastes	means all solid wastes (including slurries) not covered by other MARPOL Annexes (i.e. except Annex V) that are collected on board during normal maintenance or operations of a ship, or used for cargo stowage and handling. Operational wastes also include cleaning agents and additives contained in cargo hold and external wash water. Operational wastes does not include grey water, bilge water, or other similar discharges essential to the operation of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization (see MEPC 295(71)).
Plastic	means a solid material which contains as an essential ingredient one or more high molecular mass polymers and which is formed (shaped) during either manufacture of the polymer or the fabrication into a finished product by heat and/or pressure. Plastics have material properties ranging from hard and brittle to soft and elastic. For the purposes of this annex, "all plastics" means all garbage that consists of or includes plastic in any form, including synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products.

Special area means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required.

For the purposes of MARPOL Annex V the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the Gulfs area, the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, which are defined as follows:

.1 The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian 5°36´ W.

.2 The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57° 44.8´ N.

.3 The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.

.4 The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12° 28.5´ N, 43° 19.6´ E) and Husn Murad (12° 40.4´N, 43° 30.2´E).

.5 The Gulfs area means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22° 30´ N, 59° 48´ E) and Ras al Fasteh (25°04´N, 61°25´E).

.6 The North Sea area means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:

.1 the North Sea southwards of latitude 62° N and eastwards of longitude 4° W;

.2 the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57° 44.8´N; and

.3 the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5° W and northwards of latitude 48° 30´N.

.7 The Antarctic area means the sea area south of latitude 60° S.

.8 The Wider Caribbean Region means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30° N parallel from Florida eastward to 77°30´W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20°N parallel and 59°W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7°20' N parallel and 50°W meridian, thence a rhumb line drawn southwesterly to the eastern boundary of French Guiana.

Dishwater means the residue from the manual or automatic washing of dishes and cooking utensils which have been pre-cleaned to the extent that any food particles adhering to them would not normally interfere with the operation of automatic dishwashers

Grey water means drainage from dishwater, shower, laundry, bath and washbasin drains. It does not include drainage from toilets, urinals, hospitals, and animal spaces, as defined in regulation 1.3 of MARPOL Annex IV (sewage), and it does not include drainage from cargo spaces. Grey water is not considered as garbage in the context of Annex V.

Recycling	means the activity of segregating and recovering components and materials for reprocessing.
Reuse	means the activity of recovering components and materials for further use without reprocessing.
E-waste	E-waste generated on board (e.g. electronic cards, gadgets, instruments, equipment, computers, printer cartridges, etc.).
Oily rags	rags which have been saturated with oil as controlled in MARPOL Annex I

2 ОБЩИЕ ДАННЫЕ ПО СУДНУ / GENERAL SHIP'S DATA /

Тип судна	**Vessel's type**
Многофункциональный мелкосидящий буксир-спасатель с двумя гребными винтам, с усиленным ледовым классом, с наклонным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью, с удлиненной двухъярусной надстройкой бака, носовым расположением жилой надстройки и машинным отделением в средней части, с дизельной энергетической установкой, с двумя носовыми и одним кормовым подруливающими устройствами, с категорией ледового усиления «Arc5».	Multipurpose small-draught rescue vessel with two propellers, with high ice class, with raked stem and cruiser aft end, with long double tier forecastle superstructure, with fore deckhouse and engine room amidship, with diesel propulsion plant, with two bow and single stern thrusters, with «Arc5» ice category.
В соответствии с Санитарными правилами для морских судов судно относится к первой категории.	According to the Sanitary regulations for Sea Ships the vessel concerns to the first category.
Назначение	**Purpose**
Патрулирование, аварийно-спасательное дежурство в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов в соответствии с классом;	Stand-by duty, rescue duty in areas of shipping, fishing, sea oil and gas fields according to the vessel's class;
Поиск и оказание помощи терпящим бедствие судам;	Search-off and assistance for damaged vessels which are in distress;
Аварийно-спасательные, судоремонтные и водолазные работы на глубине до 60 м, а также подводно-технические работы с подводной сваркой и резкой;	Rescue, ship-repair and diving works at depth not more than 60 m, also diving works with underwater welding and cutting;
Буксировка аварийных судов и объектов к месту убежищ, а также выполнение морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде;	Towage service of damaged vessels and objects to shelter area, also providing marine towage of vessels, floating objects and constructions in ice conditions and at open water;
Тушение горящего на воде топлива, ликвидация аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН);	Firefighting of burning fuel on water, oil and oil products spills response;
Поиск и обследование подводных потенциально опасных объектов;	Search and inspection of underwater potential accident objects;
Поиск, спасение, эвакуация и размещение людей, оказание им медицинской помощи;	Search, rescue, evacuation and accommodation of people, providing medical aid to them;
Оказание помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря;	Providing assistance at firefighting at floating and coastal objects accessible from sea side;
Доставку генеральных и наливных грузов;	Delivery of general cargo and liquid cargoes;
Доставку персонала;	Delivery of staff;
Управление ТНГА рабочего класса с глубиной погружения до 3000 м.	Service of ROV of working class with depth up to 3000 m.

Название судна «КАЛАС»	Name of ship «KALAS
Предыдущее название судна –	Previous name of ship –

Номер ИМО	9797589	IMO Number
Позывной сигнал	UBVS4	Call sign
Порт приписки	Корсаков, Российская Федерация	Port of registry
Год и место постройки, строительный №	2019, Невский судостроительно-судоремонтный завод, Шлиссельбург, Российская Федерация, №1202	Year and place of building, hull No.
Классификационное общество	Российский Морской Регистр Судоходства	Classification society
Регистровый номер	141020	Registered Number
Класс судна	KM ⍟ Arc5 1 AUT1 FF2WS DYNPOS-2 Salvage Ship	Class notation
Менеджер	ФГБУ «Морспасслужба»	Manager

Длина наибольшая, м	79.85	Length overall, m
Длина между перпендикулярами, м	73.39	Length between PP , m
Ширина, м	16.80	Breadth, m
Высота борта, м	6.70	Depth, m
Осадка по КВЛ, м	3.20	Draught due to DWL , m.
Водоизмещение (осадка по КВЛ), т	3077	Displacement (DWL draught), t
Дедвейт (осадка по КВЛ), т	424	Deadweight (DWL draught), t
Осадка максимальная, м.	4.50	Draught scantling, m
Водоизмещение, т.	4573	Displacement, t
Дедвейт, т.	1920	Deadweight, t
Валовая вместимость	3030	Gross Tonnage
Автономность по мусору, сутки	30	Garbage autonomy, days
Экипаж, чел.	36	Crew, persons
Наличие измельчителя для пищ. отходов	Да	Presence of food waste grinder

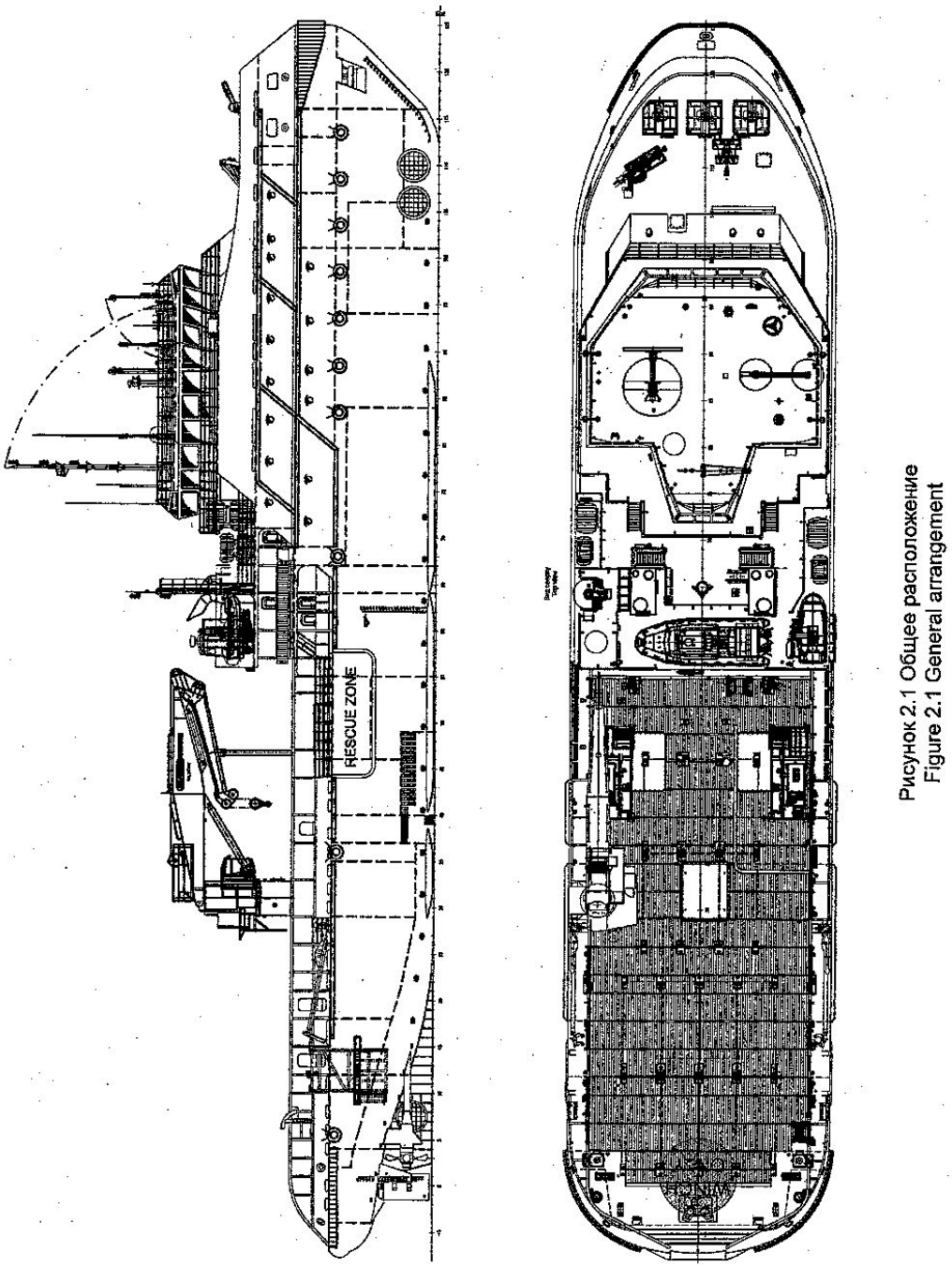


Рисунок 2.1 Общее расположение
Figure 2.1 General arrangement

3 ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ / ORGANIZING PROCEDURES /

3.1 ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ / GENERAL REMARKS/

Судовой план управления мусором включает в себя описание процедур сбора, сортировки (разделения мусора по категориям), хранения, удаления мусора с судна и содержит перечень имеющихся на судне устройств для хранения мусора с указанием их вместимости и расположения.

This shipboard Garbage Management Plan includes the description of collecting, sortage (dividing the garbage into categories), storing, disposing of the garbage from the ship and contains a list of constructions for disposing of the garbage on board with the indication of their capacity and location.

В соответствии с Правилом 10(2) Приложение V к МАРПОЛ Судовой план управления мусором составлен на рабочем языке экипажа судна, т.е. на русском языке. Перевод на английский язык выполнен для удобства использования.

According to the Regulation 10 (2) annex V to MARPOL the ship's Garbage Management Plan was formed in Russian as working language of the crew. English translation was carried out for convenience purposes.

Судовой план управления мусором хранится у старшего помощника капитана – ответственного лица за выполнение Плана (см. п.3.2). Местонахождение Судового плана управления мусором должно быть известно всему командному составу судна.

Garbage Management Plan is stored at the chief officer, who is responsible for the fulfilling of the plan (see paragraph 3.2). The location of the s Garbage Management Plan must be known by all ship's officers.

В соответствии с Правилом 10(3) вышеуказанного Приложения V на судне «КАЛАС» имеется Журнал операций с мусором установленной формы (см. 3.5).

According to the Regulation 10(3) of above mentioned Annex V the Garbage Record Book of certain form is presented onboard of m/v «KALAS» (see 3.5).

Записи в Журнале операций с мусором делаются на русском и английском языках. В случае возникновения споров или расхождений предпочтение отдается записям на русском языке.

The notations in the Garbage Record Book should be made in Russian and in English. In case of arguing or divergences Russian variant is preferred.

В соответствии с Правилом 10(1) вышеуказанного Приложения V на судне в местах, установленных распоряжением капитана судна, вывешены плакаты, извещающие экипаж судна о требованиях к процедуре удаления (сброса) мусора за пределами особых районов и в пределах особых районов (Правила 3, 4, 5 и 6 Приложения V к МАРПОЛ).

According to the Regulation 10(1) of above mentioned Annex V placards are arranged in places, indicated by the captain's directions. These placards should inform the crew about the requirements to the procedure of disposing the garbage within and out of special areas (Regulations 3, 4, 5 and 6 of Annex V of MARPOL).

Плакаты, указанные в предыдущем пункте, составлены на русском и английском языках.

The placards indicated above are in Russian and English.

В основу мероприятий по предотвращению загрязнения мусором, проводимых на судне, заложено следующее:

- *сокращение количества источников мусора на судне;*
- *разделение мусора по категориям (сортировка) при его сборе в маркированные мусороприемники перед транспортировкой его к местам хранения;*
- *удаление мусора за борт только в разрешенных для сброса местах и сдача мусора в приемные сооружения портов.*

При этом особое внимание обращается на следующее:

- *сведение к минимуму приема на борт вероятного (потенциального) мусора и сведения к минимуму образования мусора на борту;*
- *использование упаковки, контейнеров (тары) многократного использования при получении провизии, снабжения;*
- *ограничение (по возможности) употребления пластмассовой тары, упаковки из полимерных материалов одноразового использования.*

Basic ship's measures for avoiding the garbage pollution are based on, as follows :

- *reducing of the quantity of the sources of garbage on board;*
- *dividing the garbage into categories (sorting) while its storing in marked receptacles before transportation to place of storage;*
- *discharge garbage to sea only in places where the disposing of garbage is allowed and delivery to port reception facilities.*

In this case special attention is paid to, as follows:

- *reducing to minimum the taking of possible (potential) garbage and reducing to minimum the appearance of garbage on board ;*
- *using the packing, containers of repeated use, while taking the provision and the supply ;*
- *avoiding (if possible) of the use of plastic containers, disposable packing of PVC plastics.*

3.2 ЛИЦО, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ / PERSON RESPONSIBLE FOR GARBAGE PLAN OPERATIONS REALIZATION /

Старший помощник капитана судна «КАЛАС» является ответственным лицом за осуществление процедур, предусмотренных Судовым планом управления мусором.

Старший помощник капитана:

- организует и координирует работу судового экипажа по предотвращению загрязнения мусором и обеспечению надлежащего сбора, сортировки (разделения мусора по категориям), хранения и удаления мусора;
- составляет учебные программы, имеющие целью обучение судового экипажа комплексу мероприятий по предотвращению загрязнения мусором в соответствии с требованиями Приложения V к МАРПОЛ;
- составляет инструкции для судового экипажа по выполнению требований и указаний вышеперечисленных документов;
- привлекает к составлению указанных выше учебных программ и инструкций командный состав судна;
- организует и принимает участие в проведении учебных занятий, тренировок по сбору, сортировке (разделению мусора по категориям), хранению и удалению мусора;
- обеспечивает наличие в Журнале операций с мусором подписей соответствующего лица командного состава судна, ответственного за ведение записей в указанном Журнале, или лично делает эти записи;
- принимает меры к обеспечению наличия мусороприемников в судовых помещениях и ёмкостей для хранения мусора в местах, определённых администрацией судна, и контролирует их надлежащее техническое состояние;

The Chief Mate of the ship «KALAS» is responsible for the realization of procedures, foreseen by the Shipboard Garbage Management Plan.

The Chief Mate:

- organizes and coordinates the work of the ship's crew on the prevention of garbage pollution and providing the necessary collecting, sortage (dividing the garbage to categories), storing and disposing of the garbage;
- forms educational courses, with the purpose of tell the ship's crew a complex of measures on the prevention of garbage pollution according to the requirements of Annex V of MARPOL;
- forms the instructions for the ship's crew on performing the requirements and the instructions of the documents mentioned above;
- involves officers into producing of mentioned above educational courses and instructions;
- organizes and takes part in holding the teachings, trainings on collecting, sortage (dividing the garbage to categories), storing and disposing of the garbage;
- provides the presence in the Garbage Record Book signatures of the corresponding officers, responsible for the notations in the indicated book or personally makes these notations;
- takes measures to provide the presence of receptacles and containers for storing the garbage in places, defined by the ship's administration and controls their proper technical condition;

- обеспечивает наличие на установленных местах плакатов, извещающих экипаж судна о требованиях к процедуре удаления (сброса) мусора, определенных Правилами 3, 4, 5 и 6 Приложения V МАРПОЛ;
- контролирует правильное ведение записей в Журнале операций с мусором;
- представляет капитану судна на подпись заполненные страницы Журнала операций с мусором;
- обеспечивает и поддерживает связь с портовыми властями и береговыми службами в отношении своевременной сдачи в приемные сооружения накопленного на судне мусора.

- provides the presence in defined places of placards, informing the ship's crew about the requirements to the procedure of disposing of the garbage, defined by the Regulations 3, 4, 5 and 6 of Annex V of MARPOL;
- controls proper notations in the Garbage Record Book;
- presents the filled pages of the garbage record book to the captain for signing;
- provides and maintains the connection with the port authorities and the shore services in relation with timely disposing of the stored on board garbage into the reception facilities.

3.3 ОБЯЗАННОСТИ ЧЛЕНОВ СУДОВОГО ЭКИПАЖА / CREW MEMBERS' LIABILITIES /

Все члены экипажа судна «КАЛАС» обязаны:

- соблюдать требования, предписанные правилами Приложения V МАРПОЛ (МЕРС 201(62)) и Руководства по применению Приложения V МАРПОЛ (МЕРС 295(71)),
- выполнять указания администрации судна и судовые правила по предотвращению загрязнения мусором,
- оказывать помощь старшему помощнику капитана, ответственному лицу за выполнение Судового плана управления мусором, в проведении мероприятий по предотвращению загрязнения мусором,
- проводить, в соответствии правилами, наставлениями (см. ниже) и судовыми инструкциями, сбор, сортировку (разделение мусора по категориям), транспортировку к местам хранения и удаление мусора с судна в разрешенных местах или в приемные сооружения.

Все члены судового экипажа должны принимать участие в учебных занятиях и тренировках, которые проводятся на судне с целью подготовки членов экипажа, к выполнению мероприятий по предотвращению загрязнения мусором.

All the members of the crew of the ship «KALAS» have to

- maintain the requirements of the Regulations of MARPOL Appendix V (MEPC 201(62)) and n Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V (MEPC 295(71)),
- comply the instructions of the ship's administration and the ship's rules on the prevention of garbage pollution,
- carry out assistance to the chief officer, that is responsible for performing the shipboard Garbage Management Plan in fulfilling the measures on the prevention the garbage pollution,
- according to the rules, guidelines (see below) and ship instructions carry out collecting, sortage (dividing the garbage to categories), transporting to places of storing and disposing of the garbage from the ship at allowed places or reception facilities.

All the crew members should to take part in training courses and practical trainings, that are carried out on board in order to prepare the crew members to performing the measures on the garbage pollution prevention.

3.4 УЧЕБНЫЕ ПРОГРАММЫ И ПРОГРАММЫ ТРЕНИРОВОК / EDUCATIONAL AND TRAINING PROGRAMMES /

Учебные программы и программы тренировок создаются под руководством и при непосредственном участии старшего помощника капитана. Учебные программы и программы тренировок имеют целью обучение судового экипажа судовым правилам предотвращения загрязнения мусором, способам сбора, сортировки, хранения и удаления мусора.

Educational and training courses are created with help and participation of the Chief Mate. Educational and training courses have a purpose of telling the crew the ship's rules on the garbage pollution prevention, ways of collecting, sortage, storing and disposing of the garbage.

Учебные занятия и тренировки, которые проводятся по указанным выше программам, включаются в планы технической учебы судового экипажа. Учебные занятия и тренировки проводятся под руководством и при непосредственном участии старшего помощника капитана.

The educational and practicable trainings, which are held according to indicated above courses, are included into plans of technical education of the crew. The educational and practicable trainings are held under direction and participation of the Chief Mate.

В результате проведения учебных занятий и тренировок члены судового экипажа получают необходимые знания и навыки по предотвращению загрязнения мусором и в том числе:

- *знания о составе мусора, образующегося на судне, и навыки обращения с этим мусором,*
- *приемы сортировки мусора по его видам и навыки по проведению сортировки различных видов мусора,*
- *знания требований правил Приложения V МАРПОЛ (применимых к данному судну) и навыки практического применения требований этих правил,*
- *знание правил удаления мусора с судна за пределами и в пределах особых районов, удаления мусора с судна при стоянках в портах,*
- *знание состава, вместимости и расположения устройств для сбора и хранения мусора, имеющихся на судне, и навыки обращения с этими устройствами,*
- *знание состава судовой документации по предотвращению загрязнения мусором.*

As a result of performing the educational and practicable trainings the crew members acquire necessary knowledge and skills on the prevention of garbage pollution, including:

- *knowledge about the components of the garbage and skills of dealing with this garbage;*
- *the ways of sortage of the garbage due to its types and skills on performing the sortage of different types of garbage;*
- *the knowledge of the Regulations of MARPOL Annex V (applied for this ship) and the skills of practical apply of requirements of these regulations;*
- *knowledge of disposing rules of the ship garbage from within and outside of the special areas, garbage disposing from the ship while staying at ports;*
- *knowledge of the list, capacity and location of the constructions for collecting and storing of the garbage, that are arranged on board the ship and skills of using these constructions ;*
- *knowledge of the composition of the ship's documents on the garbage pollution prevention.*

Подготовка членов судового экипажа в отношении предотвращения загрязнения мусором должна ежегодно проверяться администрацией судна.

The training of the crew members in relation with the garbage pollution prevention should be checked by the ship's administration every year.

Каждый новый член судового экипажа, прибывший на судно, должен быть ознакомлен с правилами обращения с мусором на судне.

Every new crew member, jointed to the ship, should be acquainted with the garbage prevention rules.

Такой инструктаж проводит старший помощник капитана или лицо, уполномоченное администрацией судна на проведение такого инструктажа. Во всех случаях проверку знания правил предотвращения загрязнения мусором с судна у новых членов судового экипажа производит старший помощник капитана.

Such instructional advice is carried out by the Chief Mate or by the person in charged for such instructions and authorized by the ship's administration. In any case the knowledge of rules on the garbage pollution prevention from ships of the new crew members is checked by the Chief Mate.

3.5 ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ / GARBAGE RECORD BOOK /

Каждое судно валовой вместимостью 100 и более и каждое судно, которое сертифицировано для перевозки 15 человек и более занятое в рейсах в порты или к морским терминалам находящимся под юрисдикцией других сторон Конвенции МАРПОЛ, должны иметь Журнал операций с мусором.

Every ship of 100 tons gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 persons or more, that makes voyages to ports or sea terminals that are under jurisdiction of other sides of the MARPOL Convention must have a garbage record book.

Валовая вместимость судна составляет 3030, экипаж 36 человек. Судно снабжено Журналом операций с мусором установленной формы.

This vessel's GT is of 3030, crew consists of 36 persons. Garbage Record Book of certain form is presented onboard the vessel.

Каждая выполненная операция по сбросу в море или приемные сооружения быстро регистрируется в Журнале операций с мусором и подписывается в день сброса ответственным лицом командного состава.

Each discharge into the sea or to a reception facility shall be promptly recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the discharge by the officer in charge.

Каждая заполненная страница Журнала операций с мусором подписывается капитаном судна.

Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship.

Записи в Журнале операций с мусором производятся по меньшей мере на английском языке. В случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на официальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

The entries in the Garbage Record Book shall be at least in English. Where the entries are also made in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, the entries in that language shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Записи о каждом сбросе мусора в море должны включать дату и время, местонахождение судна (широту и долготу), категорию и приблизительное количество (в м^3) сброшенного мусора. В случае сброса остатков груза помимо вышеперечисленного указывается местонахождение судна на момент начала и окончания сброса.

The entry for each discharge into the sea shall include date and time, position of the ship (latitude and longitude), category of the garbage and the estimated amount (in m^3) discharged. For discharge of cargo residues the discharge start and stop positions shall be recorded in addition to the foregoing.

Записи о каждом сбросе в портовое приемное сооружение или на другое судно должны включать дату и время сброса, название порта, сооружения или судна, категории сброшенного мусора и приблизительное количество сброшенного мусора каждой категории в м^3.

The entry for each discharge to a port reception facility or another ship shall include date and time of discharge, port or facility or name of ship, categories of garbage discharged, and the estimated amount discharged for each category in m^3.

Журнал операций с мусором заодно с квитанциями, полученными от приемных сооружений, должен храниться на борту судна в таком месте, которое легкодоступно для проверки в разумное время. Этот документ должен сохраняться в течение по меньшей мере двух лет после внесения в него последней записи.

The Garbage Record Book along with receipts obtained from reception facilities shall be kept on board the ship and in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. This document shall be preserved for a period of at least two years from the date of the last entry made in it.

В случае каких-либо сбросов или случайных потерь, упомянутых в Правиле 7 Приложения V МАРПОЛ, в Журнале операций с мусором или, если валовая вместимость судна составляет менее 100, в судовом журнале производится запись с указанием даты и времени происшествия, порта или местонахождения судна во время происшествия (широта, долгота и глубина воды, если она известна), причин сброса или потери, характера сброшенных или потерянных объектов, категорий сброшенного или потерянного мусора, приблизительного количества сброшенного мусора каждой категории в $м^3$; надлежащих мер, принятых для предотвращения или минимизации такого сброса или случайной потери, и общих замечаний.

In the event of any discharge or accidental loss referred to Regulation 7 of MARPOL Annex V, an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship of less than 100 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official logbook of the date and time of occurrence, port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known), the reason for the discharge or loss, details of the items discharged or lost, categories of garbage discharged or lost, estimated amount for each category m^3, reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss and general remarks.

Администрация может освободить от выполнения требований относительно Журнала операций с мусором любое судно, выполняющее рейсы продолжительностью 1 (один) час или менее, на котором допускается перевозка 15 человек или более.

The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for any ship engaged on voyages of one (1) hour or less in duration which is certified to carry 15 or more persons.

Компетентные власти правительства Стороны Конвенции МАРПОЛ могут проверить Журнал операций с мусором на борту любого судна, находящегося в ее портах или у прибрежных терминалах, к которому применяется настоящее правило, и снять копию с любой записи Журнала, а также потребовать, чтобы капитан судна заверил, что эта копия является подлинной копией такой записи.

The competent authority of the Government of a Party to the MARPOL Convention may inspect the Garbage Record Books on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its ports or offshore terminals and may make a copy of any entry in this book, and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such an entry.

Проверка Журнала операций с мусором и снятие заверенной копии компетентными властями должна осуществляться как можно быстрее, чтобы не вызвать чрезмерной задержки судна

The inspection of a Garbage Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

4 ОПЕРАЦИИ С МУСОРОМ / GARBAGE OPERATIONS /

4.1 СБОР МУСОРА И ЕГО СОРТИРОВКА / GARBAGE COLLECTION AND SORTING /

Каждая операция сжигания мусора, сброса мусора в море, на береговые приемные сооружения или на другое судно должна быть зарегистрирована в Журнале операций с мусором.

Every operation of garbage complete burning, disposing of the garbage to sea or into shore receiving facilities or to other ship must be registered in the garbage record book.

Отходы, связанные с обслуживанием, образуются более или менее равномерное в ходе повседневных операций на борту судна. В некоторых случаях отходы, связанные с обслуживанием, могут быть загрязнены такими веществами, как нефть или токсичные химические вещества, регулируемыми в соответствии с другими приложениями или другими законами по борьбе с загрязнением. В таких случаях первоочередными являются более строгие требования по удалению.

Maintenance wastes are generated more or less steadily during the course of routine ship operations. In some cases, maintenance wastes may be contaminated with substances, such as oil or toxic chemicals, controlled under other annexes or other pollution control laws. In such cases, the more stringent disposal requirements take precedence.

Грузовые остатки образуются в результате неэффективности погрузки, выгрузки и обработки на борту.

Cargo residues arc created through inefficiencies in loading, unloading and on-board handling.

Поскольку на грузовые остатки распространяется действие настоящего Плана, в некоторых случаях портовые приемные сооружения могут с трудом справляться с их обработкой. Рекомендуется выгружать груз как можно эффективнее, чтобы избегать или сводить к минимуму образование грузовых остатков.

As cargo residues fall under the scope of these guidelines, it may, in certain cases, be difficult for port reception facilities to handle such residues. It is therefore recommended that cargo be unloaded as efficiently as possible in order to avoid or minimize cargo residues.

Следует тщательно контролировать как на борту, так и на причале образование сухого мусора при грузовых операциях. Поскольку такой мусор обычно образуется в порту, его следует полностью удалять до выхода в море и доставлять либо в предназначенное для груза помещение, либо в портовое приемное сооружение. Помещения на судне, где мусор образуется часто, следует содержать таким образом, чтобы образуемые остатки можно было легко собирать.

Spillage of the cargo during transfer operations should be carefully controlled, both on board and from dockside. Since this spillage typically occurs in port, it should be completely cleaned up prior to sailing and either delivered into the intended cargo space or into the port reception facility. Shipboard areas where spillage is most common should be protected such that the residues are easily recovered.

При сборе и сортировке мусора следует иметь в виду, что мусор может быть использован вторично. Следует принимать во внимание принципы, указанные в таблице на рисунке ниже.

During garbage collection and sorting one may keep in mind, that garbage may be used for the second time. Ideas shown in the table in the figure below, should be taken into consideration.

ВТОРИЧНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ И УТИЛИЗАЦИЯ МУСОРА
RECYCLING AND GARBAGE DISPOSAL

Тип мусора Type of garbage	Предмет Item	Способ вторичного использования или утилизации Method of recycling and garbage disposal
Пластик Plastic	Бутилированная вода – использованная бутылка Bottled water - used bottle	Могут быть использованы для хранения жидкостей May be used on board for storing liquids etc.
Пластик Plastic	Мешки для мусора Garbage bags	Могут быть снова использованы для хранения мусора на судне May be reused for storing garbage on board.
Пластик Plastic	Контейнеры, ящики от различного материала Container, trays from various store supply	Могут быть снова использованы для сортировки предметов May be re-used to segregate items in various stores
Пластик Plastic	Пустые картриджи для принтера Empty printer cartridges	Пустые картриджи могут быть заполнены на борту или отправлены производителю для заправки / Отправляются на утилизацию Empty cartridges may be refilled onboard or sent to the maker for refilling / Land ashore for recycling.
Пластик Plastic	Пластиковые отходы Plastic scraps	Отправляются на утилизации Land ashore for recycling.
Упаковочный материал Packing materials	Пластик/ пенопласт Plastic / foam packing material	Данные упаковочные материалы могут быть использованы для отправки на сушу предметов, нуждающиеся в ремонте These packing materials may be reused to pack ship's items being landed ashore for maintenance or repair.
Бумага Paper	Печатный картон Printed paper	Может быть использован для печати на чистой стороне May be used for printing on the blank side
Бумага Paper	Аннулированные чертежи Cancelled charts	Могут быть использованы для упаковки книг, для трафаретов May be used for covering books, cutting stencil templates.
Бумага Paper	Почтовые конверты Mail packet envelopes	Могут быть использованы для хранения различных записей, документов May be used for keeping various old records / documents.
Бумага Paper	Упаковочная бумага, картон Packing paper, paper cartons	Может быть использован в качестве подкладки для полок. Can be used as a lining for shelves.
Бумага Paper	Газеты News paper	Могут быть использованы для покрытия полок, для очистки стекол Can be used for covering shelves, for cleaning window glass.
Металлические отходы Steel scraps	Отходы от различных деталей Cropping various fittings.	Отправляются на утилизацию Land ashore for recycling
Металлические отходы Steel scraps	Контейнеры для красок, растворителей, смазочных материалов Paint / thinner / grease containers	Очистить и использовать в качестве мусорных баков. Cleaned and used as garbage bins.
Металлические отходы Steel scraps	Бочки для смазочного масла Lubrication oil drums	Очистить и использовать в качестве контейнеров для мусора, для различного материала Cleaned and used as garbage containers / SOPEP Drums / Various storage.
Металлические отходы Steel scraps	Неиспользуемые отходы от новых стальных нарезанных деталей Unusable wastage cut pieces of new steel	Отправляются на утилизацию Land ashore for recycling

4.1.1 Сбор мусора / Garbage collection /

Сбор мусора, образуемого на борту, должен основываться на рассмотрении того, что разрешено и что не разрешено выбрасывать в море в пути, и может ли рассматриваемый тип мусора быть сдан на приемные сооружения для переработки или повторного использования.

Collecting garbage generated on board should be based on the consideration of what is permitted and what is not permitted to be discharged into the sea while en route, and whether a particular garbage type can be discharged to port facilities for recycling or reuse.

Для уменьшения или во избежание необходимости сортировки мусора после его сбора и для облегчения переработки, рекомендуется устанавливать маркированные накопители мусора на борту судна для приема мусора после его образования. Накопители на борту могут быть в виде бочек, металлических ящиков, бидонов, мягких контейнеров или колесных ящиков).

To reduce or avoid the need for sorting after collection and to facilitate recycling, it is recommended that distinctively marked garbage receptacles be provided on board the ship to receive garbage as it is generated. Receptacles on board can be in the form of drums, metal bins, cans, container bags, or wheelie bins.

В соответствии с Правилом 4 Главы II-2 СОЛАС бачки для отходов во внутренних судовых помещениях должны быть из негорючих материалов без отверстий по бокам и в днище.

In accordance with Regulation 4 of Chapter II-2 SOLAS waste receptacles within vessel's compartments shall be constructed fof non-combustible materials with no openings in the side or bottom.

Все бачки на верхних палубах или на открытых палубах, подверженных действию погоды, должны быть снабжены плотно подогнанными крышками с закрытиями. Все бачки должны быть закреплены для предотвращения их потери, загрязнения из них или потери любой части мусора из них

Any receptacles on deck areas, poop decks or areas exposed to the weather should be secured on the ship and have lids that are tight and securely fixed. All garbage receptacles should be secured to prevent loss, spillage, or loss of any garbage that is deposited in the receptacles.

Мусороприемники должны быть отчетливо маркированы и различаться характеру надписи, размерам или расположению. Мусороприемники должны размещаться в подходящих помещениях по всему судну (например, машинное отделение, жилая палуба, кают-компания, камбуз и другие жилые или рабочие помещения), а всех членов экипажа и пассажиров следует информировать, какой мусор можно и какой нельзя выбрасывать в них.

Receptacles should be clearly marked and distinguishable by graphics shape, size, or location. Receptacles should be placed in appropriate spaces throughout the ship (e.g. the engine room, mess deck, wardroom, galley, and other living or working spaces) and all crew members and passengers should be advised of what garbage should and should not be placed in them.

Для приема и хранения стекла, металла, пластмассы, бумаги или других предметов, которые могут подвергаться рециркуляции, могут предусматриваться отдельные ящики или мешки.

For receiving and storing of glass, metall, paper or other objects that can be recycled special sacs or chests can be provided.

Нефтесодержащую ветошь и загрязненную ветошь следует держать на борту и удалять в портовые приемные сооружения.

Rags that contains oil and polluted rags must be kept on board and dispose into port receiving facilities.

Ответственными за сбор, сортировку и транспортировку мусора к местам хранения являются:

- *в помещениях судна, на палубах и в трюмах – боцман;*
- *в МО и других помещениях механической установки судна – старший механик;*
- *на камбузе и других помещениях пищеблока – судовой кок.*

Responsible for collecting, sortage, and transporting of the garbage to storing places are:

- *in the ship's rooms, on decks, in holds – boatswain;*
- *in ER and other mechanic rooms – chief mechanic;*
- *in galley and other related rooms – chief cook.*

4.1.2 Сортировка / Sortage /

Рекомендуется сепарировать мусор по следующим типам:

- неперерабатываемые пластмассы и пластмассы, смешанные с непластмассовым мусором;
- ветошь;
- перерабатываемые материалы:
  - кулинарный жир;
  - стекло;
  - алюминиевые банки;
  - бумага, бумажные или картонные ящики
  - дерево;
  - металлы;
- пластмассы (включая пенопласт или похожие материалы);
- мусор, представляющий угрозу судну или экипажу (например, промасляная ветошь, ртуть содержащие лампы, кислоты, химикаты, батарейки и т.д.);
- Эл-мусор образуемый на борту (например, электронные карты, гаджеты, инструменты, оборудование, компьютеры, принтерные катриджи, т.д.).
- пищевые отходы;
- остатки груза.

Сортировка мусора выполняется до его транспортировки к местам хранения.

Сортировка мусора (разделение мусора по категориям) производится в местах, определенных распоряжением администрации судна. Рекомендуется сортировку мусора производить на верхней палубе в районе 65÷75 шп. по ПрБ или ЛБ.

The recommended garbage types that should be separated are

- non-recyclable plastics and plastics mixed with non-plastic garbage;
- rags;
- recyclable material:
  - cooking oil;
  - glass;
  - aluminium cans;
  - paper, cardboard, corrugated board;
  - wood;
  - metal;
- plastics; (including styrofoam or other similar plastic material);
- garbage that might present a hazard to the ship or crew (e.g. oily rags, mercury containing light bulbs, acids, chemical, batteries, etc.);
- E-waste generated on board (e.g. electronic cards, gadgets, instruments, equipment, computers, printer cartridges, etc.).
- food;
- cargo residues.

The sorting of the garbage is made before its transporting to storing places

The sortage of the garbage(dividing the garbage to categories) is made in places defined by the ship's administration. It is recommended to work out garbage sortage in the region of fr. 65÷75 StB or PS on the upper deck.

4.2 ХРАНЕНИЕ МУСОРА / GARBAGE STORAGE /

4.2.1 Мусор, собираемый из жилых и рабочих помещений судна, должен доставляться к установленным местам обработки или хранения. Мусор, который должен быть доставлен в порт для сброса на портовые приемные сооружения, может потребовать хранение до разгрузки его на берег для соответствующей обработки.

4.2.1 Garbage collected from throughout the ship should be delivered to designated processing or storage locations. Garbage that must be returned to port for discharge at port reception facilities may require storage until arrangements can be made to discharge it ashore for appropriate processing.

В любом случае, при хранении мусора должны избегаться угрозы здоровью или безопасности человека. Следующие соображения должны приниматься во внимание при выборе процедур для хранения мусора:

In all cases, garbage should be stored in a manner which avoids health and safety hazards. The following points should be considered when selecting procedures for storing garbage:

- достаточное пространство для хранения и оборудование (например, банки, бочки, корзины или другие контейнеры. Когда место хранения ограничено, операторы судна могут рассмотреть установку уплотнителя или инсинератора. Мусор, обрабатываемы или необрабатываемый, хранимый на протяжении любого отрезка времени, должен находиться в надежно и плотно закрытых контейнерах, для того, чтобы предотвратить случайный сброс хранимого мусора;

- sufficient storage space and equipment (e.g. cans, drums, bags or other containers) should be provided. Where storage space is limited, ship operators are encouraged to consider the installation of compactors or incinerators. To the extent possible, all processed and unprocessed garbage stored for any length of time should be in tight, securely covered containers in order to prevent the unintentional discharge of stored garbage;

- пищевые отходы и другой мусор, которые должны быть доставлены в порт, и которые могут быть заражены болезнетворными организмами и вирусами, должны содержаться в плотно закрытых контейнерах отдельно от других типов мусора. В некоторых странах гарантированное безопасное размещение может потребовать использование двойной упаковки. Оба типа мусора должны помещаться в отдельные четко маркированные контейнеры для избегания неправильного сброса и для применения правильных процедур обработки в порту;

- food wastes and other garbage to be returned to port and which may carry diseases or pests should be stored in tightly covered containers and be kept separate from garbage which does not contain such food wastes. Quarantine arrangements in some countries may require double bagging of this type of waste. Both types of garbage should be stored in separate clearly marked containers to avoid incorrect discharge and facilitate proper handling and treatment on land; and

- очистка и дезинфекция являются одновременно предупредительными и лечебными мероприятиями для контроля заражения; они должны регулярно использоваться в зоне хранения мусора.

- cleaning and disinfecting are both preventative and remedial pest control methods that should be applied regularly in garbage storage areas.

4.2.2 Для некоторых видов мусора оговаривается емкость контейнеров для хранения. Суммарная емкость контейнеров должна быть не менее (см. MPSV12-LMPP-141/2 «Расчеты по экологической безопасности»):

- *для пищевых отходов 0. 349м³;*
- *для бытового мусора 0. 246 м³;*
- *для пластмассы 0.246 м³;*
- *кулинарный жир 0.738 л;*
- *эксплуатационные отходы 1.08 м³.*

4.2.3 При перевозке **генгруза** на палубе, на судне может происходить накопления ***остатков груза*** (перевозка навалочного груза на судне невозможна).

В случае такой перевозки экипаж должен подготовить емкости для хранения остатков груза.

4.2.4 На судне отсутствует инсинератор, соответственно не предусматривается накопление ***золы***.

Учитывая назначение судна, на судне не предусматривается накопление ***туш животных*** и ***орудий лова.***

Для тех видов мусора, накопление которых не предусмотрено, контейнеры не резервируются.

4.2.5 Приложение Плана должно быть проверено (ответственным лицом по получении одобренного экземпляра Плана) в части фактического расположения контейнеров (емкостей) и их вместимости с учетом того, чтобы общий объем по видам мусора был не менее указанного выше.

4.2.6. Места хранения мусора рекомендуются в районе -2÷8 шп. на верхней палубе (см. MPSV12-LMPP-143/3 «Схема размещения контейнеров для мусора».

4.2.2 Store containers capacity is assigned for several garbage types. Summarized containers capacity should be not less than, as follows (see MPSV12-LMPP-141/12 "Calculations for ecology requirements fulfillment"):

- *for food waste 0.349 m³;*
- *for domestic wastes 246 m³;*
- *for plastic 0.246 m³;*
- *cooking oil 0.738 ltr;*
- *operational wastes 1.08 m³.*

4.2.4 Accumulation of ***cargo residuals*** may be achieved while transporting **general** cargo (solid bulk cargo isn't available for transportation onboard the vessel).

In the case of such transportation, crew should prepare containers for cargo residuals storage.

4.2.4 There is no incinerator onboard the vessel, so ***incinerator ashes*** is not foreseen for accumulation.

Animal carcasses and ***fishing gear*** are not foreseen for accumulation taking into consideration vessel's operational type.

Storing containers aren't reserved for these garbage types which accumulation is not foreseen

4.2.5 The Annex must be checked (after receiving approved ship Plan by the responsible person) due to of actual location of containers and their capacity with consideration of that general garbage capacity wasn't less than indicated above.

4.2.6 It is recommended to storage garbage at fr. -2÷8 on the upper deck (see MPSV12-LMPP-143/3 "Dustbins arrangement").

4.3 ОБРАБОТКА МУСОРА / GARBAGE TREATMENT /

4.3.1 Измельчение пищевых отходов / Food wastes grinding /

При необходимости, пищевые отходы могут быть подвергнуты измельчению.

Для этой цели на судне на камбузе установлен измельчитель.

If necessary food wastes may be treated by grinding.

Grinder is arranged in galley onboard the vessel in this order.

4.4 УДАЛЕНИЕ МУСОРА / GARBAGE REMOVING /

Пластмассы и пластмассы в смеси другим мусором

Приложение V МАРПОЛ запрещает сброс любых пластмасс в море. Если пластмасса смешана с другим мусором, вся смесь должна рассматриваться как пластмасса. Для обработки и сброса должны использоваться наиболее жесткие процедуры, при использовании возможных положений Плана управления Мусором.

Plastics and plastics mixed with non-plastic garbage

MARPOL Annex V prohibits the discharge of all plastics into the sea. When plastic is mixed with other garbage, the mixture must be treated as if it were all plastic. The most stringent procedures for the handling and discharge should be followed taking into account the applicable provisions of the Garbage Management Plan

Пищевые отходы

Некоторые правительства издали правила контроля заражения людей, животных или растений, которые могут вызываться иностранными пищевыми отходами, и материалами, с ними связанными (например, упаковка продуктов, одноразовая посуда и т.п.).

Такие правила могут требовать сжигание, стерилизацию, двойную упаковку или другие специальные методы обработки мусора для уничтожению заражения или заражающих организмов. Мусор такого типа должен храниться отдельно от другого мусора и предпочтительно сохраняться для сдачи на портовые приемные сооружения в соответствии с законодательством страны порта.

Правительства должны помнить о своих обязательствах по обеспечению наличия соответствующих приемных сооружений. Предосторожности должны приниматься чтобы удостовериться, что пластмассы, загрязненные пищевыми отходами (например, упаковка продуктов) не сбрасывались в море вместе с пищевыми отходами.

Food wastes

Some governments have regulations for controlling human, plant, and animal diseases that may be carried by foreign food wastes and materials that have been associated with them (e.g. food packing and disposable eating utensils, etc.).

These regulations may require incinerating, sterilizing, double bagging or other special treatment of garbage to destroy possible pest and disease organisms. This type of garbage should be kept separate from other garbage and preferably retained for discharge at port reception facilities in accordance with the laws of the receiving country.

Governments are reminded of their obligation to ensure the provision of adequate reception facilities. Precautions must be taken to ensure that plastics contaminated by food wastes (e.g. plastic food wrappers) are not discharged into the sea with other food wastes

Синтетические рыболовные сети и остатки лески

Приложение V МАРПОЛ запрещает сброс в море синтетических рыболовных сетей и остатков лески, полученных при починке или работе рыболовных устройств.

Synthetic fishing net and line scraps

MARPOL Annex V prohibits the discharge into the sea of synthetic fishing net and line scraps generated by the repair or operation of fishing gear.

Вылавливание мусора из моря

Мореплаватели поощряются вылавливать нераспадающийся мусор из моря во время рейса (если позволяет ситуация и соображения морской практики), и далее они поощряются хранить этот мусор для сдачи в береговые портовые сооружения.

Recovery of garbage at sea

Seafarers are encouraged to recover persistent garbage from the sea during routine operations as opportunities arise and prudent practice permits, and they are encouraged to retain the material for discharge to port reception facilities.

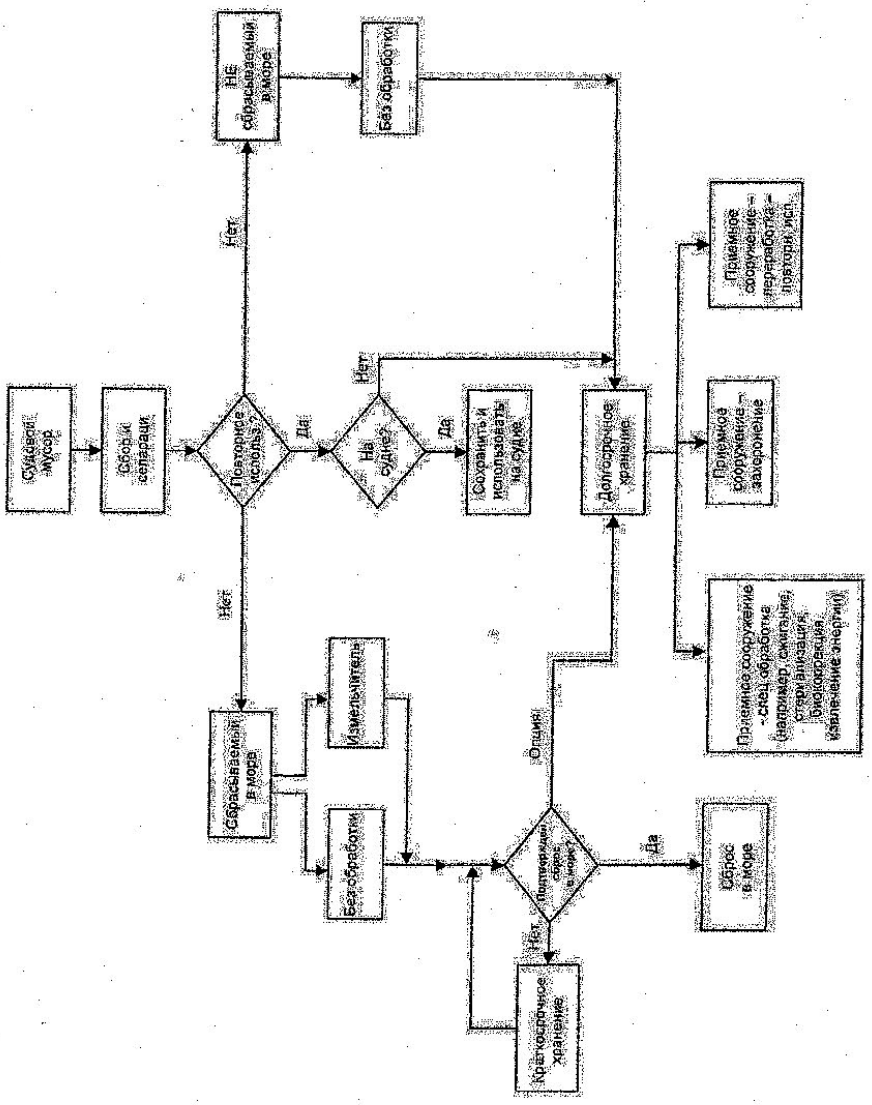


Рисунок 4.1 Варианты способов обработки на борту судна и удаления мусора

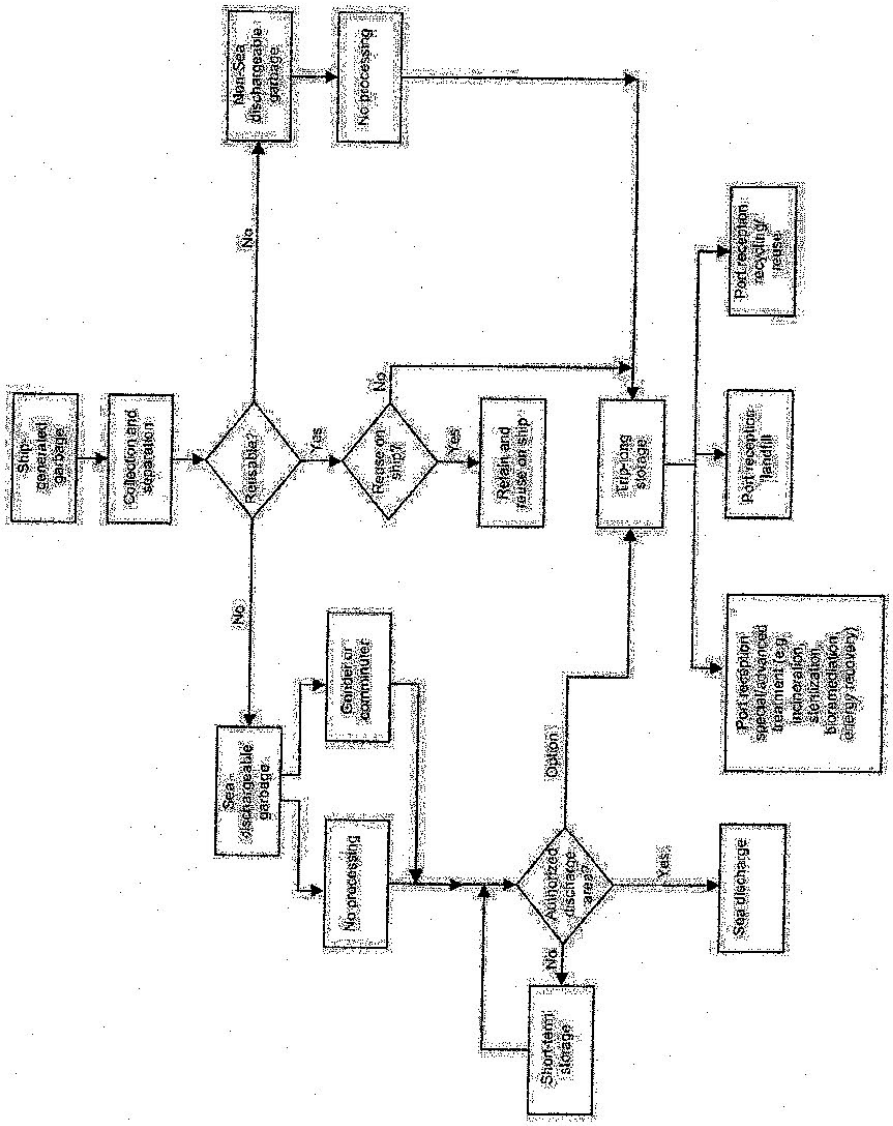


Figure 4.1 Options for shipboard handling and discharge of garbage

4.4.1 Сброс в море
/ Disposal into the sea /

Следует иметь в виду, что на судне не предусматривается накопление остатков навалочных грузов, золы из инсинератора, туш животных и орудий лова (см. 4.2).

При эксплуатации судна нет необходимости сброса указанных видов мусора и, соответственно, не надо рассматривать требования по их сбросу.

Тем не менее, из общих соображений, правила МАРПОЛ приведены ниже в нередактированном виде.

Правило 3 Приложения V МАРПОЛ
Общее запрещение сброса мусора в море

1. За исключением специально предусмотренного в правилах 4, 5, 6 и 7 Приложения V МАРПОЛ и разделе 5.2 части II-A Полярного кодекса, как определено в правиле 13.1 Приложения V МАРПОЛ, сброс в море любого мусора запрещается

2. За исключением предусмотренного в правиле 7 Приложения V МАРПОЛ, запрещается сброс в море всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластмассовые мешки для мусора и золу из инсинераторов от сжигания пластмассы, но не ограничиваясь ими.

3. За исключением предусмотренного в правиле 7 Приложения V МАРПОЛ, запрещается сброс в море кулинарного жира

Правило 4 Приложения V МАРПОЛ
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:

1.1 3 морских мили от ближайшего берега – пищевых отходов, которые пропущены через измельчитель или мельничное устройство. Такие измельченные или размолотые пище-

It may be noted that soilid bulk cargo residuals, incinerator ashes, animal carcasses and fishing gear are not foreseen for accumulation on the board of the vessel (see 4.2).

There is no necessity for disposal of pointed kinds of garbage during vessel's operation; accordingly no one has to consider the disposal requirements for this garbage.

Nevertheless MARPOL regulations are given below at non-edited form from the general point of view.

Regulation 3 of MARPOL Annex V
General prohibition on discharge of garbage into the sea

1. Discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as provided otherwise in Regulations 4, 5, 6 and 7 of MARPOL Annex V and section 5.2 of part II-A of the Polar Code, as defined in regulation 13.1 of MARPOL Annex V.

2. Except as provided in Regulation 7 of MARPOL Annex V, discharge into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products is prohibited.

3. Except as provided in Regulation 7 of MARPOL Annex V, the discharge into the sea of cooking oil is prohibited.

Regulation 4 of MARPOL Annex V
Discharge of garbage outside special areas

1 Subject to the provisions of regulations 5, 6, and 7 of this Annex, discharge of the following garbage into the sea outside special areas shall only be permitted while the ship is en route and as far as practicable from the nearest land, but in any case not less than:

1.1 3 nautical miles from the nearest land for food wastes which have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing

вые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм

1.2 12 морских миль от ближайшего берега – пищевых отходов, которые не были переработаны в соответствии с подпунктом 1.1, выше

1.3 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, в соответствии с критериями, приведенными в Дополнении I к Приложению V к МАРПОЛ.

1.4 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. Иные чем зерно навалочные грузы, как они определены в правиле VI/1-1.2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками, должны классифицироваться как являющиеся или не являющиеся вредными для морской среды согласно дополнению I к настоящему Приложению и соответствующим образом декларироваться грузоотправителем [5].

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.

through a screen with openings no greater than 25 mm

1.2 12 nautical miles from the nearest land for food wastes that have not been treated in accordance with subparagraph 1.1 above.

1.3 12 nautical miles from the nearest land for cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading.

These cargo residues shall not contain any substances classified as harmful to the marine environment, in accordance with the criteria set out in Appendix I of MARPOL Annex V.

1.4 for animal carcasses, discharge shall occur as far from the nearest land as possible, taking into account the guidelines developed by the Organization

2 Cleaning agents or additives contained in cargo hold, deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but these substances must not be harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization

3 Solid bulk cargoes as defined in regulation VI/1-1.2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 , as amended, other than grain, shall be classified in accordance with appendix I of this Annex, and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment [6].

4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply

[5] К судам, занятым в международных рейсах, применяются положения раздела 4.2.3. МКМПНГ; в отношении судов, не занятых в международных рейсах, могут использоваться другие способы декларирования, определенные Администрацией.
For ships engaged in international voyages, reference is made to section 4.2.3 of the IMSBC Code; for ships not engaged in international voyages, other means of declaration may be used, as determined by the Administration

Правило 5 Приложения V МАРПОЛ 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

Regulation 5 of MARPOL Annex V Special requirements for discharge of garbage from fixed or floating platforms

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this regulation, the discharge into the sea of any garbage is prohibited from fixed or floating platforms and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms:
2. Food wastes may be discharged into the sea from fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from the nearest land and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms, but only when the wastes have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

Правило 6 Приложения V МАРПОЛ
Сброс мусора в пределах особых районов

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

1.1 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 не более 25 мм. Пищевые отходы не должны быть загрязнены любым другим видом мусора. Сброс пищевых продуктов из птицы, включая домашнюю птицу и ее части, не разрешается в районе Антарктики, если они не обработаны для приведения их в стерильное состояние

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

.1 остатки груза, содержащиеся в воде, использованной для мойки трюмов, не должны включать никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды в соответствии с критериями, приведенными в Дополнении I к Приложению V к МАРПОЛ;

.2 Иные чем зерно навалочные грузы, как они определены в правиле VI/1-1.2 Конвенции СОЛАС 1974 года с поправками, должны классифицироваться как являющиеся или не являющиеся вредными для морской среды согласно Дополнению I к Приложению V к МАРПОЛ и соответствующим образом декларироваться грузоотправителем [6];

Regulation 6 of MARPOL Annex V
Discharge of garbage within special areas

1 Discharge of the following garbage into the sea within special areas shall only be permitted while the ship is en route and as follows:

1.1 Discharge into the sea of food wastes as far as practicable from the nearest land, but not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf. Food wastes shall be comminuted or ground and shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Food wastes shall not be contaminated by any other garbage type. Discharge of introduced avian products, including poultry and poultry parts, is not permitted in the Antarctic area unless it has been treated to be made sterile

1.2 Discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading, where all the following conditions are satisfied:

.1 Cargo residues contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment according to the criteria set out in Appendix I of MARPOL Annex V;

.2 Solid bulk cargoes as defined in regulation VI/1-1.2 of SOLAS 1974, as amended, other than grain, shall be classified in accordance with Appendix I of MARPOL Annex V, and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment [7]

[6] К судам, занятым в международных рейсах, применяются положения раздела 4.2.3. МКМПНГ; в отношении судов, не занятых в международных рейсах, могут использоваться другие способы декларирования, определенные Администрацией.
For ships engaged in international voyages, reference is made to section 4.2.3 of the IMSBC Code; for ships not engaged in international voyages, other means of declaration may be used, as determined by the Administration

.3 *Моющие средства или присадки, содержащиеся в воде, использованной для мойки трюмов, не должны включать никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, с учетом руководства, разработанного Организацией;*	.3 *Cleaning agents or additives contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment taking into account guidelines developed by the Organization;*
.4 *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.*	.4 *Both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between those ports;*
.5 *этих портах не имеется отвечающих требованиям приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией; и*	.5 *No adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; ands;*
.6 *если условия, указанные в подпунктах .1–.5 настоящего пункта, соблюдены, сброс воды, использованной для мойки грузовых трюмов и содержащей остатки, должен производиться настолько далеко от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника, насколько это выполнимо, но не ближе 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника.*	.6 *Where the conditions of subparagraphs .1 to .5 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf.*
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.	2 Cleaning agents or additives contained in deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but only if these substances are not harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.
3. К району Антарктики применяются следующие нормы (в дополнение к нормам, указанным в пункте 1 настоящего правила):	3 The following rules (in addition to the rules in paragraph 1 of this regulation) apply with respect to the Antarctic area:
3.1 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	3.1 Each Party at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them;

3.2 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	3.2 Each Party shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of all garbage, while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such garbage at a reception facility after leaving the area;
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	4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Правило 7 Приложения V МАРПОЛ
Исключения

1. Правила 3, 4, 5 и 6 Приложения V МАРПОЛ и раздел 5.2 главы 5 части II-A Полярного кодекса не применяются:

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

1.2 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

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

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

2. Исключения, когда судно ***в пути***.

2.1 Требования правил 4 и 6 Приложения V МАРПОЛ и главы 5 части II-A Полярного кодекса, 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

Regulation 7 of MARPOL Annex V
Exceptions

1. Regulations 3 and 5 of Annex V of MARPOL and section 5.2 of chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to:

1.1 the discharge of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

1.2 The accidental loss of garbage resulting from damage to a ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, to prevent or minimize the accidental loss; or

1.3 The accidental loss of fishing gear from a ship provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss; or

1.4 The discharge of fishing gear from a ship for the protection of the marine environment or for the safety of that ship or its crew

2. Exception of ***en route***.

2.1 The en route requirements of regulations 4 and 6 of MARPOL and chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to the discharge of food wastes where it is clear the retention on board of these food wastes presents an imminent health risk to the people on board

Правило 3 Приложения V МАРПОЛ устанавливает, что сброс мусора в море запрещен, с ограниченными исключениями, как показано в Таблица 4.1.

При некоторых условиях разрешается сброс в море пищевых отходов, тел животных, моющих средства и присадок, содержащихся в промывочной воде трюмов и палуб; и остатков груза, которые не являются опасными морской среде.

Хотя в соответствии с Приложением V удаление в море допускается, первоочередным должен быть сброс мусора в портовые приемные сооружения.

При удалении груза следует учитывать нижеприведенное:

Правила 4, 5 и 6 Приложения V МАРПОЛ, сконцентрированные в таблице 4.1, устанавливают дальнейшие требования к мусору, разрешенному к сбросу в море. Как правило, сброс должен происходить в рейсе когда судно находится как можно дальше от ближайшего берега. Должны быть предприняты попытки произвести сброс как на можно большей площади на глубокой воде (50 м и более). Превалирующие течения и приливы должны браться в учет когда разрешается сброс в море.

Ограничения по сбросу мусора с судов кратко излагаются ниже (Таблица 4.1).

Сброс пищевых отходов в особых районах возможен только при пропускании этого мусора через измельчитель. При отсутствии измельчителя пищевые отходы следует сдавать на береговые сооружения.

Regulation 3 of MARPOL Annex V provides that the discharge of garbage into the sea is prohibited, with limited exceptions, as summarized in Table 4.1.

Under certain conditions discharge into the sea of food wastes, animal carcasses, cleaning agents and additives contained in hold washwater, deck and external surface washwater and cargo residues which are not considered to be harmful to the marine environment is permitted

Although discharge into the sea of limited types of garbage is permitted under Annex V, discharge of garbage to port reception facilities should be given primary consideration.

When discharging garbage, the following points should be considered:

Regulations 4, 5, and 6 of MARPOL Annex V, summarized in table 4.1, set forth the requirements for garbage permitted to be discharged into the sea. In general the discharge shall take place when the ship is en route and as far as practicable from the nearest land. Attempts should be made to spread the discharge over as wide an area as possible and in deep water (50 metres or more). Prevailing currents and tidal movements should be taken into consideration when discharging into the sea is permitted.

Limitations on the discharge of garbage from ships as specified are summarized in Table 4.1.

Food wastes discharge within special areas is permitted if this garbage was comminuted or ground. Otherwise non-comminuted or non-ground garbage should be transferred of to port reception facilities.

Таблица 4.1

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ОГРАНИЧЕНИЙ СБРОСА МУСОРА
В МОРЕ В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ 4, 5, 6 И 14 ПРИЛОЖЕНИЯ V МАРПОЛ
И ГЛАВОЙ 5 ЧАСТИ II-A ПОЛЯРНОГО КОДЕКСА

Тип мусора [1]	ВСЕ СУДА КРОМЕ ПЛАТФОРМ [4]		Оффшорные платформы, расположенные далее чем 12 м. миль от ближайшего берега и суда внутри 500 м зоны вокруг таких платформ или отшвартованные у них [4] Правило 5
	Вне особого района и арктических вод Правило 4 (Расстояние указано от ближайшего берега)	Внутри особого района и арктических вод Правило 6 (Расстояние указано от ближайшего берега, ближайшего шельфового ледника или ближайшего прилоя)	
Пищевые отходы измельченные или перетертые [2]	≥3 миль, в пути и далеко, насколько возможно	≥12 миль, в пути и далеко насколько возможно [3]	Сброс разрешен
Пищевые отходы не измельчен. или перетертые	≥12 миль, в пути и далеко, насколько возможно	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Остатки груза [5] [6] не содержащиеся в моечной воде	≥12 миль, в пути и далеко, насколько возможно	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Остатки груза [5] [6] содержащиеся в моечной воде	≥12 миль, в пути и далеко, насколько возможно	≥12 миль, в пути и далеко насколько возможно (согласно Правила 6.1.2 и пункта 5.2.1.5 части II-A Полярного кодекса)	Сброс запрещен
Моющие средства и присадки [6] содержащиеся в трюмной моечной воде	Сброс разрешен	≥12 миль, в пути и далеко насколько возможно (согласно Правила 6.1.2 и пункта 5.2.1.5 части II-A Полярного кодекса)	Сброс запрещен
Моющие средства и присадки [6] в моечной воде верхней палубы и других открытых мест;	Сброс разрешен	Сброс разрешен	Сброс запрещен
Туши животных (должны быть разрублены или обработаны для обеспечения немедленного затопления)	В пути и далеко насколько возможно от ближайшего берега. Должно быть расстояние > 100 миль и максимальная глубина воды	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Остальные виды мусора пластмассы, синтетические троса, орудия лова, пластиковые мусорные мешки, зола из инсинератора, шлак, кулинарный жир, плав. сепарация груза, упаковочные материалы, бумага, ветошь, стекло, металлы, бутылки, посуда и похожий мусор	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен

Примечания.

1. Когда мусор смеша или загрязнен другой субстанцией запрещенной к сбросу или имеющей другие требования к сбросу, должны использоваться наиболее жесткие требования.
2. Пищевые отходы измельченные или перетертые должны проходить через сетку с ячейкой не более 25 mm.
3. Сброс остатков птичьего происхождения в районе Антарктики не разрешается кроме после сожжения, обработки в автоклаве или другим стерилизующим способом. В полярных водах сбросы должны производиться настолько далеко, насколько это выполнимо, от районов, где сплоченность льда превышает 1/10; пищевые отходы ни в коем случае не должны сбрасываться на лед.
4. Оффшорные платформы, расположенные на расстояние 12 миль от ближайшего берега и ассоциированные суда, включая все плавучие и стационарные платформы, задействованные в разработке, использовании или ассоциированной переработке донных минеральных ресурсов, а также все суда внутри 500 м зоны от таких платформ или отшвартованные у них.
5. Остатки груза означают только те остатки которые не могут быть извлечены с помощью обычных широко доступных методов разгрузки.
6. Эти вещества не должны представлять опасность для морской среды.

Table 4.1

SUMMARY OF RESTRICTIONS TO THE DISCHARGE OF GARBAGE INTO THE SEA UNDER REGULATIONS 4, 5, 6 AND 14 OF MARPOL ANNEX V AND CHAPTER 5 OF PART II-A OF THE POLAR CODE

Garbage type [1]	ALL SHIPS EXCEPT PLATFORMS [4]		Offshore platforms located more than 12 nm from nearest land and ships when alongside or within 500 m of such platforms [4] Regulation 5
	Outside special areas and Arctic waters Regulation 4 (Distances are from the nearest land)	Within special areas and Arctic waters Regulation 6 (Distances are from nearest land, nearest ice-shelf or nearest fast ice)	
Food waste comminuted or ground [2]	≥3 nm, en route and as far as practicable	≥12 nm, en route and as far as practicable [3]	Discharge permitted
Food waste not comminuted or ground	≥12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues [5][6] not contained in washwater	≥ 12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues [5][6] contained in washwater	≥ 12 nm, en route and as far as practicable	≥ 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in Reg. 6.1.2 and paragraph 5.2.1.5 of part II-A of the Polar Code)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives [6] contained in cargo hold washwater	Discharge permitted	≥ 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in Reg. 6.1.2 and paragraph 5.2.1.5 of part II-A of the Polar Code)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives [6] in deck and external surfaces washwater	Discharge permitted	Discharge permitted	Discharge prohibited
Animal Carcasses (should be split or otherwise treated to ensure the carcasses will sink immediately)	Must be en route and as far from the nearest land as possible. Should be >100 nm and maximum water depth	Discharge prohibited	Discharge prohibited
All other garbage including plastics, synthetic ropes, fishing gear, plastic garbage bags, incinerator ashes, clinkers, cooking oil, floating dunnage, lining and packing materials, paper, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse	Discharge prohibited	Discharge prohibited	Discharge prohibited

Remarks.

1. When garbage is mixed with or contaminated by other harmful substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.
2. Comminuted or ground food wastes must be able to pass through a screen with mesh no larger than 25 mm.
3. The discharge of introduced avian products in the Antarctic area is not permitted unless incinerated, autoclaved or otherwise treated to be made sterile. In polar waters, discharge shall be made as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10; in any case food wastes shall not be discharged onto the ice.
4. Offshore platforms located 12 nm from nearest land and associated ships include all fixed or floating platforms engaged in exploration or exploitation or associated processing of seabed mineral resources, and all ships alongside or within 500 m of such platforms
5. Cargo residues means only those cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading
6. These substances must not be harmful to the marine environment.

4.4.2 Сдача мусора в порту / Garbage transfer in the port /

В связи с возможными порядками порта по приему и переработке мусора, может потребоваться сепарация на борту судна:

1. пищевых отходов (например, продуктов или субпродуктов животного происхождения – из-за риска заражения животных);
2. пищевых масел (например, продуктов или субпродуктов животного происхождения – из-за риска заражения животных);
3. пластмасс;
4. бытовых и эксплуатационных отходов, перерабатываемых или повторно используемых материалов;
5. специальных видов отходов как медицинских отходов, просроченной пиротехники и остатки фумигационных реагентов;
7. остатков груза.

При определении количества мусора стороны (операторы судов, сотрудники портов и терминалов) должны учитывать следующее:

- *тип мусора, обычно образующегося;*
- *тип и конструкцию судна;*
- *маршрут следования судна;*
- *количество людей на борту;*
- *продолжительность рейса;*
- *время, проведенное в районах, где сброс в море запрещен или ограничен;*
- *время стоянки в порту.*

С тем чтобы обеспечить своевременную перегрузку больших количеств судового мусора в портовые приемные сооружения, судовладельцам, операторам или их агентам необходимо заблаговременно принять меры к приему мусора.

В то же время необходимость сброса должна быть определена в целях специальных приготовлений по обработке мусора или других необходимых операций.

It should be noted that, due to differences in port reception procedures and additional treatment among ports, port reception facilities may require the separation on board of

1. food wastes (e.g. animal derived products and by-products because of risk of animal diseases);
2. cooking oil (animal derived products and by-products because of risk of animal diseases);
3. plastics;
4. domestic waste, operational waste and recyclable or reusable material;
5. special items like medical waste, outdated pyrotechnics and fumigation remnants;
7. cargo residues.

Ship, port and terminal operators should consider the following when determining quantities of garbage on a per ship basis:

- *type of garbage normally generated;*
- *ship type and design;*
- *ship operating route;*
- *number of persons on board;*
- *duration of voyage;*
- *time spent in areas where discharge into the sea is prohibited or restricted;*
- *time spent in port.*

To ensure timely transfer of large quantities of ship-generated garbage to port reception facilities, it is essential for shipowners, operators or their agents to make arrangements well in advance for garbage reception.

At the same time, discharge needs should be identified in order to make arrangements for garbage requiring special handling or other necessary arrangements.

Информация содержащая сведения о типе мусора, приготовленного к сдаче, степени его сепарации, оцененном объеме должна быть передана портовым властям.

Advice should be provided to the port of the type of garbage to be discharged and whether it is separated and the estimated amounts.

В порту могут быть предусмотрены специальные требования к сдаче пищевых отходов и похожего мусора, который может содержать заражения или зараженные организмы, сепарацию, батарейки, медицинские отходы, просроченную пиротехнику или нестандартно крупные, тяжелые или дурно пахнущие орудия лова, и т.п.

The port may have special discharge requirements for food wastes and related garbage which may carry certain disease or pest organisms, dunnage, batteries, medicines, outdated pyrotechnics or unusually large, heavy, or odorous derelict fishing gear, etc.

5 ПРИЛОЖЕНИЕ / ANNEX /

Устройство для хранения мусора т/х «КАЛАС»
Facilities for garbage storing onboard m/v «KALAS»

No п/п	Кол-во контейнеров Q-ty of containers	Вместимость м³ Capacity m³	Вид мусора Garbage type	Расположение Location			Примечание Note
				Палуба или помещение Deck or room	Борт Board	шп. fr.	
	2	0.25	Пластмассы Plastics	Верхняя палуба Upper deck	ЛБ/ПрБ PS/StB	71	Category A
	7	0.25	Пластмассы Plastics	Палуба бака F'castle deck	ЛБ/ПрБ PS/StB	74-83	Category A
	6	0.10	Пищ. Отходы Food waste	Верхняя палуба Upper deck	ЛБ/ПрБ PS/StB	110	Category B
	5	0.25	Бытовые отходы Domestic wastes	Верхняя палуба Upper deck	ЛБ/ПрБ PS/StB	63-70	Category C
	4	0.25	Бытовые отходы Domestic wastes	Палуба бака F'castle deck	ЛБ/ПрБ PS/StB	67-80	Category C
	1	0.01	Кулинарный жир Cooking oil	Камбуз Galley	ЛБ PS	100	Category D
	5	0.25	Эксплуатационные отходы Operation. wastes	Палуба бака F'castle deck	ЛБ/ПрБ PS/StB	76-86	Category F
	1	0.02	Эксплуатационные отходы (ртуть содержащие лампы) Operational wastes (mercury containing light bulbs)	Шкиперская кладовая Boatswain store	ЛБ PS	123	Category F
	1	0.05	Промасленная ветошь Oily rag	МО Мастерская ER Workshop	ПрБ StB	76-77	Category F
	1	0.05	Металлические отходы Steel waste	МО ER	ЛБ PS	65-66	Category F
	1	0.05	Неметаллические отходы Non-steel waste	МО ER	ДП CL	74-75	Category F

Судовой план управления мусором
Shipboard Garbage Management Plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»

	1	0.05	Электронные отходы E-wastes	Шкиперская кладовая Boatswain store	ДП CL	122-123	Category I

MPSV12.02-LMPP-165 50

6 ПЕРЕСМОТРЫ СУДОВОГО ПЛАНА УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ / REVIEWS OF SHIP'S GARBAGE MANAGEMENT PLAN /

Дата пересмотра Review date	Перечень изменений, которые внесены в План (если имеются) The list of changes that were included in the Plan (if they are present)	Подпись ответственного лица судовладельца Signature of responsible person

7 ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ / LIST OF FAMILIARIZATION /

ФАМИЛИЯ, Инициалы SURNAME, Initials	ДОЛЖНОСТЬ RANKS	ДАТА DATE	Подпись Signature

Поз. Pos.	Наименование Name	Объем, м³ Volume, м³	Кол. Quant.
1	Контейнер для пищевых отходов Dustbin for food wastes	0,1	6
2	Контейнер для пластмасс Dustbin for plastics	0,25	9
3	Контейнер для бытовых отходов Dustbin for domestic wastes	0,25	9
4	Контейнер для эксплуатационных отходов Dustbin for operational wastes	0,25	5
5	Контейнер для кулинарных жиров (п.1) Dustbin for cooking oils (it. 1)	0,01	1
6	Контейнер для промасленной ветоши (п.2) Dustbin for oily rags (it. 2)	0,05	1
7	Контейнер для металлических отходов (п.2) Dustbin for metal wastes (it. 2)	0,05	1
8	Контейнер для неметаллических отходов (п.2) Dustbin for nonmetal wastes (it. 2)	0,05	1
9	Контейнер для чистой ветоши (п.2) Dustbin for clean rags (it. 2)	0,05	1
10	Ящик для электронных отходов (п.8) Box for electronic wastes (it.8)	0,05	1

1. Установить контейнер для хранения кулинарных жиров на камбузе.
   Install dustbin for storage cooking oils on galley.
2. Место установки контейнеров для чистой ветоши (поз.9), промасленной ветоши (поз.6), металлических (поз. 7) и неметаллических отходов (поз. 8), - в машинном отделении по усмотрению Администрации судна.
   Installation places of dustbins for clean rags (pos. 9),oily rags (pos. 6), metal wastes (pos. 7) and nonmetal wastes (pos. 8), - in engine room as ship Administration opinion.
3. Контейнеры для сбора мусора должны быть снабжены крышками, обеспечивающими плотное закрытие отверстий для приема мусора.
   Dustbins must have covers which are provide tightly closing of holes for wastes taking.
4. Контейнеры для сбора мусора должны иметь надежные приспособления для крепления на судне.
   Dustbins must have effective device for their fastening to Ship's constructions.
5. Контейнеры должны иметь отчетливую маркировку, отражающую вид собираемого мусора. Маркировка наносится белой или желтой краской на темном фоне или черной краской на светлом фоне.
   Dustbins must have clear marking which present type of accumulated wastes.Marking to apply by white or yellow paint on dark background or black paint on light background.
6. Размещение контейнеров для мусора может быть уточнено по согласованию с Заказчиком судна и экспертом классификационного общества, осуществляющего наблюдение за строительством судна.
   Accommodation of dustbins can be specified as agreed with the Customer of vessel and classification society expert of supervision behind construction of vessel.
8. Место установки ящика для хранения электронных отходов в шкиперской кладовой - по усмотрению Администации судна.
   Place for installation a box for storage of the electronic waste in boatswain's store for vessel Administration opinion.

Проектная документация судна в постройке

MPSV12-LMPP-143/4

Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
Разраб.		Кушнир		03.10.18
Консульт.		Нехаев		03.10.18
Проверил		Тонюк		03.10.18
Н. контр.		Ермолаева		03.10.18
Утвердил		Егоров		03.10.18
Утвердил		Карпенок		03.10.18

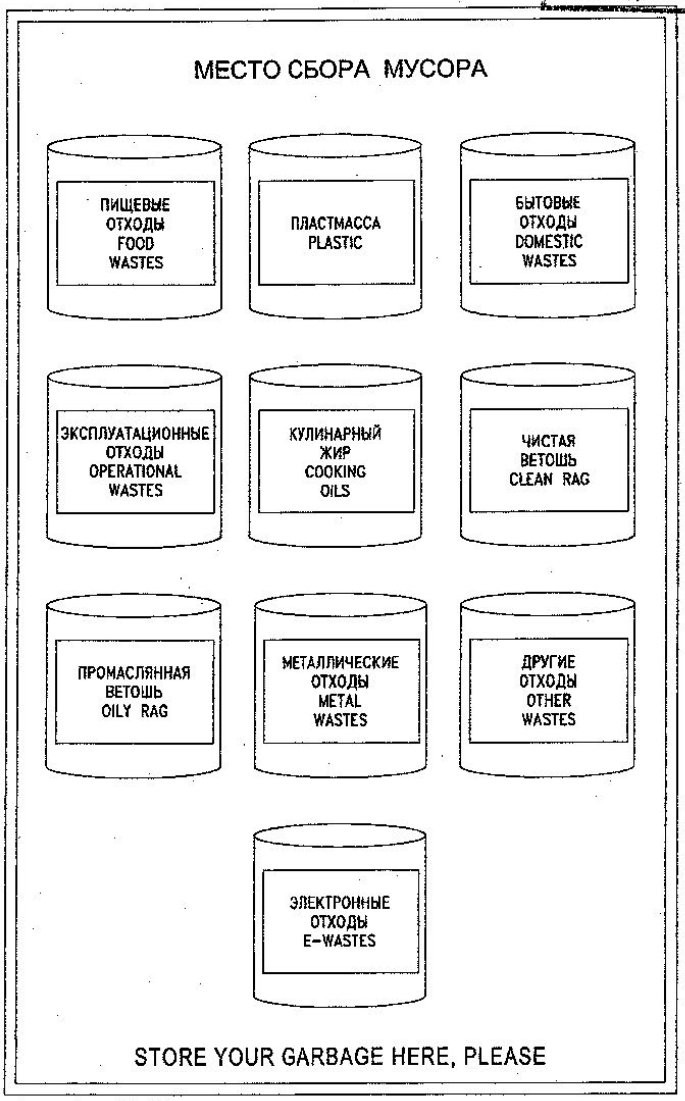
Схема размещения контейнеров для мусора
Dustdustbins arrangement

Литера	Масса	Масштаб
		1:100
Лист 1	Листов 2	

MPSV12-LMPP-143/4

Эксплуатационный для 3
«Колас" пр MPSV12
Представитель ООО Невский
(подпись, расшифровка подписи)
Представитель
(подпись, расшифровка подписи)

Маркировка контейнеров (п. 5)
Bin marking (it. 5)



Подпись и дата | Инв. № дубл. | Взам. инв. № | Подпись и дата | Инв. № подл.

120 ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ BRANCH OFFICE
РС RS
ОДОБРЕНО APPROVED
Дата / Date 31.05.2019

Откорректирован в соответствии с извещением MPSV12-007 и выпущен взамен MPSV12-LMPP-143/3.
Corrected according to the notification MPSV12-007 and issued in exchange for MPSV12-LMPP-143/3.

ООО НПП «ВЛАДПОРТБУНКЕР»
690065 г. Владивосток, ул. Стрельникова 9, корпус 19/1, офис 301, тел.249-62-73

82,884т

ПАСПОРТ № 1005/1705

Дата отбора проб: **«31» августа 2021г.**
Дата проведения анализа: **«31» августа 2021г.**
Протокол испытаний: **№ 1705** Проба: **№ 1725**

Топливо маловязкое судовое, Вид I
ТУ 38.101567-2014 с изм.1-5 ТРТС 013/2011

Место отбора проб: трубопровод ООО НПП «ВЛАДПОРТБУНКЕР» во время залива на т/к **«Александр Кащук»**
Испытание, отбор проб произведен Теплотехнической лабораторией ОАО «ДНИИМФ» по заявке ООО НПП «ВЛАДПОРТБУНКЕР». Аттестат аккредитации лаборатории: № РОСС RU.0001.21НК23 Отбор проб ГОСТ 2517-12.

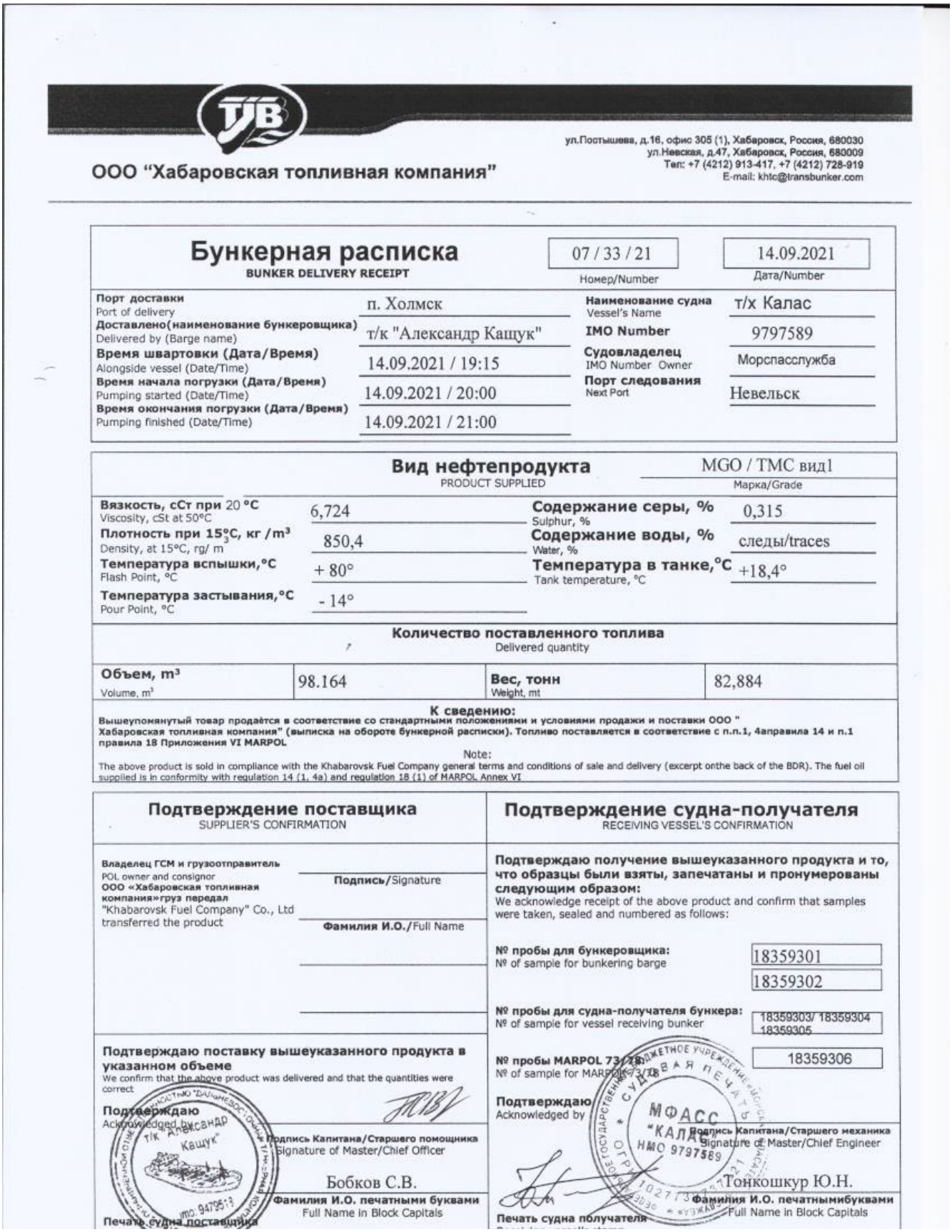
№ пп	Наименование показателей (метод испытания)	Един. Измерения	Норма по техническому регламенту	Норма по ТУ	Фактически
,1	Плотность при 20°С (ГОСТ 3900)	кг/м3		Не более 890,0	847,0
2	Плотность при 15 °С (ГОСТ Р 51069)	кг/м3		Не более 893,0	850,4
3	Температура вспышки в закрытом тигле (ГОСТ 6356)	°С	Не ниже 61	Не ниже 61	80
	Температура вспышки в открытом тигле (ГОСТ 4333) *		-	-	100*
4	Содержание водорастворимых кислот и щелочей (ГОСТ 6307)	°С		Отсутствие	Отсутствие*
5	Массовая доля серы (ГОСТ 32139)	%	Не более 1,5	Не более 0,5	0,315*
6	Вязкость кинематическая при 20°С (ГОСТ 33)	мм²/с		Не более 11,4	6,724
7	Вязкость кинематическая при 100°С * (ГОСТ 33)	мм²/с		-	1,530*
8	Массовая доля воды (ГОСТ 2477)	%, об		Не более 0,5	следы*
9	Коксуемость (ГОСТ 19932) *	%, масс		Не более 0,2	0,02*
10	Температура застывания (ГОСТ 20287)			Не выше минус 10	Минус 14*
11	Зольность (ГОСТ 1461) *	%		Не более 0,1	отс *
12	Массовая доля механических примесей (ГОСТ 6370) *	%,об		Не более 0,02	отс *
13	Массовая доля меркаптановой серы (ГОСТ 17323) *	%		Не более 0,025	0,011*
14	Йодное число (ГОСТ 2070) *	На 100г		Не более 20	2,4*
15	Цвет по ASTM (ГОСТ33092) *				<0,5*
16	Фракционный состав (ГОСТ 2177,методА) * 90% топлива перегоняется при температуре	%,об	-	-	349*
	% перегонки при температуре 250оС				11,2*
	350оС				90,3*

Примечание: * - показатели указанные по паспорту, приложению к паспорту поставщика № 153
Завод-изготовитель: АО «НПК-Хабаровский НПЗ». Описание материала: В соответствии с пп11 ст.181НК РФ топливо относится к средним дистиллятам.
Заключение: Продукт соответствует требованиям Технического регламента Таможенного союза 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (Приложение 7) , соответствует требованиям ТУ 38.101567-2014 с изм. 1-5. *Декларация о соответствии № ТС № RU Д-RU.АЛ 22.В.00553 по 30.07.2023г. * Содержит присадку депрессорно-диспергирующую присадку DEWAXOL 2001 марки К- до 0,0150 % масс *
Информация для потребителя : *Пожаровзрывоопасно! Относится к легковоспламеняемым жидкостям.. При загорании использовать распыленную воду, пену, углекислый газ, состав СЖБ.* ПДК паров углеводорода в воздухе рабочей зоны 900/300 мг/м³, малоопасное вещество (по воздействию на организм),класс опасности 4. Может представлять опасность для окружающей среды.
Меры безопасности: При применении использование СИЗ кожи рук, спецодежды, обуви по ГОСТ 12.4.103-83, ГОСТ 12.4.011.
Гарантийный срок хранения– 3 года с даты изготовления при соблюдении условий транспортирования и хранения.

"Александр Кащук"

Паспорт выдал: диспетчер /Козловский П.К./

Дата выдачи паспорта: «31» августа 2021 г.



ООО "Хабаровская топливная компания"

ул.Постышева, д.16, офис 305 (1), Хабаровск, Россия, 680030
ул.Невская, д.47, Хабаровск, Россия, 680009
Тел: +7 (4212) 913-417, +7 (4212) 728-919
E-mail: khtc@transbunker.com

Бункерная расписка
BUNKER DELIVERY RECEIPT

07 / 33 / 21 — Номер/Number
14.09.2021 — Дата/Number

Порт доставки Port of delivery	п. Холмск	**Наименование судна** Vessel's Name	т/х Калас
Доставлено(наименование бункеровщика) Delivered by (Barge name)	т/к "Александр Кащук"	**IMO Number**	9797589
Время швартовки (Дата/Время) Alongside vessel (Date/Time)	14.09.2021 / 19:15	**Судовладелец** IMO Number Owner	Морспасслужба
Время начала погрузки (Дата/Время) Pumping started (Date/Time)	14.09.2021 / 20:00	**Порт следования** Next Port	Невельск
Время окончания погрузки (Дата/Время) Pumping finished (Date/Time)	14.09.2021 / 21:00		

Вид нефтепродукта PRODUCT SUPPLIED — MGO / TMC вид1 (Марка/Grade)

Вязкость, сСт при 20 °С Viscosity, cSt at 50°C	6,724	**Содержание серы, %** Sulphur, %	0,315
Плотность при 15°С, кг /м³ Density, at 15°C, rg/ m	850,4	**Содержание воды, %** Water, %	следы/traces
Температура вспышки,°С Flash Point, °C	+ 80°	**Температура в танке,°С** Tank temperature, °C	+18,4°
Температура застывания,°С Pour Point, °C	- 14°		

Количество поставленного топлива Delivered quantity

Объем, м³ Volume, m³	98.164	**Вес, тонн** Weight, mt	82,884

К сведению:
Вышеупомянутый товар продаётся в соответствие со стандартными положениями и условиями продажи и поставки ООО " Хабаровская топливная компания" (выписка на обороте бункерной расписки). Топливо поставляется в соответствие с п.п.1, 4аправила 14 и п.1 правила 18 Приложения VI MARPOL

Note:
The above product is sold in compliance with the Khabarovsk Fuel Company general terms and conditions of sale and delivery (excerpt onthe back of the BDR). The fuel oil supplied is in conformity with regulation 14 (1, 4a) and regulation 18 (1) of MARPOL Annex VI

Подтверждение поставщика
SUPPLIER'S CONFIRMATION

Владелец ГСМ и грузоотправитель
POL owner and consignor
ООО «Хабаровская топливная компания»груз передал
"Khabarovsk Fuel Company" Co., Ltd transferred the product

Подпись/Signature
Фамилия И.О./Full Name

Подтверждаю поставку вышеуказанного продукта в указанном объеме
We confirm that the above product was delivered and that the quantities were correct

Подтверждаю
Acknowledged by

Подпись Капитана/Старшего помощника
Signature of Master/Chief Officer

Бобков С.В.

Фамилия И.О. печатными буквами
Full Name in Block Capitals

Печать судна поставщика

Подтверждение судна-получателя
RECEIVING VESSEL'S CONFIRMATION

Подтверждаю получение вышеуказанного продукта и то, что образцы были взяты, запечатаны и пронумерованы следующим образом:
We acknowledge receipt of the above product and confirm that samples were taken, sealed and numbered as follows:

№ пробы для бункеровщика:
№ of sample for bunkering barge — 18359301, 18359302

№ пробы для судна-получателя бункера:
№ of sample for vessel receiving bunker — 18359303/ 18359304 18359305

№ пробы MARPOL 73/78
№ of sample for MARPOL 73/78 — 18359306

Подтверждаю
Acknowledged by

Подпись Капитана/Старшего механика
Signature of Master/Chief Engineer

Тонкошкур Ю.Н.

Фамилия И.О. печатнымибуквами
Full Name in Block Capitals

Печать судна получателя

ПРИЛОЖЕНИЕ ИЗ – БУКСИР «ЛАЗУРИТ»

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

3.1.2

КЛАССИФИКАЦИОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
CLASSIFICATION CERTIFICATE

Выдано в соответствии с Правилами классификации и постройки морских судов Российского морского регистра судоходства
Issued under the provisions of the Rules for the Classification and Construction of Sea-Going Ships of Russian Maritime Register of Shipping

Название судна Name of ship	*ЛАЗУРИТ* *LAZURIT*			Регистровый номер Registered number	*892546*
Тип Type	*Буксир* *Tug*			Номер ИМО IMO number	*8832590*
Валовая вместимость Gross tonnage	*1178*		Дата постройки Date of build	*20.07.1990*	
Длина, (м) Length, (m)	*58.55*	Ширина, (м) Breadth, (m)	*12.64*	Высота борта, (м) Depth, (m)	*5.90*
Тип главных механизмов Type of main machinery	*ДВС* *Internal-combustion engine*	*5-2Д42*		Суммарная мощность, (кВт) Total power output, (kW)	*2200*

Настоящим удостоверяется, что в результате проведенного освидетельствования судно, его устройства и оборудование удовлетворяют применимым требованиям Правил для следующего символа класса:

This is certify that as a result of the survey performed the ship, her equipment and arrangements have been found in compliance with the applicable requirements of the Rules for the following class notation:

KM ⊛ UL ① AUT2 Tug

Свидетельство действительно до
The Certificate is valid until *19.11.2023* при условии его ежегодного подтверждения
subject to annual confirmation

в соответствии с Правилами.
in accordance with the Rules.

Свидетельство выдано в порту
The Certificate is issued at the port of *Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia*
Дата
Date *05.03.2021*

Дата завершения освидетельствования,
являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based *19.11.2018*

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of duly authorized official issuing the Certificate)

М.П.
L.S.

№ *21.02756.170*

ПОСТОЯННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
PERMANENT RESTRICTIONS

Мощность ГД №2 ограничена до 75% (825 кВт), см. Письмо № 120-002-11.22ф-116739 от 03.05.2018.
Power of ME №2 is limited to 75% (825 kW), see Letter № 120-002-11.22ф-116739 from 03.05.2018.

ПРОЧИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
OTHER CHARACTERISTICS

Судно оборудовано системами внешнего пожаротушения (водяной и пенной) и может быть использовано для борьбы с пожарами на судах и других морских объектах. / The ship is equipped with fire extinguishing external systems (water and foam) and can be used for fire fighting on ships and other sea objects.

ПРИМЕЧАНИЕ. Классификационное Свидетельство теряет силу, и действие класса автоматически приостанавливается, в следующих случаях: непредъявления судна в целом или отдельных его элементов к назначенному периодическому или внеочередному освидетельствованию в предписанный срок (если очередное освидетельствование не завершено, или не предполагается его завершить до возобновления эксплуатации к установленной дате; если ежегодное освидетельствование не завершено в пределах 3х (трех) месяцев от установленной даты ежегодного освидетельствования; если промежуточное освидетельствование не завершено в пределах 3х (трех) месяцев от установленной даты третьего ежегодного освидетельствования в каждом периодическом цикле освидетельствований); если судно не предъявляется для завершения соответствующего освидетельствования или, если в Правилах Регистра не предусмотрено иное; после аварийного случая (судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию в порту, где произошел аварийный случай, либо в первом порту захода, если аварийный случай произошел в море); введения не одобренных Регистром конструктивных изменений и/или изменений в снабжении судна в сторону уменьшения от предписанного Правилами; выполнения ремонта элементов судна без одобрения и/или без освидетельствования Регистром; эксплуатации судна с осадкой, превышающей регламентированную Регистром для конкретных условий, а также эксплуатации судна в условиях, не соответствующих присвоенному классу судна или установленным при этом Регистром ограничениям; несвоевременного выполнения предписанных конкретных требований, являющихся при предыдущем освидетельствовании судна условием присвоения или сохранения класса Регистра; приостановления по инициативе или по вине судовладельца процесса проводимого Регистром освидетельствования судна; вывода судна из эксплуатации на продолжительный (более трех месяцев) период для выполнения выставленных Регистром требований (кроме случая нахождения судна в ремонте для этих целей); при захвате судна пиратами.

NOTE. Classification Certificate becomes invalid and classification is automatically suspended in the following cases: the ship as whole or her separate elements have not been subjected to scheduled periodical or occasional surveys in specified terms (if the special survey has not been completed or the ship is not under attendance for completion prior to resuming trading, by the due date; if the annual survey has not been completed within three (3) months of the due date of the annual survey; if the intermediate survey has not been completed within three (3) months of the due date of the third annual survey in each periodic survey cycle); unless the ship is under attendance for completion of the relevant survey; or if in RS Rules it is not required otherwise; after an accident (the ship shall be submitted for occasional survey at port where the accident took place or at the first port of call, if the accident took place at sea); alterations not agreed with the Register have taken place in the construction and/or if any change has been made in the equipment which may result in reducing the standards required by the Rules; when repair of ship's items has been performed without the agreement and/or survey by the Register; when a ship navigates with a draught exceeding that specified by the Register for specific conditions as well as in case of operation of a ship in conditions which do not comply with the requirements for assigned class of a ship or the restrictions specified by the Register; the prescribed specific requirements which during previous survey of the ship were the conditions for assignment or retaining of the Register class have not been fulfilled within the specified period; the process of surveying the ship by the Register has been suspended on the shipowner's initiative or through his fault; when the ship has been taken out of service for a long period (more than three months) for fulfillment of the Register requirements (except the case when a ship is under repair for these purposes); in case of the ship's seizure by pirates.

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Первое ежегодное освидетельствование
First annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place: *п. Владивосток, Россия / p. Vladivostok, Russia* Дата / Date: *19.02.2020*

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping *RS*

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П. / L.S. 170 015 *05.03.2021*

Второе ежегодное/~~промежуточное*~~ освидетельствование
Second annual/~~intermediate*~~ survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place: *п. Владивосток, Россия / p. Vladivostok, Russia* Дата / Date: *05.03.2021*

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П. / L.S. 170 015

Третье ежегодное/промежуточное* освидетельствование
Third annual/intermediate* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place: Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П. / L.S.

Четвёртое ежегодное освидетельствование
Fourth annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place: Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П. / L.S.

ПРОДЛЕНИЕ КЛАССА
EXTENSION OF THE CLASS

На основании проведенного освидетельствования класс продлён до
On the basis of the performed survey the class is extended until

Место / Place: Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П. / L.S.

21.02756.170

РС 3.1.2 3

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРЕНОСА ЕЖЕГОДНОЙ ДАТЫ
В СЛУЧАЕ ДОСРОЧНОГО ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ К ЕЖЕГОДНОМУ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE IN CASE OF PRESCHEDULE ANNUAL SURVEY

В соответствии с Правилами новой ежегодной датой является
In accordance with the Rules new anniversary date is

Новой датой окончания действия Свидетельства является
New date of expiry of the Certificate is

Подписано
Signed

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

В соответствии с Правилами новой ежегодной датой является
In accordance with the Rules new anniversary date is

Новой датой окончания действия Свидетельства является
New date of expiry of the Certificate is

Подписано
Signed

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ПРИМЕЧАНИЯ
TEMPORARY RESTRICTIONS AND REMARKS

Эксплуатация форпикового и ахтерпикового балластного танка не допускается до выполнения полного ремонта настила верхней палубы и платформы (см. акт No. 21.02746.170 от 04.03.2021), ледовый класс снижен до ICE1. Срок выполнения – 19.11.2021.

The operation of the forepeak and afterpeak ballast tanks is not allowed, the ice class has been reduced to ICE1 until the thorough repair of upper deck plating and platform plating have been completed (see report No. 21.02746.170 dd 04.03.2021) Term of temporary restriction – not letter than 19.11.2021.

12/2018 **PC3.1.2**

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.5

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

К настоящему Свидетельству должно прилагаться Описание конструкции и оборудования
This Certificate shall be supplemented by the Record of Construction and Equipment

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками (далее — "Конвенция"),

по уполномочию Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (название государства)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention")

under the authority of the Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (name of the State)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Порт приписки Port of Registry	Валовая вмести-мость Gross Tonnage	Дедвейт судна* (тонны) Deadweight of Ship* (tons)	Номер ИМО IMO Number
ЛАЗУРИТ LAZURIT	*UGDR*	*Владивосток Vladivostok*	*1178*	--	*8832590*

Тип судна
Type of ship

** ~~нефтеналивное судно для перевозки нефти~~
~~oil tanker~~
~~судно, не являющееся нефтеналивным судном, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции~~
~~ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention~~
судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше
ship other than any of the above

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.

2. Что освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, арматура, устройства и материалы судна и их состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения I к Конвенции.
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

* Для нефтеналивных судов для перевозки нефти
For oil tankers.

** Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Настоящее Свидетельство действительно до *** **19.11.2023** при условии проведения
This Certificate is valid until*** subject to surveys in accordance

освидетельствований в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
with regulation 6 of Annex I of the Convention.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based **19.11.2018** (дата / date)

Выдано в
Issued at *порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia* (место выдачи Свидетельства / place of issue of Certificate) **05.03.2021** (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of authorized official issuing the Certificate)

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

№ **21.02761.170**

*** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с Правилом 10.1 Приложения I Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной Правилом 1.27 Приложения I к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с Правилом 10.8 Приложения I к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что при освидетельствовании, требуемом правилом 6 Приложения I к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

This is to certify that, at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

05.03.2021

Подписано / Signed: RS (подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Место / Place: *Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia*

Дата / Date: 19.02.2020

Ежегодное/~~промежуточное~~* освидетельствование:
Annual/~~intermediate~~* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано / Signed: (подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Место / Place: *Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia*

Дата / Date: 05.03.2021

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано / Signed: (подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Место / Place:

Дата / Date:

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано / Signed: (подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Место / Place:

Дата / Date:

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

PC 2.4.5 *21.02761.170* 3

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.20

(Форма A / Form)

ДОПОЛНЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ (СВИДЕТЕЛЬСТВО IOPP)

SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IOPP CERTIFICATE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЕНАЛИВНЫМИ СУДАМИ

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

В отношении положений Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с Поправками (далее — "Конвенция").
In respect of the provisions of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention").

Примечания:
Notes:

1. Эта форма должна выдаваться судам третьего типа, классифицированным в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, т.е. «судам, не являющимся ни одним из перечисленных выше». Нефтеналивным судам и судам, не являющимся нефтеналивными судами, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции выдается форма B.
   This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i. e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I to the Convention Form B shall be used.
2. Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью, которое всегда должно находиться на борту судна.
   This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. Если языком оригинала Описания не является английский, французский или испанский язык, то текст должен включать перевод на один из этих языков.
   If the language of the original Record is neither English nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Записи в клеточках должны производиться путём проставления знака «x» для ответов «да» и «применяется» или знака «—» для ответов «нет» и «не применяется».
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross "x" for the answers "yes" and "applicable" or a dash "—" for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями — резолюции, принятые Международной морской организацией.
   Regulations mentioned in this Record are regulations of Annex I to the Convention and resolutions are those adopted by the International Maritime Organization.

21.02762.170

A

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *ЛАЗУРИТ / LAZURIT*

1.2 Регистровый номер или позывной сигнал / Distinctive number or letters: *UGDR*

1.3 Порт приписки / Port of registry: *Владивосток / Vladivostok*

1.4 Валовая вместимость / Gross tonnage: *1178*

1.5 Дата постройки: / Date of build:

1.5.1 Дата контракта на постройку / Date of contract for construction: --

1.5.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *17.08.1989*

1.5.3 Дата поставки / Date of delivery: *20.07.1990*

1.6 Значительное переоборудование (если применено): / Major conversion (if applicable):

1.6.1 Дата контракта на переоборудование / Date of contract for conversion: --

1.6.2 Дата начала переоборудования / Date on which conversion was commenced: --

1.6.3 Дата окончания переоборудования / Date of conversion completion: --

1.7 Судно признано Администрацией "судном, поставленным 31 декабря 1979 года или до этой даты" в соответствии с правилом 1.28.1 в силу непредвиденной задержки поставки / The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery: [--]

2A.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 12A и отвечает требованиям: / The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirements of:

пункта 6 и либо 7, либо 8 (конструкция с двойным дном и двойными бортами) / paragraphs 6 and either 7 or 8 (double hull construction): [--]

пункта 11 (показатели аварийного разлива жидкого топлива) / paragraph 11 (accidental fuel oil outflow performance): [--]

2A.2 Судно не должно отвечать требованиям правила 12A / The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A: [X]

2. ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ ИЗ ЛЬЯЛ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ И ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ (ПРАВИЛА 14 И 16)
EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND FUEL OIL TANKS (REGULATIONS 14 AND 16)

2.1 Перевозка водяного балласта в топливных танках: / Carriage of ballast water in fuel oil tanks:

2.1.1 В обычных условиях судно может перевозить водяной балласт в топливных танках / The ship may under normal conditions carry ballast water in fuel oil tanks: [--]

2.2 Тип установленного фильтрующего оборудования: / Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Фильтрующее оборудование (15 млн$^{-1}$) (правило 14.6) / Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6): [X]

2 PC 2.4.20

A

2.2.2 Фильтрующее оборудование (на 15 млн$^{-1}$) с сигнализатором и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (правило 14.7) --
Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7)

2.3 Нормативы одобрения:
Approval standards:

2.3.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование:
The separating/filtering equipment:

.1 одобрено в соответствии с резолюцией A.393(X) X
has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) --
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) --
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)

.4 одобрено в соответствии с резолюцией A. 233(VII) --
has been approved in accordance with resolution A. 233(VII)

.5 одобрено в соответствии с национальными нормами, не основанными на резолюции A.393(X) или A.233(VII) --
has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A. 393(X) or A. 233(VII)

.6 не одобрено --
has not been approved

2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией A.444(XI) --
The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти:
The oil content meter:

.1 одобрен в соответствии с резолюцией A.393(X) --
has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) --
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) --
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)

2.4 Максимальная пропускная способность системы *2.50* м^3/ч
Maximum throughput of the system is m^3/h

2.5 Исключение из правила 14:
Waiver of regulation 14:

2.5.1 Требования правила 14.1 или 14.2 не применяются к судну в соответствии с правилом 14.5
The requirements of regulations 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5

2.5.1.1 Судно занято исключительно в рейсах в пределах особого района (особых районов): --
The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):

--

2.5.1.2 Судно имеет свидетельство в соответствии с Международным кодексом безопасности высокоскоростных судов и занято на регулярных маршрутах с общей продолжительностью рейса, не превышающей 24 часа --
The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours

A

2.5.2 Судно оборудовано сборным танком (сборными танками) для полного сохранения на борту всех нефтесодержащих льяльных вод: --
The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
		Общая вместимость: Total volume: ____ $м^3$ m^3	

3. СРЕДСТВА ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ НА БОРТУ И УДАЛЕНИЯ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (ШЛАМА) (ПРАВИЛО 12) И СБОРНЫЕ ТАНКИ ДЛЯ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД*
MEANS FOR RETENTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE) (REGULATION 12) AND OILY BILGE WATER HOLDING TANK(S)*

3.1 Судно оборудовано следующими танками нефтяных остатков (шлама) для сохранения на борту нефтяных остатков (шлама):
The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Цистерна сбора протечек топлива Drain fuel tank	*43 - 44*	*ДП / С*	*2.10*
Цистерны сбора протечек масла Drain oil tank	*44 - 45*	*ДП / С*	*0.61*
Цистерна сбора нефтеостатков Oil residue tank	*52 - 53*	*ДП / С*	*0.20*
Цистерна отработанного масла Waste oil tank	*33 - 43*	*ДП / С*	*16.40*
		Общая вместимость: Total volume: *19.31* $м^3$ m^3	

*Сборные танки нефтесодержащих льяльных вод Конвенцией не требуются; если судно оборудовано такими танками, они должны быть перечислены в таблице 3.3.
Oily bilge water holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in Table 3.3.

A

3.2 Средства для удаления нефтяных остатков (шлама), сохранённых в танках для нефтяных остатков (шлама):
Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

3.2.1 Инсинератор для нефтяных остатков (шлама) -- [--]
Incinerator for oil residues (sludge)

3.2.2 Вспомогательный котёл, приспособленный для сжигания нефтяных остатков (шлама) [--]
Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge)

3.2.3 Другие приемлемые средства, указать какие [--]
Other acceptable means, state which

--

3.3 Судно оборудовано следующим(и) сборным(и) танком(танками) для сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод:
The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Сборный танк No.1 *Holding tank No.1*	*20 - 22*	*ДП / С*	*9.43*
Сборный танк No.2 *Holding tank No.2*	*22 - 26*	*ДП / С*	*12.18*
		Общая вместимость: Total volume: *21.61* $м^3$ / m^3	

4. СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ (ПРАВИЛО 13)
STANDARD DISCHARGE CONNECTION (REGULATION 13)

4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса из льял машинных помещений и нефтяных остатков (шлама) в приёмные сооружения, снабжённым стандартным сливным соединением в соответствии с правилом 13 [X]
The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13

5. СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ (ПРАВИЛО 37)
SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN (REGULATION 37)

5.1 На судне имеется судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 37 [X]
The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in accordance with regulation 37

5.2 На судне имеется судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря, в соответствии с правилом 37.3 [--]
The ship is provided with shipboard marine pollution emergency plan in accordance with regulation 37.3

A

6. ИЗЪЯТИЯ
EXEMPTIONS

6.1 Освобождение от выполнения требований Главы 3 Приложения I к Конвенции, указанных в пп. --

--

настоящего Описания, допущено Администрацией в соответствии с правилом 3.1
Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter 3 to Annex I to the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraphs -- --

-- of this Record

7. ЭКВИВАЛЕНТНЫЕ ЗАМЕНЫ (ПРАВИЛО 5)
EQUIVALENTS (REGULATION 5)

7.1 Эквивалентные замены одобрены Администрацией для определенных требований Приложения I к Конвенции, перечисленных в пп. --

-- настоящего Описания --

Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I to the Convention items listed under paragraphs -- of this Record

8. СООТВЕТСТВИЕ ЧАСТИ II-A ГЛАВЫ 1 ПОЛЯРНОГО КОДЕКСА
COMPLIANCE WITH PART II-A – CHAPTER 1 OF THE POLAR CODE

8.1 Судно соответствует дополнительным требованиям положений в отношение окружающей среды Вступления и раздела 1.2 главы 1 части II-A Полярного кодекса --
The ship is in compliance with additional requirements in the environment-related provisions of the Introduction and section 1.2 of chapter 1 of part II-A of the Polar Code

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Выдано в / Issued at: *порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia* (место выдачи / place of issue)

05.03.2021 (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Печать или штамп организации, выдавшей Дополнение / Seal or stamp of the issuing authority as appropriate

№ *21.02762.170*

04/2016 **PC 2.4.20**

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.9

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ
INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней и резолюциями MEPC.115(51) и MEPC.200(62) (далее именуемой «Конвенция»), по уполномочию

Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (полное официальное название страны)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolutions MEPC.115(51) and MEPC.200(62), (hereinafter referred to as «the Convention») under the authority of the

Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (full designation of the country)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Число людей, допущенное к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Валовая вместимость Gross tonnage	Номер ИМО IMO number
ЛАЗУРИТ LAZURIT	*UGDR*	*Владивосток Vladivostok*	*35*	*1178*	*8832590*

~~Новое~~/существующее* судно
~~New~~/existing* ship

Тип судна для применения правила 11.3:
Type of ship for the application of regulation 11.3:

~~*Новое/существующее пассажирское судно~~
~~*New/Existing passenger ship~~

*Судно иное, чем пассажирское судно
*Ship other than a passenger ship

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, если это применимо, дата, на которую началась работа по преобразованию или изменению, или модификации существенного характера
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

17.08.1989

18.07137.170

* Ненужное зачеркнуть.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЧТО:
THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. Судно оборудовано:
The ship is equipped with:

* ~~установкой для обработки сточных вод~~
~~sewage treatment plant~~

* ~~измельчителем~~
~~comminuter~~

* сборным танком
holding tank

сливным трубопроводом
discharge pipeline

в соответствии с правилами 9 и 10 Приложения IV к Конвенции:
in accordance with regulations 9 and 10 of Annex IV to the Convention as follows:

1.1 Описание установки для обработки сточных вод:
Description of the sewage treatment plant:

Тип установки для обработки сточных вод --
Type of sewage treatment plant

Изготовитель --
Name of manufacturer

*~~Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандарту сброса как предусмотрено в резолюции MEPC.2(VI).~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).~~

*~~Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандарту сброса как предусмотрено в резолюции MEPC.159(55).~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).~~

~~Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандартам сброса, как предусмотрено в Руководстве по осуществлению стандартов стока и проведению рабочих испытаний установок для обработки сточных вод, принятом резолюцией MEPC.227(64) с поправками, включая/исключая стандарты, указанные в разделе 4.2.~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in the Guidelines on implementation of effluent standards and performance test for sewage treatment plants, adopted by resolution MEPC.227(64), as amended, including/excluding* the standards of section 4.2 thereof.~~

1.2 Описание измельчителя:
Description of comminuter:

Тип --
Type

Изготовитель --
Manufacturer

Качество сточных вод после обеззараживания --
Standard of sewage after disinfection

1.3 Описание сборных танков:
Description of holding tank equipment:

Общая вместимость сборных танков ***10.00*** $м^3$ / m^3
Total capacity of the holding tanks

Место расположения:
Location:

Трюм: 21 - 25 шп., ЛБ; 22.5 - 25 шп., ПБ
Hold: frs. 21 - 25, P; frs. 22.5 - 25, S

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Подтверждение продления Свидетельства, если оно действительно в течение менее 5 лет, в случае применения правила 8.3
Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 8.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.3 Приложения IV
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.3 of Annex IV

к Конвенции считается действительным до
to the Convention, be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства в случае завершения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения правила 8.4
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 8.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.4 Приложения IV
The ship complies with the relevant provisions of the Convention and the Certificate, in accordance with regulation 8.4 of Annex IV

к Конвенции считается действительным до
to the Convention, shall be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный период, в случае применения правила 8.5 или 8.6
Endorsement to extend the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 8.5 or 8.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.5 или 8.6* Приложения IV к Конвенции считается действительным
The Certificate, in accordance with regulation 8.5 or 8.6* of Annex IV to the Convention, shall be accepted as valid

до
until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

1.4 Трубопровод для сдачи сточных вод в приёмные сооружения снабжён стандартным сливным соединением.
A pipeline for the discharge of sewage to reception facilities is fitted with a standard discharge connection.

2. Судно освидетельствовано в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.

3. Освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения IV к Конвенции.
Survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV to the Convention.

Настоящее Свидетельство действительно до**
The Certificate is valid until** ***19.11.2023***
(дата / date)

при условии проведения освидетельствований в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.

Свидетельство выдано в порту
The Certificate is issued at the port of ***Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia***
Дата
Date ***19.11.2018***

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based ***19.11.2018***
(дата / date)

М.П.
L.S.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of duly authorized official issuing the Certificate)

№ ***18.07137.170***

** Указать дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 8.1 Приложения IV к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, как она определена в правиле 1.8 приложения IV к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.6

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

К настоящему Свидетельству должно прилагаться Описание конструкции и оборудования.
This Certificate shall be supplemented by the Record of Construction and Equipment.

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с Поправками, об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней*

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 as amended, to amend the International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto*

по уполномочию Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства
(полное название государства)

under the authority of the Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping
(full designation of the country)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Номер ИМО IMO Number	Порт приписки Port of Registry	Валовая вместимость Gross Tonnage
ЛАЗУРИТ *LAZURIT*	*UGDR*	*8832590*	*Владивосток* *Vladivostok*	*1178*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 5 Приложения VI Конвенции.
   That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.
2. Что освидетельствование показало, что оборудование, системы, арматура, устройства и материалы полностью соответствуют применимым требованиям Приложения VI к Конвенции.
   That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

* Далее – «Конвенция».
Hereinafter referred to as "the Convention".

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства: **19.11.2018** (дата/date)
Completion date of the survey on which this Certificate is based

Настоящее Свидетельство действительно до*: **19.11.2023**
This Certificate is valid until*

при условии освидетельствований в соответствии с правилом 5 Приложения VI к Конвенции.
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Выдано в: ***порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia*** (место выдачи Свидетельства/place of issue of the Certificate) — **05.03.2021** (дата выдачи/date of issue)
Issued at

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)
signature of authorized official issuing the Certificate

Печать или штамп уполномоченной организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

№ **21.02758.170**

* Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 9.1 Приложения VI к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле 2.3 Приложения VI к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

2 **PC 2.4.6**

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом 5 Приложения VI к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.
THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

05.03.2021

Подписано
Signed
RS
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place
Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia

Дата
Date
19.02.2020

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place
Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia

Дата
Date
05.03.2021

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

---

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.23

ДОПОЛНЕНИЕ
К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ (СВИДЕТЕЛЬСТВО IAPP)

SUPPLEMENT
TO THE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IAPP CERTIFICATE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Примечания:
Notes:

1. Настоящее описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IAPP. Свидетельство IAPP должно постоянно находиться на борту судна.
   This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2. Описание должно быть составлено на английском, французском или испанском языке. Если используется официальный язык страны выдачи, то он должен быть предпочтительным в случае каких-либо споров или разночтений.
   The record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3. Записи в клеточках должны производиться путём проставления знака [x] для ответов «да» и «применяется» или знака [-] для ответов «нет» и «не применяется».
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross [x] for the answers "yes" and "applicable" or a dash [-] for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
4. Если не оговорено иное, правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения VI к Конвенции, а резолюциями или циркулярами – те, которые приняты Международной морской организацией.
   Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *ЛАЗУРИТ / LAZURIT*

1.2 Номер ИМО / IMO number: *8832590*

1.3 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *17.08.1989*

1.4 Длина судна (L)* / Length of ship (L)*: -- метров / metres

21.02759.170

* Заполняется только в отношении судов, построенных 1 января 2016 года или после этой даты, и которые специально спроектированы и используются исключительно для целей отдыха, и к которым, в соответствии с правилом 13.5.2.1 или правилом 13.5.2.3, не применяются пределы выбросов NO_x, приведенные в правиле 13.5.1.1.

Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016, which are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3, the NOX emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2. КОНТРОЛЬ ВЫБРОСОВ С СУДОВ
CONTROL OF EMISSION FROM SHIPS

2.1 Озоноразрушающие вещества (правило 12)
Ozone depleting substances (regulation 12)

2.1.1 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем пожаротушения, других систем и оборудования, содержащих озоноразрушающие вещества, не являющиеся гидрохлорфторуглеродами, которые установлены до 19 мая 2005 года:
The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance
Холодильная установка для кондиционирования в жилых помещениях. *Refrigerating plant for air conditioning in crew accommodations.*	*Машинное отделение: 16-17 шп.* *Engine room: frs. 16-17.*	*R22*
Холодильная установка для охлаждения провизионных камер. *Refrigerating plant for cooling of provision rooms.*	*Машинное отделение: 16-17 шп.* *Engine room: frs. 16-17.*	*R22*

2.1.2 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем, содержащих гидрохлорфторуглероды (ГХФУ), установленных до 1 января 2020 года:
The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service:

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance

2.2 Окислы азота (NO_x) (правило 13)
Nitrogen oxides (NO_x) (regulation 13)

2.2.1 Следующие судовые дизельные двигатели, установленные на данном судне, соответствуют требованиям правила 13, как указано ниже:
The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_x 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
1	Завод-изготовитель и модель Manufacturer and model							
2	Серийный номер Serial number							
3	Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) – ТК 3.2) Use (applicable application cycles(s) – NTC 3.2)							
4	Номинальная мощность (кВт) (ТК 1.3.11) Rated power (kW) (NTC 1.3.11)							
5	Номинальная частота вращения (об/мин) (ТК 1.3.12) Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)							
6	Идентичный двигатель, установленный ≥ 1/1/2000 и не подлежащий выполнению требований, согласно 13.1.1.2 Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2							
7	Дата установки идентичного двигателя (дд.мм.гггг) в соответствии с 13.1.1.2 Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2							
8a	Значительное переоборудование (дд.мм.гггг) Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2						
8b		13.2.1.2 & 13.2.3						
8c		13.2.1.3 & 13.2.3						
9a	Ярус I Tier I	13.3						
9b		13.2.2						
9c		13.2.3.1						
9d		13.2.3.2						
9e		13.7.1.2						
10a	Ярус II Tier II	13.4						
10b		13.2.2						
10c		13.2.2 (выполнение требований яруса III невозможно) 13.2.2 (Tier III not possible)						
10d		13.2.3.2						
10e		13.5.2 (Изъятия) 13.5.2 (Exemptions)						
10f		13.7.1.2						

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_x 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
11a	Ярус III (только РКВ-NO_x) Tier III (ECA-NO_x only)	13.5.1.1						
11b		13.2.2						
11c		13.2.3.2						
11d		13.7.1.2						
12	ОС* AM*	установлено installed						
13		коммерчески недоступно на момент данного освидетельствования not commercially available at this survey						
14		неприменимо not applicable						

2.3 Окислы серы (SO_x) и твёрдые частицы (правило 14)
Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 Когда судно эксплуатируется за пределами района контроля выбросов, указанного в правиле 14.3, на нём используется:
When the ship operates outside of an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 судовое топливо с содержанием серы, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельной величины 0.50% по массе, и/или
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.50% m/m, and/or — X

.2 одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SO_x по меньшей мере равна эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим предельной величины 0.50% по массе
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.50% m/m — --

2.3.2 Когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов, указанном в правиле 14.3, на нём используется:
When the ship operates inside an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 судовое топливо с содержанием серы, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельной величины 0.10% по массе и/или
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.10% m/m and/or — X

.2 одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SO_x по меньшей мере равна эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим предельной величины 0.10% по массе
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.10% m/m — --

2.3.3 На судне, не имеющем эквивалентного средства, одобренного в соответствии с Правилом 4.1 и указанного в пункте 2.6 этого документа, содержание серы в судовом топливе, перевозимом для использования на этом судне, не должно превышать предельной величины 0.50% по массе, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива
For a ship without an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6, the sulphur content of fuel oil carried for use on board the ship shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery notes — X

* См. Руководство 2014 года по процедуре применения одобренного средства (резолюция МАРС.243(66))
Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66)).

2.4 Летучие органические соединения (ЛОС) (правило 15)
Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 Танкер имеет систему сбора паров, установленную и одобренную в соответствии с циркуляром MSC/Circ.585 --
The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585

2.4.2.1 Танкер, перевозящий сырую нефть, имеет на борту одобренный План управления ЛОС --
For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan

2.4.2.2 Номер и дата одобрения Плана управления ЛОС: --
VOC Management Plan approval reference: _____

2.5 Сжигание на судне (правило 16)
Shipboard incineration (regulation 16)

На судне имеется инсинератор:
The ship has an incinerator:

.1 установленный 1 января 2000 года или после этой даты, который соответствует:
installed on or after 1 January 2000 that complies with:

.1 резолюции MEPC.76(40) с поправками* --
resolution MEPC.76(40) as amended*

.2 резолюции MEPC.244(66) --
resolution MEPC.244(66)

.2 установленный до 1 января 2000 года, который соответствует:
installed before 1 January 2000 that complies with:

.1 резолюции MEPC.59(33) с поправками** --
resolution MEPC.59(33) as amended**

.2 резолюции MEPC.76(40) с поправками* --
resolution MEPC.76(40) as amended*

* С поправками, внесёнными резолюцией MEPC.93(45).
As amended by resolution MEPC.93(45).
** С поправками, внесёнными резолюцией MEPC.92(45).
As amended by resolution MEPC.92(45).

2.6 Эквиваленты (правило 4)
Equivalents (regulation 4)

На судне разрешено применение следующих устройств, материалов, приспособлений или приборов, которые будут установлены на нём, или других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, используемых в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением:

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

Система / Оборудование System / Equipment	Используемый эквивалент Equivalent used	Номер и дата одобрения Approval reference

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Выдано в
Issued at *порту Владивосток, Россия*
the port of Vladivostok, Russia
(Место выдачи Описания
Place of issue of the Record)

05.03.2021
(Дата выдачи
Date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Описание
Signature of authorized official issuing the Record)

Печать или штамп уполномоченной организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

№ *21.02759.170*

12/2020

РС 2.4.23

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.15

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СООТВЕТСТВИИ ОБОРУДОВАНИЯ И УСТРОЙСТВ СУДНА ТРЕБОВАНИЯМ ПРИЛОЖЕНИЯ V К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 г., ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 г. К НЕЙ (КОНВЕНЦИЯ МАРПОЛ 73/78).

CERTIFICATE OF COMPLIANCE OF EQUIPMENT AND ARRANGEMENTS OF THE SHIP WITH THE REQUIREMENTS OF ANNEX V TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO (MARPOL 73/78)

Выдано по заявке судовладельца для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками в резолюции MEPC.201(62)
Issued at the request of the owner for confirmation of fulfillment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78, as amended by resolution MEPC.201(62)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Позывной сигнал или регистровый номер Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Валовая вместимость Gross tonnage	Число людей, допущенных к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Номер ИМО IMO number
ЛАЗУРИТ LAZURIT	*UGDR*	*Владивосток Vladivostok*	*1178*	*35*	*8832590*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно оборудовано:
That the ship is equipped with:

* ~~установкой для сжигания мусора incinerator~~
* ~~устройством для обработки мусора garbage treatment plant~~
* устройствами для сбора мусора garbage collection facilities

18.07132.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

1.1 Установка для сжигания мусора: --
Incinerator:

Тип --
Type

Изготовитель --
Manufacturer

Согласно Сертификату, выданному --
According to the Certificate issued by

--

установка для сжигания мусора обеспечивает эффективное сжигание:
the incinerator ensures effective incineration of:

* ~~мусора~~ ~~garbage~~; ~~шлама сточных вод~~ ~~sewage sludge~~; ~~нефтяных остатков~~ ~~oil sludge~~

1.2 Устройство для обработки мусора:
Garbage treatment plant:

Тип --
Type

Изготовитель --
Manufacturer

Согласно Сертификату, выданному --
According to the Certificate issued by

--

устройство для обработки мусора обеспечивает:
the garbage treatment plant ensures:

* ~~измельчение мусора,~~ ~~grinding of garbage,~~ ~~прессование мусора.~~ ~~pressing of garbage~~.

1.3 Устройства для сбора мусора:
Garbage collection facilities:

Общая вместимость 1.361 $м^3$
Total capacity m^3

Место расположения *Палуба бака: 62 - 63., ЛБ, ПБ; Верхняя палуба: 77 - 78 шп., ПБ; камбуз; МО; кладовая эл.механика.*
Location *Forecastle deck: frs. 62 - 63, P, S. Upper deck: frs. 77 - 78, S; galley; ER; electrical storeroom.*

1.4 Плакаты, план операций с мусором да/~~нет~~*
Placards, garbage management plan yes/~~no~~*

1.5 Журнал операций с мусором да/~~нет~~*
Garbage Record Book yes/~~no~~*

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

ЗАМЕЧАНИЯ
REMARKS

--

2. Что судно освидетельствовано для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, и освидетельствование показало, что состояние оборудования и устройств во всех отношениях удовлетворительное, и судно отвечает соответствующим требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Руководства по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

That the ship has been surveyed for confirmation of fulfilment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and the survey showed that the condition of the equipment and arrangements was in all respects satisfactory and the ship complies with the appropriate requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78.

Настоящее Свидетельство действительно до **19.11.2023** при условии
This Certificate is valid until subject to

проведения ежегодных освидетельствований.
annual surveys.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **19.11.2018**
Completion date of the survey on which this Certificate is based

Выдано в **порту Владивосток, Россия** **19.11.2018**
Issued at **the port of Vladivostok, Russia**
(место выдачи Свидетельства / place of issue of the Certificate) (дата выдачи / date of issue)

Нижеподписавшийся должным образом уполномочен Правительством **Российской Федерации**
The undersigned is fully authorized by the Government of **the Russian Federation**
(название государства / name of the State)

выдать настоящее Свидетельство.
to issue this Certificate.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)
signature of authorized official issuing the Certificate

№ **18.07132.170**

РС 2.4.15 3

ЕЖЕГОДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ
ANNUAL SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что судно освидетельствовано для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и отвечает соответствующим требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Руководства по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

This is to certify that the ship has been surveyed for confirmation of fulfilment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and the ship complies with the appropriate requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78.

1-е ежегодное освидетельствование
1st annual survey

Место / Place: г. Владивосток, Россия

Дата / Date: 19. 02. 2020

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Подписано / Signed

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

2-е ежегодное освидетельствование
2nd annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

3-е ежегодное освидетельствование
3rd annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

4-е ежегодное освидетельствование
4th annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

11/2012 **PC 2.4.15**

ПРИЛОЖЕНИЕ И4 – ИС «Фёдор Ковров»

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

Выдан взамен свидетельства с номером No. 20.05117.170 от 09.06.2020 / Issued to replace certificate No. 20.05117.170 dated 09.06.2020

3.1.2

КЛАССИФИКАЦИОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
CLASSIFICATION CERTIFICATE

Выдано в соответствии с Правилами классификации и постройки морских судов Российского морского регистра судоходства
Issued under the provisions of the Rules for the Classification and Construction of Sea-Going Ships of Russian Maritime Register of Shipping

Название судна Name of ship	*ФЕДОР КОВРОВ* *FEDOR KOVROV*			Регистровый номер Registered number	*897516*
Тип Type	*Исследовательское* *Research*			Номер ИМО IMO number	*8912338*
Валовая вместимость Gross tonnage	*2637*		Дата постройки Date of build	*27.04.1990*	
Длина, (м) Length, (m)	*81.90*	Ширина, (м) Breadth, (m)	*18.00*	Высота борта, (м) Depth, (m)	*7.10*
Тип главных механизмов Type of main machinery	*ДВС* *Internal-combustion engine*	*BRM 6*		Суммарная мощность, (кВт) Total power output, (kW)	*4860*

Настоящим удостоверяется, что в результате проведенного освидетельствования судно, его устройства и оборудование удовлетворяют применимым требованиям Правил для следующего символа класса:

This is certify that as a result of the survey performed the ship, her equipment and arrangements have been found in compliance with the applicable requirements of the Rules for the following class notation:

KM ★ 1 DYNPOS-1

Свидетельство действительно до / The Certificate is valid until *30.04.2025* при условии его ежегодного подтверждения / subject to annual confirmation в соответствии с Правилами. / in accordance with the Rules.

Свидетельство выдано в порту / The Certificate is issued at the port of *Славянка, Россия* / *Slavyanka, Russia* Дата / Date *27.07.2020*

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства / Completion date of the survey on which this Certificate is based *09.06.2020*

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство / signature of duly authorized official issuing the Certificate)

М.П. / L.S.

№ *20.06792.170*

ПОСТОЯННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
PERMANENT RESTRICTIONS

ПРОЧИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
OTHER CHARACTERISTICS

1. Судно находится в системе непрерывного освидетельствования.
The vessel is under Continuous Survey System.

ПРИМЕЧАНИЕ. Классификационное Свидетельство теряет силу, и действие класса автоматически приостанавливается, в следующих случаях: непредъявления судна в целом или отдельных его элементов к назначенному периодическому или внеочередному освидетельствованию в предписанный срок (если очередное освидетельствование не завершено, или не предполагается его завершить до возобновления эксплуатации к установленной дате; если ежегодное освидетельствование не завершено в пределах 3х (трех) месяцев от установленной даты ежегодного освидетельствования; если промежуточное освидетельствование не завершено в пределах 3х (трех) месяцев от установленной даты третьего ежегодного освидетельствования в каждом периодическом цикле освидетельствований); если судно не предъявляется для завершения соответствующего освидетельствования или, если в Правилах Регистра не предусмотрено иное; после аварийного случая (судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию в порту, где произошел аварийный случай, либо в первом порту захода, если аварийный случай произошел в море); введения не одобренных Регистром конструктивных изменений и/или изменений в снабжении судна в сторону уменьшения от предписанного Правилами; выполнения ремонта элементов судна без одобрения и/или без освидетельствования Регистром; эксплуатации судна с осадкой, превышающей регламентированную Регистром для конкретных условий, а также эксплуатации судна в условиях, не соответствующих присвоенному классу судна или установленным при этом Регистром ограничениям; несвоевременного выполнения предписанных конкретных требований, являющихся при предыдущем освидетельствовании судна условием присвоения или сохранения класса Регистра; приостановления по инициативе или по вине судовладельца процесса проводимого Регистром освидетельствования судна; вывода судна из эксплуатации на продолжительный (более трех месяцев) период для выполнения выставленных Регистром требований (кроме случая нахождения судна в ремонте для этих целей); при захвате судна пиратами.

NOTE. Classification Certificate becomes invalid and classification is automatically suspended in the following cases: the ship as whole or her separate elements have not been subjected to scheduled periodical or occasional surveys in specified terms (if the special survey has not been completed or the ship is not under attendance for completion prior to resuming trading, by the due date; if the annual survey has not been completed within three (3) months of the due date of the annual survey; if the intermediate survey has not been completed within three (3) months of the due date of the third annual survey in each periodic survey cycle); unless the ship is under attendance for completion of the relevant survey; or if in RS Rules it is not required otherwise; after an accident (the ship shall be submitted for occasional survey at port where the accident took place or at the first port of call, if the accident took place at sea); alterations not agreed with the Register have taken place in the construction and/or if any change has been made in the equipment which may result in reducing the standards required by the Rules; when repair of ship's items has been performed without the agreement and/or survey by the Register; when a ship navigates with a draught exceeding that specified by the Register for specific conditions as well as in case of operation of a ship in conditions which do not comply with the requirements for assigned class of a ship or the restrictions specified by the Register; the prescribed specific requirements which during previous survey of the ship were the conditions for assignment or retaining of the Register class have not been fulfilled within the specified period; the process of surveying the ship by the Register has been suspended on the shipowner's initiative or through his fault; when the ship has been taken out of service for a long period (more than three months) for fulfillment of the Register requirements (except the case when a ship is under repair for these purposes); in case of the ship's seizure by pirates.

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Первое ежегодное освидетельствование
First annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place: г. Владивосток, Россия / г. Vladivostok, Russia
Дата / Date: 12.07.2021

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

170 033
М.П.
L.S.

Второе ежегодное/промежуточное* освидетельствование
Second annual/intermediate* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Третье ежегодное/промежуточное* освидетельствование
Third annual/intermediate* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Четвёртое ежегодное освидетельствование
Fourth annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

ПРОДЛЕНИЕ КЛАССА
EXTENSION OF THE CLASS

На основании проведенного освидетельствования класс продлён до
On the basis of the performed survey the class is extended until

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

20.06792.170

PC 3.1.2

3

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Первое ежегодное освидетельствование
First annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place _____ Дата / Date _____

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping _____

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Второе ежегодное/промежуточное* освидетельствование
Second annual/intermediate* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place _____ Дата / Date _____

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping _____

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Третье ежегодное/промежуточное* освидетельствование
Third annual/intermediate* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place _____ Дата / Date _____

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping _____

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Четвёртое ежегодное освидетельствование
Fourth annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place _____ Дата / Date _____

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping _____

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

ПРОДЛЕНИЕ КЛАССА
EXTENSION OF THE CLASS

На основании проведенного освидетельствования класс продлён до
On the basis of the performed survey the class is extended until _____

Место / Place _____ Дата / Date _____

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping _____

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

20.06792.170

PC 3.1.2 3

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.5

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

К настоящему Свидетельству должно прилагаться Описание конструкции и оборудования
This Certificate shall be supplemented by the Record of Construction and Equipment

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками (далее — "Конвенция"),

по уполномочию Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (название государства)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention")

under the authority of the Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (name of the State)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Порт приписки Port of Registry	Валовая вмести-мость Gross Tonnage	Дедвейт судна* (тонны) Deadweight of Ship* (tons)	Номер ИМО IMO Number
ФЕДОР КОВРОВ FEDOR KOVROV	*UBIO4*	*Мурманск Murmansk*	*2637*	--	*8912338*

Тип судна
Type of ship

** ~~нефтеналивное судно для перевозки нефти~~ ~~oil tanker~~
~~судно, не являющееся нефтеналивным судном, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции~~
~~ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention~~
судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше
ship other than any of the above

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.

2. Что освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, арматура, устройства и материалы судна и их состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения I к Конвенции.
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

* Для нефтеналивных судов для перевозки нефти
For oil tankers.

** Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Настоящее Свидетельство действительно до *** **30.04.2025** при условии проведения
This Certificate is valid until*** subject to surveys in accordance

освидетельствований в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
with regulation 6 of Annex I of the Convention.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **09.06.2020**
Completion date of the survey on which this Certificate is based (дата / date)

Выдано в **порту Славянка, Россия** **09.06.2020**
Issued at **the port of Slavyanka, Russia**
(место выдачи Свидетельства / place of issue of Certificate) (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of authorized official issuing the Certificate)

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

№ **20.05114.170**

*** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с Правилом 10.1 Приложения I Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной Правилом 1.27 Приложения I к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с Правилом 10.8 Приложения I к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

2 **РС 2.4.5**

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что при освидетельствовании, требуемом правилом 6 Приложения I к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

This is to certify that, at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
170 2 033
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

Место
Place
г. Владивосток, Россия
г. Vladivostok, Russia

Дата
Date
12.07.2021

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/intermediate* survey:

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/intermediate* survey:

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority,
as appropriate

Место
Place

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

PC 2.4.5 *20.05114.170* 3

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила 10.5 или 10.6
Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 10.5 or 10.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.5 или 10.6* Приложения I к Конвенции признается действительным
This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex I of the Convention, be accepted as valid

до
until

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила 10.8
Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 10.8 applies

В соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

В соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

PC 2.4.5 ***20.05114.170*** 01/2015

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.20

(Форма A
Form)

ДОПОЛНЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ (СВИДЕТЕЛЬСТВО IOPP)

SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IOPP CERTIFICATE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЕНАЛИВНЫМИ СУДАМИ

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

В отношении положений Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с Поправками (далее — "Конвенция").
In respect of the provisions of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention").

Примечания:
Notes:

1. Эта форма должна выдаваться судам третьего типа, классифицированным в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, т.е. «судам, не являющимся ни одним из перечисленных выше». Нефтеналивным судам и судам, не являющимся нефтеналивными судами, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции выдается форма B.
   This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i. e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I to the Convention Form B shall be used.
2. Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью, которое всегда должно находиться на борту судна.
   This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. Если языком оригинала Описания не является английский, французский или испанский язык, то текст должен включать перевод на один из этих языков.
   If the language of the original Record is neither English nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Записи в клеточках должны производиться путём проставления знака «x» для ответов «да» и «применяется» или знака «—» для ответов «нет» и «не применяется».
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross "x" for the answers "yes" and "applicable" or a dash "—" for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями — резолюции, принятые Международной морской организацией.
   Regulations mentioned in this Record are regulations of Annex I to the Convention and resolutions are those adopted by the International Maritime Organization.

20.05112.170

A

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *ФЕДОР КОВРОВ / FEDOR KOVROV*

1.2 Регистровый номер или позывной сигнал / Distinctive number or letters: *UBIO4*

1.3 Порт приписки / Port of registry: *Мурманск / Murmansk*

1.4 Валовая вместимость / Gross tonnage: *2637*

1.5 Дата постройки: / Date of build:

1.5.1 Дата контракта на постройку / Date of contract for construction: --

1.5.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *18.09.1989*

1.5.3 Дата поставки / Date of delivery: *27.04.1990*

1.6 Значительное переоборудование (если применено): / Major conversion (if applicable):

1.6.1 Дата контракта на переоборудование / Date of contract for conversion: --

1.6.2 Дата начала переоборудования / Date on which conversion was commenced: --

1.6.3 Дата окончания переоборудования / Date of conversion completion: --

1.7 Судно признано Администрацией "судном, поставленным 31 декабря 1979 года или до этой даты" в соответствии с правилом 1.28.1 в силу непредвиденной задержки поставки / The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery: --

2A.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 12A и отвечает требованиям: / The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirements of:

пункта 6 и либо 7, либо 8 (конструкция с двойным дном и двойными бортами) / paragraphs 6 and either 7 or 8 (double hull construction): --

пункта 11 (показатели аварийного разлива жидкого топлива) / paragraph 11 (accidental fuel oil outflow performance): --

2A.2 Судно не должно отвечать требованиям правила 12A / The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A: X

2. ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ ИЗ ЛЬЯЛ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ И ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ (ПРАВИЛА 14 И 16)
EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND FUEL OIL TANKS (REGULATIONS 14 AND 16)

2.1 Перевозка водяного балласта в топливных танках: / Carriage of ballast water in fuel oil tanks:

2.1.1 В обычных условиях судно может перевозить водяной балласт в топливных танках / The ship may under normal conditions carry ballast water in fuel oil tanks: --

2.2 Тип установленного фильтрующего оборудования: / Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Фильтрующее оборудование (15 млн$^{-1}$) (правило 14.6) / Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6): --

2

PC 2.4.20

A

2.2.2 Фильтрующее оборудование (на 15 млн$^{-1}$) с сигнализатором и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (правило 14.7) — X
Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7)

2.3 Нормативы одобрения:
Approval standards:

2.3.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование:
The separating/filtering equipment:

.1 одобрено в соответствии с резолюцией A.393(X) — --
has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) — X
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) — --
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)

.4 одобрено в соответствии с резолюцией A. 233(VII) — --
has been approved in accordance with resolution A. 233(VII)

.5 одобрено в соответствии с национальными нормами, не основанными на резолюции A.393(X) или A.233(VII) — --
has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A. 393(X) or A. 233(VII)

.6 не одобрено — --
has not been approved

2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией A.444(XI) — --
The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти:
The oil content meter:

.1 одобрен в соответствии с резолюцией A.393(X) — --
has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) — X
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) — --
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)

2.4 Максимальная пропускная способность системы ***2.00*** м^3/ч
Maximum throughput of the system is m^3/h

2.5 Исключение из правила 14:
Waiver of regulation 14:

2.5.1 Требования правила 14.1 или 14.2 не применяются к судну в соответствии с правилом 14.5
The requirements of regulations 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5

2.5.1.1 Судно занято исключительно в рейсах в пределах особого района (особых районов): — --
The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):

--

2.5.1.2 Судно имеет свидетельство в соответствии с Международным кодексом безопасности высокоскоростных судов и занято на регулярных маршрутах с общей продолжительностью рейса, не превышающей 24 часа — --
The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours

PC 2.4.20

20.05112.170

3

A

2.5.2 Судно оборудовано сборным танком (сборными танками) для полного сохранения на борту всех нефтесодержащих льяльных вод: --
The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
--	--	--	--
			Общая вместимость: Total volume: _____ $м^3$ m^3

3. СРЕДСТВА ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ НА БОРТУ И УДАЛЕНИЯ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (ШЛАМА) (ПРАВИЛО 12) И СБОРНЫЕ ТАНКИ ДЛЯ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД*
MEANS FOR RETENTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE) (REGULATION 12) AND OILY BILGE WATER HOLDING TANK(S)*

3.1 Судно оборудовано следующими танками нефтяных остатков (шлама) для сохранения на борту нефтяных остатков (шлама):
The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Танк нефтяных остатков (шлама) *Sludge tank*	*68 - 71*	*ПБ* *S*	*9.90*
Танк отработанного масла *Waste oil tank*	*68 - 71*	*ЛБ* *P*	*9.90*
			Общая вместимость: Total volume: *19.80* $м^3$ m^3

*Сборные танки нефтесодержащих льяльных вод Конвенцией не требуются; если судно оборудовано такими танками, они должны быть перечислены в таблице 3.3.
Oily bilge water holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in Table 3.3.

A

3.2 Средства для удаления нефтяных остатков (шлама), сохранённых в танках для нефтяных остатков (шлама):
Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

3.2.1 Инсинератор для нефтяных остатков (шлама) -- --
Incinerator for oil residues (sludge)

3.2.2 Вспомогательный котёл, приспособленный для сжигания нефтяных остатков (шлама) --
Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge)

3.2.3 Другие приемлемые средства, указать какие --
Other acceptable means, state which

--

3.3 Судно оборудовано следующим(и) сборным(и) танком(танками) для сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод:
The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Сборный танк льяльных вод Bilge Water Holding tank	*73 - 75*	*ДП C*	*10.30*
			Общая вместимость: Total volume: *10.30* $м^3$ m^3

4. СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ (ПРАВИЛО 13)
STANDARD DISCHARGE CONNECTION (REGULATION 13)

4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса из льял машинных помещений и нефтяных остатков (шлама) в приёмные сооружения, снабжённым стандартным сливным соединением в соответствии с правилом 13 — X
The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13

5. СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ (ПРАВИЛО 37)
SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN (REGULATION 37)

5.1 На судне имеется судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 37 — X
The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in accordance with regulation 37

5.2 На судне имеется судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря, в соответствии с правилом 37.3 --
The ship is provided with shipboard marine pollution emergency plan in accordance with regulation 37.3

PC 2.4.20

5

A

6. ИЗЪЯТИЯ
EXEMPTIONS

6.1 Освобождение от выполнения требований Главы 3 Приложения I к Конвенции, указанных в пп. --

--

настоящего Описания, допущено Администрацией в соответствии с правилом 3.1
Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter 3 to Annex I to the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraphs -- -- of this Record

--

7. ЭКВИВАЛЕНТНЫЕ ЗАМЕНЫ (ПРАВИЛО 5)
EQUIVALENTS (REGULATION 5)

7.1 Эквивалентные замены одобрены Администрацией для определенных требований Приложения I к Конвенции, перечисленных в пп. --

-- настоящего Описания
Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I to the Convention items listed under paragraphs

-- of this Record

8. СООТВЕТСТВИЕ ЧАСТИ II-A ГЛАВЫ 1 ПОЛЯРНОГО КОДЕКСА
COMPLIANCE WITH PART II-A – CHAPTER 1 OF THE POLAR CODE

8.1 Судно соответствует дополнительным требованиям положений в отношение окружающей среды Вступления и раздела 1.2 главы I части II-A Полярного кодекса
The ship is in compliance with additional requirements in the environment-related provisions of the Introduction and section 1.2 of chapter 1 of part II-A of the Polar Code

--

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Выдано в
Issued at

порту Славянка, Россия
the port of Slavyanka, Russia
(место выдачи / place of issue)

09.06.2020
(дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Печать или штамп организации, выдавшей Дополнение
Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

№ *20.05112.170*

04/2016

РС 2.4.20

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.9

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ
INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней и резолюциями MEPC.115(51) и MEPC.200(62) (далее именуемой «Конвенция»), по уполномочию

Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (полное официальное название страны)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolutions MEPC.115(51) and MEPC.200(62), (hereinafter referred to as «the Convention») under the authority of the

Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (full designation of the country)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Число людей, допущенное к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Валовая вместимость Gross tonnage	Номер ИМО IMO number
ФЕДОР КОВРОВ FEDOR KOVROV	*UBIO4*	*Мурманск Murmansk*	*28*	*2637*	*8912338*

~~Новое~~/существующее* судно
~~New~~/existing* ship

Тип судна для применения правила 11.3:
Type of ship for the application of regulation 11.3:

~~*Новое/существующее пассажирское судно~~
~~*New/Existing passenger ship~~

*Судно иное, чем пассажирское судно
*Ship other than a passenger ship

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, если это применимо, дата, на которую началась работа по преобразованию или изменению, или модификации существенного характера
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced — *18.09.1989*

20.05116.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЧТО:
THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. Судно оборудовано:
The ship is equipped with:

* ~~установкой для обработки сточных вод~~
~~sewage treatment plant~~

* ~~измельчителем~~
~~comminuter~~

* сборным танком
holding tank

сливным трубопроводом
discharge pipeline

в соответствии с правилами 9 и 10 Приложения IV к Конвенции:
in accordance with regulations 9 and 10 of Annex IV to the Convention as follows:

1.1 Описание установки для обработки сточных вод:
Description of the sewage treatment plant:

Тип установки для обработки сточных вод --
Type of sewage treatment plant

Изготовитель --
Name of manufacturer

~~*Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандарту сброса как предусмотрено в резолюции MEPC.2(VI).~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).~~

~~*Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандарту сброса как предусмотрено в резолюции MEPC.159(55).~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).~~

~~*Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандартам сброса, как предусмотрено в Руководстве по осуществлению стандартов стока и проведению рабочих испытаний установок для обработки сточных вод, принятом резолюцией MEPC.227(64) с поправками, включая/исключая* стандарты, указанные в разделе 4.2.~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in the Guidelines on implementation of effluent standards and performance test for sewage treatment plants, adopted by resolution MEPC.227(64), as amended, including/excluding* the standards of section 4.2 thereof.~~

1.2 Описание измельчителя:
Description of comminuter:

Тип --
Type

Изготовитель --
Manufacturer

Качество сточных вод после обеззараживания --
Standard of sewage after disinfection

1.3 Описание сборных танков:
Description of holding tank equipment:

Общая вместимость сборных танков *18.40* $м^3$ / m^3
Total capacity of the holding tanks

Место расположения: *89 - 93 шп., ЛБ; 89 - 93 шп., ПБ.*
Location: *frs. 89 - 93, P; frs. 89 - 93, S.*

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

2

PC 2.4.9

1.4 Трубопровод для сдачи сточных вод в приёмные сооружения снабжён стандартным сливным соединением.
A pipeline for the discharge of sewage to reception facilities is fitted with a standard discharge connection.

2. Судно освидетельствовано в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.

3. Освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения IV к Конвенции.
Survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV to the Convention.

Настоящее Свидетельство действительно до**
The Certificate is valid until** *30.04.2025*
(дата / date)

при условии проведения освидетельствований в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.

Свидетельство выдано в порту *Славянка, Россия / Slavyanka, Russia* Дата / Date *09.06.2020*
The Certificate is issued at the port of

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства *09.06.2020*
Completion date of the survey on which this Certificate is based
(дата / date)

М.П. / L.S.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of duly authorized official issuing the Certificate)

№ *20.05116.170*

** Указать дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 8.1 Приложения IV к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, как она определена в правиле 1.8 приложения IV к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.

Подтверждение продления Свидетельства, если оно действительно в течение менее 5 лет, в случае применения правила 8.3
Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 8.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.3 Приложения IV
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.3 of Annex IV

к Конвенции считается действительным до
to the Convention, be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства в случае завершения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения правила 8.4
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 8.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.4 Приложения IV
The ship complies with the relevant provisions of the Convention and the Certificate, in accordance with regulation 8.4 of Annex IV

к Конвенции считается действительным до
to the Convention, shall be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный период, в случае применения правила 8.5 или 8.6
Endorsement to extend the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 8.5 or 8.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.5 или 8.6* Приложения IV к Конвенции считается действительным
The Certificate, in accordance with regulation 8.5 or 8.6* of Annex IV to the Convention, shall be accepted as valid

до
until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

07/2017

PC 2.4.9

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.6

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

К настоящему Свидетельству должно прилагаться Описание конструкции и оборудования.
This Certificate shall be supplemented by the Record of Construction and Equipment.

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с Поправками, внесенными Резолюцией МЕРС.176(58) в 2008 году, об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней*

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 as amended by Resolution MEPC.176(58) in 2008, to amend the International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto*

по уполномочию Правительства *Российской Федерации*
(полное название государства)
Российским морским регистром судоходства

under the authority of the Government of *the Russian Federation*
(full designation of the country)
by Russian Maritime Register of Shipping

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Номер ИМО IMO Number	Порт приписки Port of Registry	Валовая вместимость Gross Tonnage
ФЕДОР КОВРОВ FEDOR KOVROV	*UBIO4*	*8912338*	*Мурманск Murmansk*	*2637*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 5 Приложения VI Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

2. Что освидетельствование показало, что оборудование, системы, арматура, устройства и материалы полностью соответствуют применимым требованиям Приложения VI к Конвенции.
That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

* Далее – «Конвенция».
Hereinafter referred to as "the Convention".

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства 09.06.2020
Completion date of the survey on which this Certificate is based (дата/date)

Настоящее Свидетельство действительно до* 30.04.2025
This Certificate is valid until*

при условии освидетельствований в соответствии с правилом 5 Приложения VI к Конвенции.
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Выдано в *порту Славянка, Россия / the port of Slavyanka, Russia* (место выдачи Свидетельства/place of issue of the Certificate) 09.06.2020 (дата выдачи/date of issue)
Issued at

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)
signature of authorized official issuing the Certificate

Печать или штамп уполномоченной организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

№ 20.05115.170

* Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 9.1 Приложения VI к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле 2.3 Приложения VI к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции.

Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

2 PC 2.4.6

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом 5 Приложения VI к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

г. Владивосток, Россия
p. Vladivostok, Russia

Дата
Date

12.07.2021

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

---

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

PC 2.4.6 *20.05115.170* 3

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование в соответствии с правилом 9.8.3
Annual/Intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3

Настоящим удостоверяется, что при ежегодном/промежуточном* освидетельствовании в соответствии с правилом 9.8.3 Приложения VI к Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

This is to certify that at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила 9.3
Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 9.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.3
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.3

Приложения VI к Конвенции признается действительным до
of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения правила 9.4
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 9.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.4
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.4

Приложения VI к Конвенции признается действительным до
of Annex VI of the Convention, be accepted as valid untill

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

---

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила 9.5 или 9.6
Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 9.5 or 9.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.5 или 9.6* Приложения VI к Конвенции признается действительным
This Certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6* of Annex VI of the Convention, be accepted as valid

до
until

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила 9.8
Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 9.8 applies

В соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

В соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

РС 2.4.6 ***20.05115.170*** 03/2010

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.23

ДОПОЛНЕНИЕ
К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ (СВИДЕТЕЛЬСТВО IAPP)

SUPPLEMENT
TO THE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IAPP CERTIFICATE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Примечания:
Notes:

1. Настоящее описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IAPP. Свидетельство IAPP должно постоянно находиться на борту судна.
   This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2. Описание должно быть составлено на английском, французском или испанском языке. Если используется официальный язык страны выдачи, то он должен быть предпочтительным в случае каких-либо споров или разночтений.
   The record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3. Записи в клеточках должны производиться путём проставления знака [x] для ответов «да» и «применяется» или знака [-] для ответов «нет» и «не применяется».
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross [x] for the answers "yes" and "applicable" or a dash [-] for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
4. Если не оговорено иное, правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения VI к Конвенции, а резолюциями или циркулярами – те, которые приняты Международной морской организацией.
   Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *ФЕДОР КОВРОВ / FEDOR KOVROV*

1.2 Номер ИМО / IMO number: *8912338*

1.3 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *18.09.1989*

1.8 Длина судна (L)* / Length of ship (L)*: -- метров / metres

20.05113.170

* Заполняется только в отношении судов, построенных 1 января 2016 года или после этой даты, и которые специально спроектированы и используются исключительно для целей отдыха, и к которым, в соответствии с правилом 13.5.2.1 или правилом 13.5.2.3, не применяются пределы выбросов NO_x, приведенные в правиле 13.5.1.1.
Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016, which are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3, the NOX emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2. КОНТРОЛЬ ВЫБРОСОВ С СУДОВ CONTROL OF EMISSION FROM SHIPS

2.1 Озоноразрушающие вещества (правило 12)
Ozone depleting substances (regulation 12)

2.1.1 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем пожаротушения, других систем и оборудования, содержащих озоноразрушающие вещества, не являющиеся гидрохлорфторуглеродами, которые установлены до 19 мая 2005 года:
The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance
--	--	--

2.1.2 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем, содержащих гидрохлорфторуглероды (ГХФУ), установленных до установлены до 1 января 2020 года:
The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service:

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance
--	--	--

2.2 Окислы азота (NO_x) (правило 13)
Nitrogen oxides (NO_x) (regulation 13)

2.2.1 Следующие судовые дизельные двигатели, установленные на данном судне, соответствуют требованиям правила 13, как указано ниже:
The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

	Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_x 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)		Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
1	Завод-изготовитель и модель Manufacturer and model		--	--	--	--	--	--
2	Серийный номер Serial number		--	--	--	--	--	--
3	Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) – ТК 3.2) Use (applicable application cycles(s) – NTC 3.2)		--	--	--	--	--	--
4	Номинальная мощность (кВт) (ТК 1.3.11) Rated power (kW) (NTC 1.3.11)		--	--	--	--	--	--
5	Номинальная частота вращения (об/мин) (ТК 1.3.12) Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)		--	--	--	--	--	--
6	Идентичный двигатель, установленный ≥ 1/1/2000 и не подлежащий выполнению требований, согласно 13.1.1.2 Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2		--	--	--	--	--	--
7	Дата установки идентичного двигателя (дд.мм.гггг) в соответствии с 13.1.1.2 Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2		--	--	--	--	--	--
8a	Значительное переоборудование (дд.мм.гггг) Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2	--	--	--	--	--	--
8b		13.2.1.2 & 13.2.3	--	--	--	--	--	--
8c		13.2.1.3 & 13.2.3	--	--	--	--	--	--
9a	Ярус I Tier I	13.3	--	--	--	--	--	--
9b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
9c		13.2.3.1	--	--	--	--	--	--
9d		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
9e		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--
10a	Ярус II Tier II	13.4	--	--	--	--	--	--
10b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
10c		13.2.2 (выполнение требований яруса III невозможно) 13.2.2 (Tier III not possible)	--	--	--	--	--	--
10d		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
10e		13.5.2 (Изъятия) 13.5.2 (Exemptions)	--	--	--	--	--	--
10f		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--

PC 2.4.23 3

20.05113.170

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_x 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
11a	Ярус III (только РКВ-NO_x) Tier III (ECA-NO_x only)	13.5.1.1	--	--	--	--	--	--
11b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
11c		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
11d		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--
12	ОС* AM*	установлено installed	--	--	--	--	--	--
13		коммерчески недоступно на момент данного освидетельствования not commercially available at this survey	--	--	--	--	--	--
14		неприменимо not applicable	--	--	--	--	--	--

2.3 Окислы серы (SO_x) и твёрдые частицы (правило 14)
Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 Когда судно эксплуатируется за пределами района контроля выбросов, указанного в правиле 14.3, на нём используется:
When the ship operates outside of an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 судовое топливо с содержанием серы, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельной величины 0.50% по массе, и/или
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.50% m/m, and/or — [X]

.2 одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SO_x по меньшей мере равна эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим предельной величины 0.50% по массе
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.50% m/m — [--]

2.3.2 Когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов, указанном в правиле 14.3, на нём используется:
When the ship operates inside an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 судовое топливо с содержанием серы, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельной величины 0.10% по массе и/или
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.10% m/m and/or — [X]

.2 одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SO_x по меньшей мере равна эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим предельной величины 0.10% по массе
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.10% m/m — [--]

2.3.3 На судне, не имеющем эквивалентного средства, одобренного в соответствии с Правилом 4.1 и указанного в пункте 2.6 этого документа, содержание серы в судовом топливе, перевозимом для использования на этом судне, не должно превышать предельной величины 0.50% по массе, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива
For a ship without an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6, the sulphur content of fuel oil carried for use on board the ship shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery notes — [X]

* См. Руководство 2014 года по процедуре применения одобренного средства (резолюция MAPC.243(66))
Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66)).

2.4 Летучие органические соединения (ЛОС) (правило 15)
Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 Танкер имеет систему сбора паров, установленную и одобренную в соответствии с циркуляром MSC/Circ.585 --
The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585

2.4.2.1 Танкер, перевозящий сырую нефть, имеет на борту одобренный План управления ЛОС --
For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan

2.4.2.2 Номер и дата одобрения Плана управления ЛОС:
VOC Management Plan approval reference: --

2.5 Сжигание на судне (правило 16)
Shipboard incineration (regulation 16)

На судне имеется инсинератор:
The ship has an incinerator:

.1 установленный 1 января 2000 года или после этой даты, который соответствует:
installed on or after 1 January 2000 that complies with:

.1 резолюции MEPC.76(40) с поправками* --
resolution MEPC.76(40) as amended*

.2 резолюции MEPC.244(66) --
resolution MEPC.244(66)

.2 установленный до 1 января 2000 года, который соответствует:
installed before 1 January 2000 that complies with:

.1 резолюции MEPC.59(33) с поправками** --
resolution MEPC.59(33) as amended**

.2 резолюции MEPC.76(40) с поправками* --
resolution MEPC.76(40) as amended*

* С поправками, внесёнными резолюцией MEPC.93(45).
As amended by resolution MEPC.93(45).
** С поправками, внесёнными резолюцией MEPC.92(45).
As amended by resolution MEPC.92(45).

2.6 Эквиваленты (правило 4)
Equivalents (regulation 4)

На судне разрешено применение следующих устройств, материалов, приспособлений или приборов, которые будут установлены на нём, или других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, используемых в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением:

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

Система / Оборудование System / Equipment	Используемый эквивалент Equivalent used	Номер и дата одобрения Approval reference
--	--	--

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Выдано в
Issued at *порту Славянка, Россия / the port of Slavyanka, Russia* (Место выдачи Описания / Place of issue of the Record)

09.06.2020 (Дата выдачи / Date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Печать или штамп уполномоченной организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Описание
Signature of authorized official issuing the Record)

№ *20.05113.170*

04/2019 **PC 2.4.23**

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.15

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СООТВЕТСТВИИ ОБОРУДОВАНИЯ И УСТРОЙСТВ СУДНА ТРЕБОВАНИЯМ ПРИЛОЖЕНИЯ V К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 г., ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 г. К НЕЙ (КОНВЕНЦИЯ МАРПОЛ 73/78).

CERTIFICATE OF COMPLIANCE OF EQUIPMENT AND ARRANGEMENTS OF THE SHIP WITH THE REQUIREMENTS OF ANNEX V TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO (MARPOL 73/78)

Выдано по заявке судовладельца для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками в резолюции MEPC.201(62)
Issued at the request of the owner for confirmation of fulfillment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78, as amended by resolution MEPC.201(62)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Позывной сигнал или регистровый номер Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Валовая вместимость Gross tonnage	Число людей, допущенных к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Номер ИМО IMO number
ФЕДОР КОВРОВ FEDOR KOVROV	*UBIO4*	*Мурманск Murmansk*	*2637*	*28*	*8912338*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно оборудовано:
   That the ship is equipped with:

* ~~установкой для сжигания мусора incinerator~~
* ~~устройством для обработки мусора garbage treatment plant~~
* устройствами для сбора мусора garbage collection facilities

20.05111.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

1.1 Установка для сжигания мусора:
Incinerator: --

Тип
Type --

Изготовитель
Manufacturer --

Согласно Сертификату, выданному
According to the Certificate issued by --

--

установка для сжигания мусора обеспечивает эффективное сжигание:
the incinerator ensures effective incineration of:

* ~~мусора~~ ~~garbage~~
~~шлама сточных вод~~ ~~sewage sludge~~
~~нефтяных остатков~~ ~~oil sludge~~

1.2 Устройство для обработки мусора:
Garbage treatment plant:

Тип
Type --

Изготовитель
Manufacturer --

Согласно Сертификату, выданному
According to the Certificate issued by --

--

устройство для обработки мусора обеспечивает:
the garbage treatment plant ensures:

* ~~измельчение мусора~~, ~~grinding of garbage~~,
~~прессование мусора~~. ~~pressing of garbage~~.

1.3 Устройства для сбора мусора:
Garbage collection facilities:

Общая вместимость
Total capacity *1.62* $м^3$ / m^3

Место расположения
Location *верхняя палуба: 83 шп., ПБ, 102 шп., ЛБ. Палуба танков: 76 шп., ДП. Главная палуба: 3 шп., ДП. Shelter deck: fr.83, S, fr. 102, P. Tank deck: fr. 76, C. Main deck: fr. 3, C.*

1.4 Плакаты, план операций с мусором
Placards, garbage management plan да/~~нет~~* yes/~~no~~*

1.5 Журнал операций с мусором
Garbage Record Book да/~~нет~~* yes/~~no~~*

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

20.05111.170

2

PC 2.4.15

ЗАМЕЧАНИЯ
REMARKS

--

2. Что судно освидетельствовано для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, и освидетельствование показало, что состояние оборудования и устройств во всех отношениях удовлетворительное, и судно отвечает соответствующим требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Руководства по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

That the ship has been surveyed for confirmation of fulfilment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and the survey showed that the condition of the equipment and arrangements was in all respects satisfactory and the ship complies with the appropriate requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78.

Настоящее Свидетельство действительно до
This Certificate is valid until **30.04.2025** при условии
subject to

проведения ежегодных освидетельствований.
annual surveys.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based **09.05.2020**

Выдано в
Issued at ***порту Славянка, Россия*** / ***the port of Slavyanka, Russia***
(место выдачи Свидетельства / place of issue of the Certificate)

09.05.2020
(дата выдачи / date of issue)

Нижеподписавшийся должным образом уполномочен Правительством ***Российской Федерации***
The undersigned is fully authorized by the Government of ***the Russian Federation***
(название государства / name of the State)

выдать настоящее Свидетельство.
to issue this Certificate.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of authorized official issuing the Certificate)

№ ***20.05111.170***

РС 2.4.15

3

ЕЖЕГОДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ
ANNUAL SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что судно освидетельствовано для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и отвечает соответствующим требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Руководства по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

This is to certify that the ship has been surveyed for confirmation of fulfilment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and the ship complies with the appropriate requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78.

1-е ежегодное освидетельствование
1st annual survey

Место / Place: п. Владивосток, Россия / p. Vladivostok, Russia

Дата / Date: 12.07.2021

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА 170 003 RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2-е ежегодное освидетельствование
2nd annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

3-е ежегодное освидетельствование
3rd annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

4-е ежегодное освидетельствование
4th annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

20.05111.170

11/2012 **PC 2.4.15**

ОАО «МОРСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ»
JSC MARINE ARCTIC GEOLOGICAL EXPEDITION

УТВЕРЖДАЮ
CONFIRM
Генеральный директор ОАО «МАГЭ»
General Director of JSC MAGE

Г.С. Казанин
G.S. Kazanin

« 16 » February 2016

СУДОВОЙ ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Т/Х "ФЕДОР КОВРОВ" в соответствии с пересмотренным Приложением V МАРПОЛ 73/78, МЕРС.201(62)

SHIPBOARD GARBAGE MANAGEMENT PLAN OF M/S "FEDOR KOVROV" In accordance with revised MARPOL 73/78, Annex V IMO Res. MEPC.201(62)

296 ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ BRANCH OFFICE
РС ОДОБРЕНО Российским морским регистром судоходства по поручению Морской Администрации
RS APPROVED Approved by the Russian Maritime Register of Shipping under the authority of Maritime Administration of
Дата / Date 2016.04.22

M – 16 - 05

ОДОБРЕНИЕ ПЛАНА

План одобрен с изменением

Дата _____

подпись

Печать

План одобрен с изменением

Дата _____

подпись

Печать

План одобрен с изменением

подпись

Дата _____

Печать

План одобрен с изменением

подпись

Дата _____

Печать

подпись

План одобрен с изменением

Дата _____

Печать

ООО «Севгипрорыбфлот»	Извещение	Обозначение	Причина	Код	Лист	Листов
	АПЕТ.609-2018	Судовой план управления мусором	Принятие резолюций ИМО MEPC.295(71) и MEPC.277(70)	4	-	1

	Дата выпуска	12.03.2018	Срок изм.		-	Срок действия ПИ	-

Указание о заделе	Задела нет

Изм.	Содержание изменения
4	

Преамбула: заменить л.6 на л.6 с изм.4 – корректировка/дополнение Резолюциями MEPC.277(70) и MEPC.295(71).

Раздел 2: добавить п.2.1.36 на л.11 – определение «электронные отходы».

Раздел 3: заменить л.12 на л.12 с изм.4 – корректировка/дополнение Резолюциями MEPC.277(70) и MEPC.295(71).

Раздел 6: заменить л.14 и л.15 на л.14 с изм.4 и л.15 с изм.4.

Замена п.6.9. – корректировка/дополнение пункта: Рекомендации по категориям мусора и типам сепарируемого мусора.

Приложение И: заменить л.34 и л.35 на л.34 с изм.4 и л.35 с изм.4 - Корректировка таблицы «Правила удаления мусора в море».

Приложение Л: добавить л.37 с изм.4, л.38 с изм.4, л.39 с изм.4

Корректировка «Журнала операций с мусором».

Дата	Подпись	Фамилия	Подпазд

Составил	Проверил	Н. контроль	Утвердил
Ильин	Садошенко	Мороз	Шайтанов
12.03.2018	12.03.2018	12.03.2018	12.03.2018

Подлинник исправил | Изменения внес

Указание о внедрении

С момента согласования с РС

Применяемость

Судовой план управления мусором
т/х «ФЕДОР КОВРОВ»
РС № 897516, IMO № 8912338

Разослать:

1. РС
2. ОАО "МАГЭ"
   Россия, 183012 Мурманск
   ул. Софьи Перовской, д.26
3. т/х «ФЕДОР КОВРОВ»
   РС № 897516, IMO № 8912338

Приложение

1. л.6, изм.4
2. л.11, изм.4
3. л.12, изм.4
4. л.14, изм.4, л.15, изм.4
5. л.34, изм.4, л.35, изм.4
6. л.37, изм.4, л.38, изм.4, л.39, изм.4

Формат А4

ЛИСТ ИЗМЕНЕНИЙ
AMENDMENT LIST

РАЗДЕЛ SECTION	НОМЕР ВЕРСИИ VERSION NUMBER	ДАТА ИЗДАНИЯ КОРРЕКТУРЫ DATE OF CORRECTION ISSUE	ДАТА ВНЕСЕНИЯ КОРРЕКТУРЫ DATE OF CORRECTION ENTRY	ИСПОЛНЕНИЕ. ПОДПИСЬ PERFORMANCE. SIGNATURE
СПЕЦИФИК. СУДНА	1		01.03.2017	СПКН Ch. officer
СПЕЦИФИКАЦИЯ СУДНА	2		01.03.2017	СПКН Ch. officer
СПЕЦИФИКАЦ. СУДНА	3		01.03.2017	СПКН Ch. officer
ПРЕАМБУЛА		12.03.2018	16.04.2018	СПКН
РАЗДЕЛ 2		12.03.2018	16.04.2018	СПКН
РАЗДЕЛ 3		12.03.2018	16.04.2018	СПКН
РАЗДЕЛ 6		12.03.2018	16.04.2018	СПКН
Приложение „И"		12.03.2018	16.04.2018	СПКН
Приложение „Л"		12.03.2018	16.04.2018	СПКН
СПЕЦИФИК. СУДНА	4		17.05.2018	СПКН

СПЕЦИФИКАЦИЯ СУДНА
SHIP PARTICULARS

Название судна Name of vessel	**ФЕДОР КОВРОВ** **FEDOR KOVROV**
Номер ИМО / IMO Number	**8912338**
Позывной Call sign	~~3FDV9~~ UBI04 1)
Тип судна (согласно новому правилу 2 Приложения VI к МАРПОЛ) Type of vessel	**Другое грузовое судно / Исследовательское** **Other Cargo Ship / Research**
Администрация флага Flag state	**Россия** **Russia**
Порт приписки Home port	~~Большой порт~~ 2) ~~Санкт-Петербург~~ Мурманск 4 ~~Bolshoy port~~ ~~St.-Peterburg~~ Murmansk
Год постройки Vessel built	**1990**
Дедвейт (тонны) Deadweight	**3100**
Валовая вместимость Gross tonnage	**2637**
Пропульсивная установка Propulsion	**Пропульсивная установка с дизельным двигателем** **Diesel engine**
Тип двигателя Main Engine	**2 x Bergen Diesel**
Мощность двигателя, кВт Engine capacity	**2 x 3300 BHP / 2 x 2430 kW**
Проектная скорость Service speed	**12 knots**
Частота вращения вала при экономическом режиме ГД Shaft speed at economic mode ME	**650r/ min**
Район плавания Navigation area	**Неограниченный** **Unlimited**
Количество посадочных мест 28 Total capacity 28	~~24~~ **человек** 3) ~~24~~ **persons**
Устройство для обработки мусора The device for processing garbage	**Нет** **NO**

* 22.05.2018

СОДЕРЖАНИЕ

Лист

1. Преамбула 6

2. Определения 6

3. Политика Судоходной Компании (Судовладельца) 12

4. Язык 13

5. Ответственное лицо и его обязанности 13

6. Сбор мусора 13

7. Хранение мусора 17

8. Переработка мусора на судне 18

9. Удаление мусора 20

10. Журнал операций с мусором и ведение записей 24

11. Размещение плакатов 25

12. Программа обучения и тренировок 25

Приложение Б. Варианты обработки на борту судна и сброса мусора 26

Приложение В. Емкости для сбора мусора 27

Приложение Г. Пересмотренная сводная форма для предоставления сообщения о предполагаемых недостатках портовых приемных сооружений (MEPC.1/Circ.469/Rev.l) 28

Приложение Д. Стандартный формат формы предварительного уведомления для доставки отходов в портовые приемные сооружения (MEPC.l/Circ.644) 31

Приложение Ж. Стандартный формат квитанции о сдаче судном отходов на портовое приемное сооружение (MEPC.l/Circ.645) 33

Приложение И. Плакаты 34

Приложение К. Лист ознакомления с "Планом" 36

1. ПРЕАМБУЛА

1.1. В 2011 году резолюцией MEPC.201(62) ИМО приняла поправки к Приложению V Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78 - далее именуемой 'Конвенция"), которые требуют, чтобы:

1.1.1 . Каждое судно 12 и более метров в длину и стационарные или плавучие платформы имели на борту плакаты, которые уведомляют экипаж судна и пассажиров о соответствующих требованиях Правил 3, 4, 5 и 6 Приложения V по удалению мусора.

1.1.2. Каждое судно валовой вместимостью 100 т и более и каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 и более человек, а также стационарные или плавучие платформы имели и выполняли План управления мусором.

1.1.3. Каждое судно валовой вместимостью 400 и более и каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 и более человек, совершающее плавание в порты или морские терминалы, находящиеся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, и каждые стационарные или плавучие платформы были снабжены Журналом операций с мусором.

Эти положения включены в пересмотренную Конвенцию МАРПОЛ, Приложение У, вступающую в силу 1 января 2013 года.

1.1a. В 2016, ИМО принял Резолюцию MEPC.277(70). Поправки к протоколу 1978 г. Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (пересмотренной Конвенции МАРПОЛ Приложение V).

1.2. Настоящий план предназначен для оказания помощи экипажу по предотвращению загрязнения моря мусором. План разработан с учетом правил, изложенных в пересмотренном Приложении Конвенции MEPC.277(70), Руководстве ИМО по выполнению требований Приложения V к МАРПОЛ 73/78 (резолюция MEPC.219(63) от 2 марта 2012 г., резолюция MEPC.295(71) от 7 июля 2017 г.), Руководящих принципов по разработке плана управления мусором (MEPC.220(63) от 2 марта 2012 г.) и Международного стандарта ISO 21070:2011 Ships and marine technology. Marine environment protection. Management and handling of shipboard garbage.

1.3, Настоящий План содержит указания по процедурам сведения к минимуму количества, сбора, хранения, переработки и удаления мусора, включая использование оборудования на борту судна, обязательные для выполнения всеми членами экипажа. Вновь прибывшие на судно члены экипажа должны быть ознакомлены с данным Планом, и с судовым оборудованием, предназначенных для хранения, обработки и уничтожения мусора.

План управления мусором должен быть доступным для получения информации всеми членами экипажа.

1 А. Ответственность за введение Плана в действие, внесение в него изменений с целью корректировки по результатам учений, тренировок и практических действий экипажа, а также в соответствии с изменениями, проходящими на судне, возлагается на капитана судна.

1.5. Наряду с Планом на судне ведется Журнал операций с мусором, соответствующий требованиям MEPC.277(70) "Пересмотренное Приложение к МАРПОЛ". Журнал находится в рулевой рубке. Форма журнала приведена в Приложении А.

1.6. Настоящий План одобрен Регистром и в него не могут вноситься принципиальные изменения без согласования Регистра.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1. Основные определения, приведенные в Правилах Конвенции, Резолюции MEPC.295(71) "Руководство по выполнению Приложения к Конвенции", Резолюции MEPC.277(70) "Пересмотренное Приложение V к МАРПОЛ" и ISO 21070, используемые в

2.1.1. ***Вредное вещество*** означает любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить вред живым ресурсам, морской флоре и фауне, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря, и включает любое вещество, подпадающее под действие Конвенции.

2.1.2. ***Стоки*** означают сбрасываемые жидкости, которые могут содержать вредные вещества/остатки в растворе или суспензии.

2.1.3. ***Отходы*** означают бесполезные, ненужные и лишние вещества, которые должны быть удалены. Для целей настоящего Плана ссылки на отходы относятся к мусору.

2.1.4. ***Сброс*** по отношению к вредным веществам или стокам, содержащим такие вещества, означает любой выброс с судна, какими бы причинами он ни вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протечку, откачку, выбрасывание или опорожнение.

Сброс не включает:

- сброса в значении, предусмотренном Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, заключенной в Лондоне 13 ноября 1972 г.; или
- выброса вредных веществ, происходящего непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна; или
- выброса вредных веществ для проведения правомерных научных исследований по уменьшению или ограничению загрязнения.

2.1.5. ***Мусор*** означает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, кулинарное масло, орудия лова и туши животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат обязательному постоянному или периодическому удалению за исключением веществ, определенных или перечисленных в других Приложениях настоящей Конвенции. Мусор не включает в себя свежую рыбу и ее части, образующиеся в результате рыбного промысла во время рейса или в результате процесса аквакультуры, связанного с перевозкой рыбы, включая моллюсков, для размещения в сооружениях аквакультуры и транспортировки собранных рыб и моллюсков из сооружений аквакультуры на берег для переработки.

2.1.6. ***Судно*** означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа **н** включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы.

2.1.7. ***Инцидент*** означает событие, которое повлекло или может повлечь сброс в море вредного вещества или стоков, содержащих такое вещество.

2.1.8. ***Организация*** означает Международную морскую организацию.

2.1.9. *Туши* ***животных*** означают тела любых животных, которые перевозятся на борту как груз и умирают или умерщвляются во время рейса.

2.1.10. ***Остатки груза*** означают остатки любых грузов, которые не охвачены другими Приложениями к настоящей Конвенции, и которые остаются на палубе или в трюмах после погрузки или разгрузки, включая погрузку или разгрузку излишков или утечек в мокром или сухом состоянии или в составе моечной воды, но, не включая грузовую пыль, остающуюся на палубе после подметания, или пыль на внешних поверхностях судна.

Остатки груза ожидаются в небольших количествах.

Грузовой материал, содержащийся в льяльных водах грузового отсека, не рассматривается в качестве остатков груза при условии, что грузовой материал не

классифицируется как загрязнитель морской среды в МКМПОГ, и льяльные воды выдаются из загруженного трюма через трубопроводы стационарной судовой системы осушения трюма.

2.1.11. ***Грузовые отходы*** означают все материалы, которые стали отходами в результате использования на борту судна для укладки и обработки груза.

Грузовые отходы включают, но не ограничиваются ими, сепарационные материалы, опалубку, поддоны, общивочные и упаковочные материалы, фанеру, бумагу, картон, проволоку и стальную ленту.

2.1.12. ***Кулинарный жир*** означает любой тип растительного масла или животного жира, использовавшиеся или предназначавшиеся для использования при подготовке или приготовлении пищи, но не включает в себя пищу, которая подготовлена с использованием этих масел.

2.1.13. ***Бытовые отходы*** означают все типы отходов, не охватываемые другими Приложениями, которые образуются в жилых помещениях судна. Бытовые отходы не включают в себя хозяйственно-бытовые воды.

2.1.14. ***В пути*** означает, что судно идет в море по курсу или курсам, включая отклонение от кратчайшего прямого курса, которые, насколько это возможно для навигационных целей, приведут к распространению сброса на большей площади моря, насколько это разумно и возможно.

2.1.15. ***Орудия лова*** означают любое физическое приспособление или его часть или комбинацию предметов, которые могут размещаться на поверхности воды или в воде или на дне моря с целью лова или обеспечения последующего лова или сбора урожая морских или пресноводных организмов.

2.1.16. ***Стационарные или плавучие платформы*** означают стационарные или плавучие сооружения, расположенные в море, которые занимаются разведкой, эксплуатацией или обработкой минеральных ресурсов морского дна прибрежной зоны.

2.1.17. ***Пищевые отходы*** означают любые испорченные или нетронутые пищевые продукты и включают в себя фрукты, овощи, молочные продукты, птицу, мясные продукты и пищевые остатки, образовавшиеся на борту судна.

Сброс небольших количеств пищевых отходов специально для подкормки рыбы в связи с рыболовством или туристическими целями не рассматривается в контексте Приложения V в качестве мусора.

2.1.18. ***Зола инсинератора*** означает золу и шлак как результат сжигания мусора в судовом инсинераторе.

2.1.19. ***Опасные отходы*** означают любые отходы, которые в силу своей природы, физических, химических или инфекционных свойств являются потенциально опасными для здоровья человека и/или окружающей среды во время использования, обработки, хранения или транспортировки.

Опасные отходы включают в себя любые материалы, которые требуют специальных методов ликвидации, чтобы устранить или уменьшить опасность: нефтесодержащие отходы, нефтесодержащую ветошь, медицинские отходы, батарейки, флуоресцентные лампы, мусор, загрязненный опасными отходами, а также другие отходы, которые считаются опасными отходами.

2.1.20. ***Портовые приемные сооружения*** (для мусора) означают стационарные, плавучие или мобильные портовые средства для приема судовых отходов.

2. 1.21 ***Переработка*** означает процесс разделения и сбора компонентов и материалов для использования в качестве вторсырья.

2.1.22. ***Эксплуатационные отходы*** означают все твердые отходы (включая шламьг), не подпадающие под действие других Приложений, которые собираются на борту во время нормальной эксплуатации и деятельности морских судов или используются для укладки и передачи грузов. Эксплуатационный мусор включает в себя также моющие средства и добавки, содержащиеся в грузовом трюме и моющей воде. Эксплуатационные отходы *не включают в себя* хозяйственно-бытовые воды, льяльные воды и *иные похожие сбросы,* составляющие неотъемлемую часть эксплуатации судна.

Иные похожие сбросы, неотрывные от эксплуатации судна, включают, но не ограничиваются, следующими отходами:

- остатки от продувки котлов и экономайзеров;
- влажные выхлопные газы двигателя;
- отходы из цепного (канатного) ящика;
- гидравлические жидкости винта регулируемого шага и подруливающего устройства и другие масла, используемые в устройствах, работающих на границах раздела с морем (например, опоры (подшипники) подруливающего устройства, стабилизаторы, опоры радаров и др.);
- дистилляты/рассол отработанного осмоса (опреснителей);
- отходы из шахты лифта;

* вода главной пожарной магистрали;

- неполадки системы пресной воды;
- промывные воды газовой турбины;
- газолин и выбросы компенсаторов;
- сточные воды машинных отделений;
- вода бассейнов, С ПА и зон отдыха;
- сбросы гидроакустических станций и
- сбросы с верхней палубы.

2.1.23. ***Загрязненная ветошь*** означает ветошь, которая пропитана веществом, определяемым в других Приложениях к Конвенции как вредное вещество, кроме включенных в Приложение I.

2.1.24. ***Нефтесодержащая ветошь*** означает ветошь, которая была пропитана нефтью, как регулируется в Приложении I к Конвенции.

2.1.25. ***Нефть*** означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, жидкое топливо, нефтесодержащие осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами, которые подпадают под действие положений Приложения II Конвенции), а также включает, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в Дополнении I к Приложению I Конвенции.

2.1.26. ***Операционные отходы*** означают все грузовые отходы и отходы после ремонта и остатки груза, определенные как мусор в 2.1.5.

2.1.27. ***Отходы обслуживания*** означают материалы, собранные машинной и палубной командами во время обслуживания и эксплуатации судна, такие как сажа, машинные депозиты, соскобленная краска, палубный мусор, обтирочные отходы, ветошь и др.

2.1.28. ***Пластмассы*** означают твердый материал, который содержит в качестве важного ингредиента один или более высокомолекулярный полимер и который образуется (получает определенную форму) во время изготовления полимера или внедрения в готовое изделие посредством нагревания и /или под давлением. По присущим материалам свойствам пластмассы бывают твердыми и хрупкими, мягкими и упругими.

Для целей настоящего Плана выражение "все пластмассы"[7] означает весь мусор, который состоит из или включает в себя пластмассы в любой форме, в том числе синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластиковые мешки для мусора и золу от сжигания пластмассовых изделий в инсинераторе.

2.1.29. ***Медицинские отходы*** означают любые твердые отходы, которые образуются в процессе диагностики, лечения или вакцинации людей или животных; в научных исследованиях, связанных с ними, или в производстве или тестировании биологических препаратов, включая, но, не ограничиваясь, изоляцию отходов; инфекционные агенты, человеческую кровь и продукты крови, патологические отходы, острые предметы, части тела, загрязненные постельные принадлежности, хирургические отходы и потенциально загрязненные отходы лабораторий и диализа.
Медицинские отходы делятся на две категории: инфекционные и неинфекционные. Медицинские отходы включают в себя также просроченные лекарства и медицинские изделия.

2.1.30. ***Карантинные отходы*** означают любые твердые или жидкие отходы, определяемые местным или региональным законодательством как требующие специальной обработки, сортировки и утилизации в связи с его потенциалом для распространения болезней или растительных н животных вредителей, после сброса.

2.1.31. ***Вода после мойки посуды (помои)*** означает остатки от ручной и автоматической мойки посуды и кухонной утвари, которые были предварительно очищены в той степени, в которой любые частицы пищи, прилипшие к ним, обычно не мешают работе автоматических посудомоечных машин.

2.1.32. ***Хозяйственно-бытовые воды*** означают стоки после мойки посуды, пользования душем, прачечной, ванной и раковиной и не включают стоки из туалетов, писсуаров и помещений для животных, определяемых в правиле 1.3 Приложения IV МАРПОЛ (сточные воды), а также стоки из грузовых помещений. Хозяйственно-бытовые вод не рассматриваются как мусор в контексте Приложения V МАРПОЛ.

2.1.33. ***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 мер предотвращения загрязнения моря мусором.
Для целей пересмотренного Приложения V к Конвенции особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря и "Район заливов", район Северного моря, Антарктический район и район бассейна Карибского моря, определение которым дается в Правиле 1 пересмотренного Приложения V Конвенции:

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 Гибралтар.

2. Район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью 57°44.& 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).

Для целей настоящего Плана выражение "все пластмассы" означает весь мусор, который состоит из или включает в себя пластмассы в любой форме, в том числе синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластиковые мешки для мусора и золу от сжигания пластмассовых изделий в инсинераторе.

2.1.29. ***Медицинские отходы*** означают любые твердые отходы, которые образуются в процессе диагностики, лечения или вакцинации людей или животных; в научных исследованиях, связанных с ними, или в производстве или тестировании биологических препаратов, включая, но, не ограничиваясь, изоляцию отходов; инфекционные агенты, человеческую кровь и продукты крови, патологические отходы, острые предметы, части тела, загрязненные постельные принадлежности, хирургические отходы и потенциально загрязненные отходы лабораторий и диализа.
Медицинские отходы делятся на две категории: инфекционные и неинфекционные. Медицинские отходы включают в себя также просроченные лекарства и медицинские изделия.

2.1.30. ***Карантинные отходы*** означают любые твердые или жидкие отходы, определяемые местным или региональным законодательством как требующие специальной обработки, сортировки и утилизации в связи с его потенциалом для распространения болезней или растительных и животных вредителей, после сброса.

2.1.31. ***Вода после мойки посуды (помои)*** означает остатки от ручной и автоматической мойки посуды и кухонной утвари, которые были предварительно очищены в той степени, в которой любые частицы пищи, прилипшие к ним, обычно не мешают работе автоматических посудомоечных машин.

2.1.32. ***Хозяйственно-бытовые воды*** означают стоки после мойки посуды, пользования душем, прачечной, ванной и раковиной и не включают стоки из туалетов, писсуаров и помещений для животных, определяемых в правиле 1.3 Приложения IV МАРПОЛ (сточные воды), а также стоки из грузовых помещений. Хозяйственно-бытовые вод не рассматриваются как мусор в контексте Приложения V МАРПОЛ.

2.1.33. ***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 мер предотвращения загрязнения моря мусором.
Для целей пересмотренного Приложения V к Конвенции особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря и "Район заливов", район Северного моря, Антарктический район и район бассейна Карибского моря, определение которым дается в Правиле 1 пересмотренного Приложения V Конвенции:

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 Гибралтар.

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 немцу 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. Район бассейна Карибского моря означает собственно Мексиканский залив и Карибское море, включая находящиеся в них заливы и моря, а также часть Атлантического океана в рамках границы, образованной параллелью 30° северной широты от Флориды в восточном направлении до меридиана 77°30' западной долготы, откуда прямой линией до пересечения параллели 20° северной широты и меридиана 50° 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.

2.1.34. ***Ближайший берег***. Выражение «от ближайшего берега» означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящего Приложения выражение «от ближайшего берега» от северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии:

с координатами 11°00' южной широты и 142°08' восточной долготы,
к точке 10°35' южной широты и 141°55' восточной долготы,
затем к точке 10°00' южной широты и 142°00' восточной долготы,
затем к точке 09°10' южной широты и 143°52' восточной долготы,
затем к точке 09°00' южной широты и 144°30' восточной долготы,
затем к точке 10°41' южной широты и 145°00' восточной долготы,
затем к точке 13°00' южной широты и 145°00' восточной долготы,
затем к точке 15°00' южной широты и 146°00' восточной долготы,
затем к точке 17°30' южной широты и 147°00' восточной долготы,
затем к точке 21°00' южной широты и 152°55' восточной долготы,
затем к точке 24°30' южной широты и 154°00' восточной долготы,
и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24°42' южной широты и 153°15' восточной долготы.

2.1.35. ***Повторное использование*** означает процесс сбора компонентов и материалов для последующего использования без переработки.

2.1.36. ***Электронные отходы*** вид отходов, содержащих выброшенные электронные и прочие электрические устройства, а также их части. Электронные отходы могут иметь высокие классы опасности из-за содержащихся в них веществ, таких как свинец, ртуть, полихлорированные дифенилы, поливинилхлорид (из-за появления диоксинов при сгорании).

3. ПОЛИТИКА СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ (СУДОВЛАДЕЛЬЦА)

3.1. Судоходная компания (Судовладелец) провозглашает свою приверженность Конвенции и отдает приоритет, прежде всего обеспечению безопасности судоходства и предотвращению загрязнения моря.

3.2. Судоходная компания применяет MEPC.201(62), MEPC.219(63), MEPC22O(63) и ISO 21070:2011, а также MEPC.277(70) и MEPC.295(71).

3.3. Компания обеспечивает:

- соблюдение международных и национальных правил и норм по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения моря;

-незамедлительное реагирование на экологические аварии; - использование на судах новейших средств и технологий по предотвращению загрязнения моря мусором.

3.4. Судоходная компания признает, что существенными факторами минимизации образования мусора и снижения отрицательного воздействия на окружающую среду сброса мусора с судов и его уничтожения на борту являются:

-использование больших партий упакованных товаров, что может уменьшить образование отходов, Однако во избежание увеличения отходов следует учитывать такие факторы, как недостаточная продолжительность нахождения предметов в контейнере после того, как он открыт;

-- использование упаковки и контейнеров многократного использования, которые могут уменьшать количество образуемого мусора, избегать, по возможности, использования одноразовых стаканов, утвари, тарелок, полотенец и ветоши, а также других вспомогательных предметов;

-отказ от упаковок судовых запасов в пластик, который нельзя использовать повторно или передать на вторичную переработку;

-повторное использование сепарационных, крепежных, обшивочных и упаковочных материалов для грузов; - удаление в портовые приемные сооружения сепарационных, обшивочных и упаковочных материалов, образующихся во время выгрузки в порту; - эффективное использование пищевых продуктов при организации питания, эффективное производство грузовых операций, и т.д.;

-сведение к минимуму вероятности потерь и максимальное повышение вероятности подъема на борт рыболовных снастей из моря;

-сведение к минимуму вероятности случайных столкновений судов с оставленными без присмотра ставными или дрифтерными снастями (рыболовная снасть, если она сброшена в море, становится вредным веществом);

-эффективное использование оборудования для обработки и уничтожения мусора;

-полное опорожнение контейнеров и полное использование содержимого; - оптимизация процессов производства отходов таким образом, чтобы уменьшить отходы;

-оценка количества отходов конкретного продукта для определения средств уменьшения количества отходов;

-использование продуктов с длительным сроком действия и/или срока годности;

-строгое соблюдение международных и национальных правил по сбросу мусора с судов.

Предпочтительно, чтобы пиротехника и продукция фармацевтической промышленности были возвращены производителю или поставщику до истечения срока годности.

3.5. Судовладелец осознает важность хорошо организованного и управляемого сбора

судна, снижения загрязнения окружающей среды и потенциальные выгоды для себя и Правительства.

3.6. Судоходная компания ежегодно пересматривает действующие планы и письменно информирует Российский морской регистр судоходства о результатах таких пересмотров.

4. ЯЗЫК

4.1. Данный План составлен на русском и английском языках,

4.2. Плакаты, извещающие команду о требованиях по операциям с мусором, составлены на русском и английском языках.

4.3. Записи в Журнале операций с мусором производятся на русском и английском языках. В случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на русском языке.

5. ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО И ЕГО ОБЯЗАННОСТИ

5.1. Координацию работ по предотвращению загрязнения моря мусором осуществляет старший помощник капитана.

5.2. В обязанности старшего помощника при управлении операциями с мусором входит:

- обучение экипажа навыкам выполнения мероприятий по сбору, хранению, переработке и удалению;
- обеспечение наличия на местах сбора и обработки мусора плакатов, разъясняющих команде правила сбора и уничтожения мусора;
- обеспечение обработки мусора на судне;
- связь с береговыми службами по вопросам возможности удаления мусора с судна;
- контроль над ведением Журнала операций с мусором (см. раздел 10);
- мониторинг возникающего количества и состава мусора, формирование по времени и подготовка соответствующих мер;
- проверка эффективности процедур настоящего Плана управления мусором и внедрения совершенствований по согласованию с капитана, по мере необходимости.

5.3. Старший помощник капитана оказывает всем членам экипажа широкую поддержку в сборе, сортировке, переработке и утилизации мусора во всех отделениях судна и обеспечивает проведение всех процедур в соответствии с планом управления мусором.

6. СБОР МУСОРА

6.1. Для наиболее эффективного управления отходами, а также сокращения времени и затрат для сортировки и управления мусором на судах и в портах, концепция уменьшения отходов предусмотрена в настоящем Плане путем включения следующих основных принципов:

- уменьшение отходов до отхода судна;
- уменьшение источников отходов на судне;
- сбор мусора у источника отходов;

- сортировка отходов на судне по определенным категориям, признанным во всем мире и входящими во многие системы классификации отходов по всему миру;
- уменьшение отходов после сортировки;
- хранение отходов на борту судна, и
- проблемы здоровья и безопасности окружающих при обработке, хранении и сдаче отходов.

6.2. Порядок сбора мусора, образующегося на борту судна, основывается на рассмотрении того, что может и что не может выбрасываться в море в пути, и может ли этот тип мусора быть сдан на приемные сооружения в порту как вторсырье или для повторного использования.

6.3. Организация сбора мусора является обязанностью каждого члена экипажа. Любой вид мусора должен собираться в определенных местах.

6.4. Сбор мусора осуществляется в контейнеры, бочки, ящики, бачки, ведра с последующей транспортировкой в контейнер. Для уменьшения или исключения необходимости сортировки после сбора и для ускорения переработки мусора, образующегося на судне, предусмотрены контейнеры для отдельных категорий мусора (см. расчет 503-4072.401-001).

6.5. Все сосуды и контейнеры должны иметь маркировку о назначении, т.е. описание категории мусора или тип соответствующих отходов. Они должны различаться по цвету, характеру надписи, форме, размерам или расположению. Должны наноситься предупреждения о конкретных опасностях отдельных видов мусора (например, ядовитых материалов или материалов, опасных для здоровья). Кроме того, должны быть указаны предупреждения обо всех материалах, которые не должны находиться в этом контейнере (например, содержимое пепельницы).

6.6. К соответствующим переносным контейнерам, таким как урны, коробки или мешки для хранения на борту могут быть прикреплены цветные указатели/наклейки. Такое цветовое кодирование будет полезно для облегчения идентификации при разгрузке мусора для сдачи. Кроме того, такая схема маркировки будет способствовать эффективному разделение отходов по категориям для дальнейшей обработки и переработки портовыми операторами приемные сооружения.

Дополнительные или поясняющие этикетки могут быть прикреплены к категориям отходов, требующим специальной обработки, такой как карантинных отходов или медицинских отходов и сжигания на судне, оснащенном таким оборудованием.

6.7. Тип емкостей должен соответствовать собираемому в него мусору, так емкости для пепла, окурков и спичек или другого горячего мусора должны быть огнеупорными, емкости для влажных отходов — водонепроницаемыми (например, для использованной одноразовой посуды, упаковки пищевых продуктов, пищевых отходов). Емкости для жидких отходов должны быть моющимися.

6.8. СОЛАС требует ограничения использования горючих материалов: контейнеры должны быть выполнены из негорючих материалов и устойчивы к воздействию нефти и химических веществ, в зависимости от материала, который будет храниться.

6.9. Рекомендуемые типы сепарируемого мусора:

- пластик не пригодный для вторсырья и пластик, смешанный с другими материалами;
- тряпки, ветошь;
- материалы которые могут быть переданы на переработку:
  - кулинарный жир;

- бытовые отходы (стекло, бумага, картон, дерево, металл, алюминиевые банки);
- пластмасса (в том числе, пенополистирол или иной аналогичный полимер);
- мусор, который может представлять опасность для судна и экипажа:
- нефтесодержащая ветошь;
- лампы дневного света, кислоты, химикаты, аккумуляторные батареи, т.п.;
- электронные отходы, образующиеся на борту (например, электронные карты, гаджеты, мониторы, компьютеры, элементы питания, картриджи и тонеры для принтеров и т.п.).

6.10. Переносимые вручную контейнеры должны быть пригодными для использования и легко транспортироваться. Контейнеры для подъема вручную не могут иметь объем более 50 л или, в зависимости от плотности отходов, общий вес более 35 кг. Большие контейнеры должны быть снабжены роликами.

Контейнеры, снабженные колесами и роликами, должны быть оборудованы тормозами или эквивалентными средствами обеспечения предотвращения движения.

6.11. По гигиеническим причинам контейнеры должны регулярно очищаться.

6.12. Все контейнеры должны быть надежно защищены для предотвращения проливов или потерь любого мусора, который в них помещен.

6.13. Пластик используется для различных целей, включает, но не ограничивается этим, упаковку (непроницаемые для паров барьеры, бутылки, контейнеры, прокладки, сумки, оберточные материалы, пенообразующие материалы для амортизации и пр.); элементы конструкции судна (оргстекло и ламинированные структуры, покрытия, трубопроводы, изоляция, напольные покрытия, ковры, ткани, краски, клеи, компоненты электронных и электрических устройств и т.д.); одноразовая кухонная посуда (тарелки из стирола, контейнеры для пищевых продуктов, чашки и т.д.); сумки, обшивки, поплавки, рыболовные сети и лини, стропы, ленты, канаты из синтетических и смешанных материалов, паруса и много других изделий из пластмасс.

Запрещается сброс любых пластиков в море. Если пластик смешан с другим видом мусора, то смесь следует обрабатывать как пластик. Должны применяться более строгие требования по обработке и сбросу.

6.14. Пищевые отходы на камбузе, в буфетных собираются в емкости с последующей транспортировкой в контейнеры, при этом необходимо принять меры, исключающие сброс в море пластмассовой упаковки пищевых продуктов.

6.15. Некоторые правительства имеют правила контроля заболевания людей, растений и квотных, которые могут вызываться инородными пищевыми отходами и материалами, связанными с ними (например, упаковка для пищевых продуктов и используемая посуда). Эти правила могут предписывать сжигание, стерилизацию или другую специальную обработку мусора для уничтожения возможных паразитов и болезнетворных организмов. Такой мусор следует держать отдельно от другого мусора и желательно сохранять для удаления в порту в соответствии с законами принимающей стороны, Должны быть предусмотрены меры предосторожности по недопущению сброса в море пластмассы, зараженной пищевыми отходами (например, пластмассовая обертка для пищевых продуктов), вместе с другими пищевыми отходами.

6.16. На камбузе и в кладовых собираются различные виды мусора. Основные категории:

- бумага, картон, картонные коробки и т.д.; - синтетический материал, фольга мешков из синтетических материала, куски фольги и т.д.;
- металлические банки, крышки и упаковка бутылок и т.д.;

- сырые пищевые отходы;
- пищевые отходы, частицы пищи, и все другие материалы, загрязненные такими Отходами.

Все отходы должны переноситься в контейнеры по крайней мере один раз в сутки.

6.17. Кулинарный жир на камбузе собирается в специальный металлический бидон с плотно закрывающейся крышкой с последующей транспортировкой в бочку, расположенную на палубе, для последующей сдачи в приемные сооружения.

6.18. Обрывки синтетических рыболовных сетей и линей, образующиеся в результате ремонта или эксплуатации рыболовных снастей, не могут выбрасываться в море и должны собираться таким образом, чтобы избежать падения их за борт. Такой материал можно сжигать, прессовать или хранить вместе с другими отходами из пластмассы или желательно держать его отдельно от других видов мусора, если он имеет сильный запах или большой объем.

6.19. Поднятые из моря во время повседневных операций обрывки и обломки орудий лова и другой устойчивый мусор сохраняются на борту судна до удаления на берег.

6.20. Сбор мусора, являющегося результатом технического обслуживания оборудования и механизмов машинных помещений (машинного отделения, румпельного отделения, мастерских и т.д.) производится в ведра, бочки с последующей транспортировкой в контейнер.

6.21. Бытовые отходы жилых, общественных, производственных помещений собираются в емкости (урны) с последующей транспортировкой в контейнер.

6.22. Рекомендуется, чтобы экипаж, сдавал вторсырье, такое как стекло, металл, пластик, бумажные отходы и т.д., в емкости для сбора мусора.

6.23. Большая часть связанных с грузом отходов может образовываться во время погрузки и выгрузки, обычно на причале. Рекомендуется прилагать все усилия к тому, чтобы доставлять эти отходы к ближайшей системе портовых приемных сооружений до отхода судна.

6.24. Ответственными за сбор, сортировку и транспортировку мусора являются:
- в жилых, служебных, общественных, санитарных и медицинских помещениях, а также на палубах и в трюмах - старший помощник капитана;
- в помещениях пищеблока - повар;
- в энергетических помещениях - второй механик.

6.25. Контейнеры для сбора мусора, расположенные на открытой палубе, и подверженные воздействию непогоды, должны быть надежно закреплены, иметь крышки, которые должны плотно и надежно закрываться.

6.26. Съемные устройства для сбора мусора должны иметь приспособления для надежного крепления на судне.

6.27. Для уменьшения объема мусора рекомендуется смять металлические банки пластиковые бутылки, пластиковую и бумажную упаковку,

6.28. Расположение основных емкостей для сбора мусора представлено в Приложении В.

7. ХРАНЕНИЕ МУСОРА

7.1. Собранный мусор должен храниться на борту соответствующим образом, пока не будет утилизирован в соответствии с действующим международным, региональным и / или национальным законодательством.

Размеры мест расположения контейнеров должны быть соизмеримы с количеством и размерами контейнеров, необходимых для хранения судового мусора.

7.2. Мусор, собираемый из жилых и служебных помещений судна, должен доставляться к установленным местам обработки и хранения. Для мусора, который должен возвращаться в порт и там удаляться на портовые приемные сооружения, может требоваться длительное хранение до сдачи его на берег для соответствующей обработки, Во всех случаях мусор следует хранить таким способом, при котором не возникает угрозы здоровью человека и безопасности.

7.3. Если это возможно, весь мусор, который должен храниться в течение любого периода времени, следует содержать в герметичных, надежно закрывающихся емкостях для того, чтобы предотвратить непреднамеренный сброс хранящегося мусора.

7.4. Места для сбора мусора на борту должны соответствовать следующим требованиям:

- доступ к месту хранения должен быть свободен от препятствий насколько это возможно;
- путь доставки переносных (передвижных) контейнеров для мусора на берег должен быть свободен от порогов, комингсов и других препятствий насколько это возможно;
- места хранения контейнеров должны быть обеспечены средствами, предотвращающими самопроизвольное перемещение контейнеров;
- в местах хранения мусора должно быть предусмотрено соответствующее противопожарное снабжение;
- для хранения опасных отходов должны быть предусмотрены отдельные места или помещения.

Место хранения мусора должно быть оборудовано таким образом, чтобы любая опасность, вызванная мусором, была сведена к минимуму. Места хранения также должны быть оборудованы:

- подходящим адсорбирующим материалом для нефтесодержащих отходов;
- предметами временного хранения мусора в случае поломки контейнеров (например, кастрюли и бочки);
- метлой и лопатой;
- замками, фиксирующими лентами, грузовыми сетками или другими подходящими средствами защиты от скольжения, наклона, утечки или падения хранящегося мусора;
- достаточным освещением.

7.5. Места хранения мусора должны быть выбраны в соответствии с категориями мусора, который будет храниться, и расположены так, чтобы не мешать нормальной эксплуатации судна.

7.6 Пищевые отходы и связанный с ними мусор, которые возвращаются в порт и в которых могут перевозиться болезнетворные организмы и паразиты, следует хранить в плотно закрывающихся емкостях или содержать отдельно от мусора, в котором нет таких пищевых отходов.

Карантинные требования в некоторых странах могут требовать двойной упаковки такого мусора.

Мусор обоих видов должен храниться в отдельных отчетливо отмаркированных емкостях во избежание неправильного удаления и обработки на суше.

7.7. Чистка и дезинфекция - это два превентивных метода для уничтожения вредителей. В помещениях, где хранится мусор, следует регулярно проводить дезинфекцию, а также выполнять лечебно-профилактические мероприятия по борьбе с паразитами.

7.8. При подходе судна к особым районам и другим районам, где сброс мусора запрещен, все емкости для сбора мусора должны быть подготовлены для приема мусора.

7.9. Принимая во внимание любые потенциально опасные свойства, мусор должен храниться на борту только в подходящих соответствующего размера контейнерах.

7.10. Элементы питания (батарейки) и специфические отходы (лекарства, использованные хим. реактивы, шприцы, тонер-картриджи копировальных аппаратов и лазерных принтеров, картриджи компьютерных принтеров и т. д.) должны храниться отдельно в полиэтиленовых пакетах до сдачи в береговые приемные сооружения или на другое судно.

7.11. Если есть опасность самовозгорания мусора (например, промасленная ветошь и т.д.), такой мусор должен храниться в специальных огнеупорных контейнерах и регулярно проверяться.

7.12. Мусор из пластмассы должен оставаться на борту судна до сброса его в портовые приемные сооружения, если он не перерабатывается в золу путем сжигания. Если мусор из пластмассы не отделяется от другого мусора, смесь следует обрабатывать как пластмассу.

7.13. Хранение отходов рыболовных снастей на палубе может допускаться, если материалы имеют сильный запах или если из-за больших размеров они не могут храниться в любом другом помещении судна. В тех случаях, когда рыболовные снасти загрязнены морскими водорослями или погибшими организмами, допускается до размещения на хранение буксировать снасть за судном в течение некоторого времени для промывки. В случае, если она не может быть поднята на борт судна, следует уведомить соответствующее прибрежное государство о ее местонахождении.

8. ПЕРЕРАБОТКА МУСОРА НА СУДНЕ

8.1. Переработка мусора на судне начинается со сбора и сортировки, производимой в соответствии с разделом 6, по мере накопления. Ответственные за сбор и сортировку указаны в п. 6.24.

8.2. Для переработки мусора на борту суда могут оборудоваться инсинераторами, прессователями, измельчителями и другим оборудованием. Использование оборудования для переработки мусора на судне увеличивает возможности по сбору и сбросу мусора, облегчает выгрузку на приемные сооружения.

8.3. На т/х «Федор Ковров» не установлено оборудование для переработки мусора на судне Мусор сортируется и складируется для последующей выгрузки в порту захода на специальные предприятия по переработки мусора.

9. УДАЛЕНИЕ МУСОРА

9.1. Согласно пересмотренному Приложению V МАРПОЛ в настоящее время **сброс любого мусора в море запрещается за исключением случаев, специально установленных Правилами 3,** 4, **5 и 6 Приложения** V **МАРПОЛ.** Приложение V МАРПОЛ изменяет историческую презумпцию, согласно которой мусор может быть сброшен в море, основываясь на его природе, **и** на определенном расстоянии от берега. Правило 7 дает ограниченное количество исключений из упомянутых выше правил для аварийных случаев и нестандартных ситуаций. В общем случае сброс ограничен неопасными для морской окружающей среды пищевыми отходами, остатками определенных грузов, тушами животных, определенными моющими агентами и добавками и остатками грузов, поступивших в моющую воду. Рекомендуется, чтобы суда использовали портовые приемные сооружения как первоочередную меру для сброса всех типов мусора

9.2. Правилами 4, 5 и 6 Приложения V устанавливаются требования к мусору, сброс которого в море разрешен. В общем случае сброс может производиться, когда судно находится в пути и на возможно большем удалении от ближайшего берега. Должны прилагаться усилия к возможно быстрому сбросу мусора и на возможно большей площади и глубине (более 50 м). Должны приниматься во внимание превалирующие течения и приливы района, в котором разрешен сброс.

9.3. С тем, чтобы обеспечить своевременную перегрузку больших количеств судового мусора в портовые приемные сооружения, судну или его агенту необходимо заблаговременно принять меры к приему мусора. В то же время следует определить потребности в удалении для того, чтобы принять меры к мусору, которому требуется специальная обработка или другие необходимые меры. Порту должно быть направлено уведомление о типе, примерном количестве сдаваемого мусора и его сепарации (см. Приложение Е).

Специальные требования к сдаче могут включать выгрузку пищевых отходов и связанного с ними мусора, в котором могут находиться болезнетворные организмы или паразиты, сдачу батареек, подстилок под груз, медицинских отходов, пиротехники с истекшим сроком хранения или необычно больших, тяжелых, пахнущих брошенных орудий лова и прочее.

9.4. Судно, находясь в порту или морском терминале другого государства (Стороны Конвенции), подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этим государством (Стороной Конвенции) в части выполнения эксплуатационных требований согласно Приложению V Конвенции, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж судна не знают основных судовых процедур, касающихся предотвращения загрязнения мусором.

9.5. Государство (Сторона Конвенции) принимает меры, гарантирующие, что судно не отойдет, пока ситуация не будет исправлена в соответствии с требованиями Приложения V.

9.6. Сброс мусора с судна осуществляется в строгом соответствии с Конвенцией и национальными правилами (при нахождении судна в территориальных водах). Требования пересмотренного Приложения V к Конвенции по удалению мусора отражены в Плакате "Правила удаления мусора в море" и в "Журнале операций с мусором".

9.7. В соответствии с положениями Правила 4 MEPC.201(62) сброс мусора в море за пределами особых районов допускается только во время нахождения судна в пути и как можно дальше от ближайшего берега, но в любом случае не менее:

- 3 морских миль от ближайшего берега для пищевых отходов, которые были пропущены через измельчитель или дробильное устройство. Такие измельченные или раздробленные пищевые отходы должны быть в состоянии пройти через сито с отверстиями размером не более 25 мм;
- 12 морских миль от ближайшего берега для пищевых отходов, которые не были обработаны в соответствии с указанным выше пунктом;
- 12 морских миль от ближайшей земли для остатков груза, которые не могут быть восстановлены с помощью общедоступных методов для разгрузки. Эти остатки груза не должны содержать веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководящие принципы,

- сброс туш животных должен происходить как можно дальше от ближайшего берега, насколько это возможно, с учетом руководящих принципов, разработанных Организацией.

9.8. Моющие препараты и добавки, содержащиеся в грузовом трюме, на палубе и поверхности промывной воды могут быть сброшены в море, но эти вещества не должны быть вредными для морской среды с учетом руководящих принципов, разработанных Организацией.

9.9. Моющие препараты и добавки считаются неопасными для морской среды, если они:

9.9.1. не являются опасными веществами, согласно критериям Приложения III МАРПОЛ;

9.9.2. не содержат никаких компонентов, которые известны как канцерогенные, мутагенные или репротоксичные (оказывающие токсичное воздействие на репродуктивную способность).

В судовом журнале должно содержаться свидетельство, представляемое производителем моющего препарата и добавок, о том, что препарат удовлетворяет критерию безопасности для морской среды. Для обеспечения уверенности в соответствии, подписанное и датированное заявление от поставщика препарата, с подтверждением указанного эффекта, должно быть адекватным для целей судовой регистрации. Это может быть в форме Листа Безопасности Продукта или в форме отдельного документа, выдаваемого производителем по его выбору.

9.10. Запрещается сброс в море всех видов отходов со стационарных или плавучих платформ и со всех других судов, находящихся рядом или в пределах 500 м от таких платформ.

Пищевые отходы могут быть сброшены в море "со стационарной или плавучей платформы, расположенной более, чем на 12 морских миль от ближайшего берега, и со всех других судов, расположенных рядом или в пределах 500 м таких платформ, но только если отходы были пропущены через измельчитель или дробильное устройство. Такие измельченные или раздробленные пищевые отходы должны быть в состоянии пройти через сито с отверстиями размером не более 25 мм.

9.11. Сброс следующих видов мусора в море в особых районах допускается только во время нахождения судна в пути и следующим образом:

9.11.1. Сброс в море пищевых отходов, как можно дальше от ближайшего берега, но не менее 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего шельфового льда. Пищевые отходы должны быть измельчены или раздроблены и должны быть в состоянии пройти через сито с отверстиями размером не более 25 мм. Пищевые отходы не должны быть загрязнены любыми другими видами мусора. Сброс неместных продуктов, в том числе домашней птицы и ее частей, если они не были простерилизованы, в районе Антарктики не допускается;

9.11.2. Сброс остатков груза, которые не могут быть восстановлены с помощью общедоступных методов разгрузки, в случае, если:

9.11.2.1. остатки груза, моющих средств и добавок, содержащихся в моющей воде грузовых трюмов, не содержат никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководящие принципы, разработанные Организацией;

9.11.2.2. оба порта - порт отправления и следующий порт назначения, находятся в особом районе, и судно не будет находиться между этими портами за пределами особого района;

9.11.2.3. в этих портах отсутствуют надлежащие приемные сооружения в соответствии с руководящими принципами, разработанными Организацией;

9.11.2.4. в случае выполнения условий подпунктов 9.11.2.1, 9.11.2.2 и 9.11.2.3 настоящего пункта сброс моющей воды грузовых танков, содержащей отходы, должен быть произведен как можно дальше от ближайшего берега или ближайшего шельфового льда и не менее 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего ледника;

9.11.3. Моющие препараты и добавки, содержащиеся в воде для мытья палуб и внешних поверхностей судна, могут быть сброшены в море, но только если эти вещества не являются вредными для морской среды, с учетом руководящих принципов, разработанных Организацией;

9.11.4. По отношению к Антарктике (в дополнение к правилам, в пункте 1) применяются следующие правила:

- 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 соответствующие сооружения для приема всего мусора со всех судов, не вызывающее чрезмерного простоя и отвечающие нуждам пользующихся ими судов;

- каждая Сторона обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавать под ее флагом, перед [illegible] Антарктики имели на борту достаточные емкости для сохранения всего мусора во время

плавания в этом районе и имели договоренности о сбросе такого мусора на приемные сооружения после выхода из этого района

9.12. За исключением предусмотренного Правилом 7 пересмотренного Приложения V к Конвенции, сброс в море всех видов пластмасс, включая, но, не ограничиваясь этим, синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластиковые мешки для мусора и пепла от сжигания пластмассовых изделий, запрещается.

9.13. За исключением случаев, предусмотренных Правилом 7 пересмотренного Приложения V к Конвенции, сброс в море кулинарного жира запрещается.

9.14. Несмотря **на** разрешение сброса мусора в море, регламентируемое вышеуказанными правилами, основным способом удаления мусора с судна должны быть сдача на приемные сооружения **и** переработка на судне.

9.15. Случаи аварийного сброса или потери орудий лова, представляют собой серьезную угрозу для морской среды и навигации, должны быть доведены до сведения государства, под флагом которого судно имеет право плавания, и, когда потеря или сброс происходят в водах, находящихся под юрисдикцией прибрежных государств, до сведения прибрежных государств.

9.16. Сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы, образуемые в порту во время выгрузки груза, следует удалять в портовые приемные сооружения и не оставлять на судне.

9.17. Грузовые остатки образуются в результате неэффективности погрузки, выгрузки и обработки на борту. Рекомендуется выгружать груз как можно эффективнее, с тем, чтобы избегать или сводить к минимуму образование грузовых остатков,

Поскольку такой мусор обычно образуется в порту, его следует удалять до выхода судна в море и доставлять либо в предназначенное для груза помещение, либо в портовое приемное сооружение.

9.18. Правила, запрещающие сброс мусора, не применяются в отношении:

- сброса с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море; или
- случайной потери 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 случайного сброса: или
- случайной потерн орудий лова с судна при условии, что были приняты все разумные меры предосторожности, чтобы предотвратить такие потери, или
- сброса орудий лова с судна для защиты морской среды и безопасности судна или его экипажа.

9.19. ***В пути*** согласно Правилам 4 и 6 пересмотренного Приложения V к Конвенции правила запрета не применяются к пищевым отходам, когда ясно, что сохранение этих пищевых отходов на борту судна представляет непосредственную угрозу для здоровья находящихся на борту людей.

9.20. Для организации оптимальной сдачи мусора на приемные сооружения следует предварительно подать заявку в порт и ознакомиться с условиями принятия мусора в порту.

9.21. Информацию о предполагаемой недостаточности приемных сооружений следует направить в Международную морскую организацию. Форма сообщения приведена в Приложении Д.

9.22. В ряде портов предъявляются повышенные требования к сдаче пищевых отходов. Следует заранее ознакомиться с этими требованиями.

9.23. При входе судна в район, где сброс мусора запрещен, администрация судна обязана оповестить об этом экипаж н дать соответствующие распоряжения о сборе и хранении мусора на судне.

9.24. При совершении судном регулярных рейсов рекомендуется использование стандартизованных контейнеров для мусора, приспособленных для обменного обслуживания.

9.25. Если мусор смешан с другими вредными веществами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, применяются более строгие требования по удалению.

9.26. После завершения процесса сброса **или** сдачи мусора должна быть проверена чистота каждого контейнера. В случае поломки контейнеров/емкостей (особенно для пищевых отходов и бытового мусора) контейнеры/емкости должны быть вымыты и очищены.

9.27. Варианты способов обработки на борту судна и удаления мусора представлены в Приложении Б.

10. ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ И ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ

10.1. Журнал операций с мусором является официальным документом, хранящимся в рулевой рубке судна и предъявляемым на проверку компетентным лицам Правительства со стороны Конвенции при нахождении судна в порту.

10.2. Журнал операций с мусором должен храниться на борту судна в таком месте, чтобы быть в любое разумное время доступными для поверки. Этот документ должен храниться в течение минимум двух лет с даты последней сделанной в нем записи.

10.3. Копия записи из Журнала, заверенная капитаном судна, является официальным документом в любом юридическом процессе.

10.4. Каждая операция по сбросу в море или сдаче в приемные сооружения, либо сжигания мусора в инсинераторе, незамедлительно регистрируется в Журнале операций с мусором и подписывается в день сброса, сдачи **или** сжигания мусора ответственным лицом командного состава.

10.5. Записи в Журнале операций с мусором должны быть выполнены на русском и английском языках. В случае возникновения спора или разночтения предпочтение отдается записи на официальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

10.6. Запись должна содержать следующую информацию:

- дату, время начала и окончания операции по сбросу, сдаче мусора или сжигании мусора;
- местоположение судна (широта и долгота) на время начала и окончания сжигания, местонахождение судна (широту и долготу) или название судна, на которое был сдан мусор, или название порта или сооружения, в случае сдачи мусора на приемные сооружения; Примечание: для сброса остатков груза включая местонахождение судна в начале и конце сброса;
- категорию н приблизительное количество сброшенного или сожженного мусора;
- подпись лица, ответственного за операцию.

Каждая заполненная страница Журнала операций с мусором должна быть подписана капитаном судна.

10.7. В дополнение к обычным записям в Журнале операций с мусором должны регистрироваться сбросы или потери мусора в море, связанные с чрезвычайными обстоятельствами с указанием даты и времени, местонахождения судна, категории и расчетного количества сбрасываемого мусора **или** потерн, обстоятельств **и** причины сброса или потерь:

- сброс мусора, в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения жизни на море;
- случайная потеря 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 случайного сброса;
- случайная потеря орудий лова с судна при условии, что были приняты все разумные меры предосторожности, чтобы предотвратить такие потери;
- сброс орудии лова с судна для защиты морской среды и безопасности судна или его экипажа.

10.8. Случаи аварийного сброса или потери орудий Лова, как это предусмотрено в пунктах 7.1.3 и 7.1.3 Приложения V, представляющие собой серьезную угрозу для морской среды и навигации, должны быть доведены до сведения государства, под флагом которого судно имеет право плавания, и, когда потеря или сброс происходят в водах, находящихся под юрисдикцией прибрежных государств, до сведения прибрежных государств.

10.9. Компетентные официальные лица правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал операций с мусором на борту судна, во время нахождения судна в порту или у морского терминала, могут сделать копию любой записи, сделанной в этом журнале и потребовать от капитана судна удостоверить, что данная копия подлинна. Любая сделанная таким образом копия записи в судовом Журнале операций с мусором, удостоверенная капитаном судна в подлинности, принимается при любой юридической процедуре в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Журнала операций с мусором и получение официальным компетентным лицом заверенной копии, производимые в соответствии с настоящим пунктом, должны производиться насколько возможно быстро, чтобы не вызывать необоснованной задержки судна.

10.10. Сдача мусора на приемные сооружения или другое судно должна быть оформлена квитанцией, подписанной оператором приемного сооружения или капитаном судна, принявшего мусор (см. Приложение Ж). Квитанция должна храниться вместе с Журналом операций с мусором в течение минимум двух лет с даты последней сделанной в Журнале записи.

10.11. Эффективное внедрение процедур управления мусором требует регулярного аудита и количественной оценки отходов. Регулярная оценка (по крайней мере, раз в год) Журнала операций с мусором даст возможность проанализировать вопросы, связанные с отходами. Примером является выявление значительного количества отходов, производство которых может быть оценено с целью уменьшения количества и стоимости вывоза мусора.

11. РАЗМЕЩЕНИЕ ПЛАКАТОВ

11.1. Плакаты, разъясняющие правила сброса мусора с судна, правила сбора мусора составляются на русском и английском языках. Образцы плакатов приведены в Приложении И.

11.2. Плакаты размещаются в следующих местах: камбуз, жилая палуба, кают-компания, мостик, главная палуба, места установки оборудования сбора мусора

11.3. Плакаты должны располагаться в линию и на высоте, удобной для чтения.

11.4. Плакаты должны заменяться при повреждениях, если они плохо читаемы.

12. ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВОК

12.1. Занятия, тренировки и учения с экипажем проводятся под руководством старшего помощника капитана.

12.2. Система подготовки должна обеспечить:

- знание каждым членом экипажа требований Конвенции, Приложения V по удалению мусора с судов внутри и за пределами особых районов, границ особых районов;
- знание членами экипажа операций по сбору, минимизации, обработке, хранению и удалению мусора в соответствии с данным Планом;
- знание расположения на судне оборудования для хранения и переработки мусора;
- накопление информации о правилах и практике сдачи мусора в портах, регулярно посещаемых судном;
- известные источники и виды мусора.

12.3. Основными методами подготовки экипажа к выполнению операций с мусором являются:

- индивидуальные инструкции;
- занятия и тренировки;
- учения.

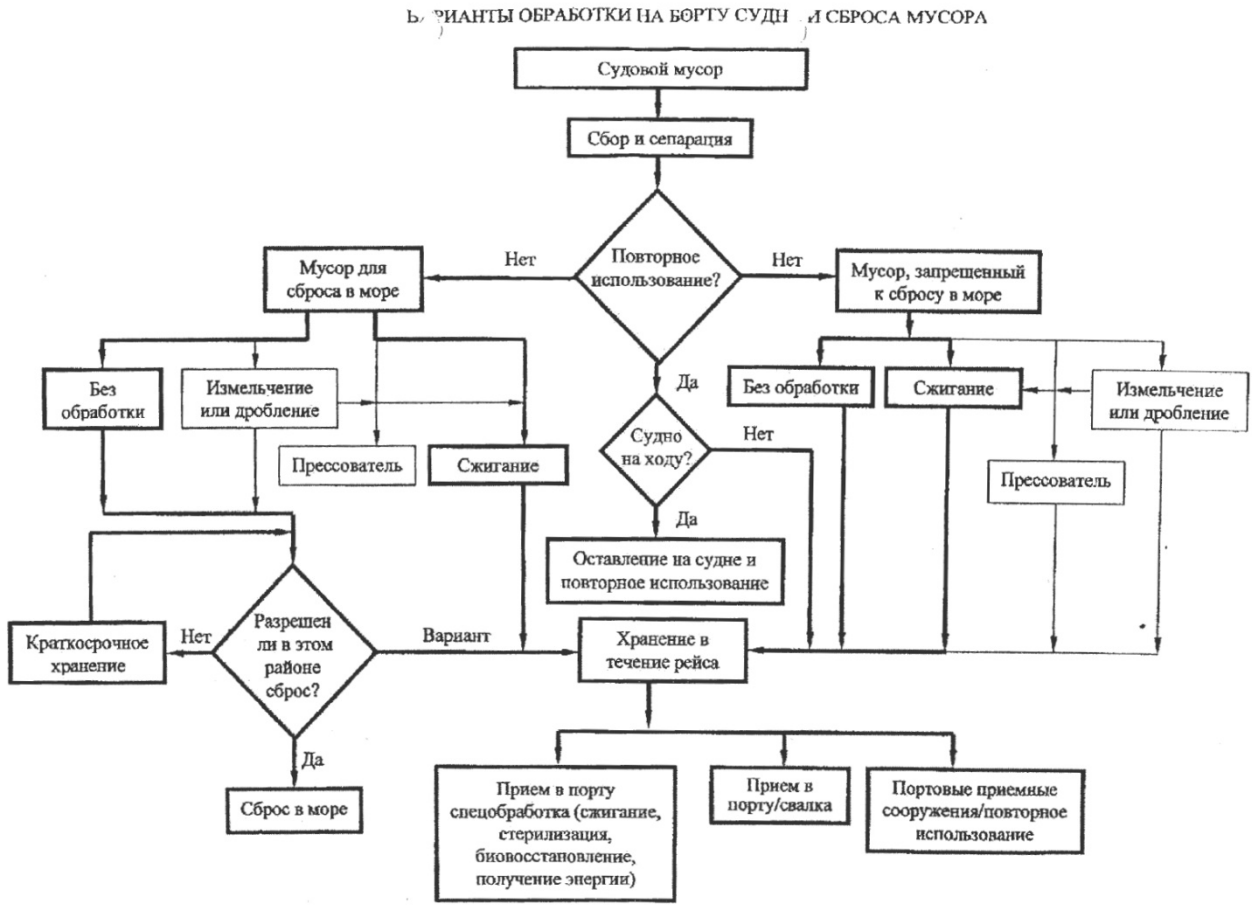
12.4. Старший помощник капитана или непосредственный руководитель до отхода судна в рейс знакомит каждого прибывшего члена экипажа с правилами переработки мусора на судне (Приложение Б) с записью об ознакомлении в Листе ознакомления с "Планом..." (Приложение К).

- знание каждым членом экипажа требований Конвенции, Приложения V по удалению мусора с судов внутри и за пределами особых районов, границ особых районов;
- знание членами экипажа операций по сбору, минимизации, обработке, хранению и удалению мусора в соответствии с данным Планом;
- знание расположения на судне оборудования для хранения и переработки мусора;
- накопление информации о правилах и практике сдачи мусора в портах, регулярно посещаемых судном;
- известные источники и виды мусора.

12.3. Основными методами подготовки экипажа к выполнению операций с мусором являются:

- индивидуальные инструкции;
- занятия и тренировки;
- учения.

12.4. Старший помощник капитана или непосредственный руководитель до отхода судна в рейс знакомит каждого прибывшего члена экипажа с правилами переработки мусора на судне (Приложение Б) с записью об ознакомлении в Листе ознакомления с "Планом..." (Приложение К).


Судовой мусор
Сбор и сепарация
Повторное использование?
Нет
Нет
Мусор для сброса в море
Мусор, запрещенный к сбросу в море
Без обработки
Измельчение или дробление
Прессователь
Сжигание
Да
Судно на ходу?
Нет
Да
Без обработки
Сжигание
Измельчение или дробление
Прессователь
Оставление на судне и повторное использование
Краткосрочное хранение
Нет
Разрешен ли в этом районе сброс?
Вариант
Хранение в течение рейса
Да
Сброс в море
Прием в порту спецобработка (сжигание, стерилизация, биовосстановление, получение энергии)
Прием в порту/свалка
Портовые приемные сооружения/повторное использование

ЕМКОСТИ ДЛЯ СБОРА МУСОРА.
GARBAGE RECEPTACLES

Вид емкости *Receptacle type*	Объем м3 *Capacity cub.m*	Вид мусора *Garbage type*	Расположение *Position*			Примечание *Note (color)*
			Палуба *deck*	Борт side	шп. *frs*	
Контейнер Container	0,3	бумага paper	Верхняя палуба Shelter deck	Пр.Б SB	83	Голубой Blue
Контейнер Container	0,3	пластик plastic	Верхняя палуба Shelter deck	Пр.Б SB	83	Красный Red
Контейнер Container	0,3	стекло glass	Верхняя палуба Shelter deck	Пр.Б SB	83	Зеленый Green
Контейнер Container	0,3	металл metal	Верхняя палуба Shelter deck	Пр.Б SB	83	Желтый Yellow
Контейнер Container	0,3	пищевые отходы food wastes	Верхняя палуба Shelter deck	Пр.Б SB	83	Коричневый Brown
Контейнер Container	0,04	нефтесодержащая ветошь oily rags	Палуба танков Tank deck	Центр C	76	Синий Dark Blue
Контейнер Container	0,04	нефтесодержащая ветошь oily rags	Главная палуба Main deck	Центр C	3	Синий Dark Blue
Контейнер Container	0.04	кулинарный жир cooking oil	Верхняя палуба Shelter deck	Л.Б PS	102	Белый White

Если мусор смешан с другими вредными веществами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования по удалению.

ПЕРЕСМОТРЕННАЯ СВОДНАЯ ФОРМА ДЛЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ О ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ НЕДОСТАТКАХ ПОРТОВЫХ ПРИЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ (MEPCl/Circ.469/R*v.I) REVISED CONSOLIDATED FORMAT FOR REPORTING ALLEGED INADEQUACIES OF PORT RECEPTION FACILITIES! (MEPC.1/Circ.469/Rev.l)

The Master of a ship having encountered difficulties in discharging waste to reception facilities should forward the information below, together with any supporting documentation, to the Administration of the flag State and, if possible, to the competent Authorities in the port State. The flag State shall notify the IMO and the port State of the occurrence. The port State should consider the report and respond appropriately informing IMO and the reporting flag State of the outcome of its investigation.

1 SHIP'S PARTICULARS

1.1 Name of ship:

1.2 Owner or operator: _____

1.3 Distinctive number or letters: _____

1.4 **IMO** Number: _____

1.5 Gross tonnage: _____

1.6 Port of registry: _____

1.7 FlagState3: _____

1.8 Type of ship:

□ Oil tanker □ Chemical tanker □ Bulk carrier
□ Other cargo ship □ Passenger ship □ Other (specify)_____

2 PORT PARTICULARS

2.1 Country:

2.2 Name of port or area:

2.3 Location/terminal name:_____

(e.g., berth/terrmnal/jetty)

2.4 Name of company operating

the reception facility (if applicable): _____

2.5 Type of port operation:

□ Unloading port □ Loading port □ Shipyard

□ Other (specify) _____

2.6 Date of arrival: / / (dd/mm/yyyy)

2.7 Date of occurrence: _ / / (ddVmm/yyyy)

2.8 Date of departure: / / (dd/mm/yyyy)

3 INADEQUACY OF FACILITIES

3.1 Type and amount of waste for which the port reception facility waa inadequate and nature of problems encountered

Type of waste	Amount for discharge	Amount not accepted (m^3)	Problems encountered Indicate the problems encountered by using one or more of the following code letters, as appropriate. A No facility available B Undue delay C Use of facility technically not possible D Inconvenient location E Vessel had to shift berth involving delay/cost F Unreasonable charges for use of facilities G Other (please specify in paragraph 3.2)
MARPOL Annex I-related Type of oily waste:			
Oily bilge water			
Oily residues (sludge)			
Oily tank washings (slops)			
Dirty ballast water			
Scale and sludge from tank cleaning			
Other (please specify.....)			
MARFOL Annex II-related Category ofNLS4 residue/water mixture for discharge to facility from tank washings:			
Category X substance			
Category Y substance			
Category Z substance			
MARPOL Annex IV-related Sewage			
MARPOL Annex V-related Type of garbage:			
Plastic			
Floating dunnage, lining, or packing materials			
Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.			
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.			
Food waste			
Incinerator, ash			
Other (please specify.....)			
MARPOL Annex Vl-related			
Ozone-deplcting substances and equipment containing such substances			
Exhaust gas-cleaning residues			

3.2 Additional information with regard to the problems identified in the above table.

3.3 Did you discuss these problems or report them to the port reception facility?

□ Yes □ No

If Yes, with whom (please specify)

If Yes, what was the response of the port reception facility to your concerns?

3.4 Did you give prior notification (in accordance with relevant port requirements) about the vessel's requirements for reception facilities?

□ Yes □ No □ Not applicable

If Yes, did you receive confirmation on the availability of reception facilities on arrival?

□ Yes □ No

4 ADDITIONAL REMARKS/COMMENTS

Master's signature Date: / _/ (dd/mm/yyyy)

СТАНДАРТНЫЙ БЛАНК ФОРМЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ ДЛЯ СДАЧИ ОТХОДОВ В ПОРТОВЫЕ ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ (MEPC.l/Circ.644)

1

STANDARD FORMAT OF THE ADVANCE NOTIFICATION FORM FOR WASTE DELIVERY TO PORT RECEPTION FACILITIES (MEPC.l/Circ.644)

Notification of the Delivery of Waste to: ..... (enter name of port or terminal)

The master of a ship should forward the information below to the designated authority at least 24 hours in advance of arrival or upon departure of the previous port if the voyage is less than 24 hours This form shall be retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB

DELIVERY FROM SHIPS (ANF)

l.SHIP PARTICULARS

1.1 Name of ship:	1.5 Owner or operator:
1.2 IMO number:	1.6 Distinctive number or letters:
1.3 Gross tonnage:	1.7 Flag State:
1.4 Type of ship: Oil tanker Other cargo ship Chemical tanker Other (specify) Bulk carrier Ro-ro Passenger ship Container	

2. PORT AND VOYAGE PARTICULARS

1 Location/Terminal name and POC:	2.6 Last Port where waste was delivered:
2.2 Arrival Date and Time:	2.7 Date of List Delivery:
2.3 Departure Date and Time:	2.8 Next Port of delivery (if known):
2.4 Last Port and Country:	*2.9* Person submitting this form is (if other than the master):
2.5 Next Port and Country (if known):	

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE FOR DISCHARGE TO FACILITY

MARPOL Annex I- Oil	**Quantity (m^3)**
Oily bilge water	
Oily residues (sludge)	
Oily tank washings	
Dirty ballast water	
Scale and sludge from tank cleaning	
Other (please specify)	
MARPOL Annex II - NLS	**Quantity (m^3)/Narae**
Category X substance	
Category Y substance	
Category Z substance	
OS - other substances	
MARPOL Annex IV - Sewage	**Quantity (m*)**

MARPOL Annex V - Garbage	**Quantity (m^3)**
Plastic	
Floating dunnage, lining, or packing material	
Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc.	
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.	
Food waste	
Incinerator ash	
Other wastes (specify)	
MARPOL Annex VI - Air pollution	**Quantity (m^3)**
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
Exhaust gas-cleaning residues	

Name of ship: IMO Number:

Please state below the approximate amount of waste and residues remaining on board and the percentage of maximum storage capacity. If delivering all waste on board at this port please strike through this table and tick the box below. If delivering some or no waste, please complete all columns.

[confirm that I am delivering all the waste held on board this vessel (as shown on page 1) at this port.

Type	Maximum dedicated storage capacity m^3	Amount of waste retained on board m^3	Port at which remaining waste will be delivered (if known)	Estimate amount of waste to be generated between notification and next port of call m^3
MARPOL Annex I - Oil				
Oily bilge water				
Oily residues (sludges)				
Oily tank washings				
Dirty ballast water				
Scale and sludge from tank cleaning				
Other (please specify)				
MARPOL Annex II-NLS				
Category X substance				
Category Y substance				
Category Z substance				
OS - other substances				
MARPOL Annex IV - Sewage				
Sewage				
MARPOL Annex V - Garbage				
Plastic				
Floating dunnage, lining or packing material				
Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery				
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery				
Food waste				
Incinerator ash				
Other wastes (specify)				

Date: .
Time:

Name and Position:
Signature: .....

СТАНДАРТНЫЙ БЛАНК КВИТАНЦИИ О СДАЧЕ СУДНОМ ОТХОДОВ В ПОРТОВОЕ ПРИЕМНОЕ СООРУЖЕНИЕ (MEPC.l/Circ.645)

STANDARD FORMAT FOR THE WASTE DELIVERY RECEIPT FOLLOWING A SHIP'S USE OF PORT RECEPTION FACILITIES (MEPCl/Circ.645)

The designated representative of the reception facility provider should provide the following form to the master of a ship that has just delivered waste.

This form should he retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB

.RECEPTION FACILITY AND PORT PARTICULARS

1.1 Location/Terminal name;
1.2 Reception facility provider(s):
1.3 Treatment facility provider(s) - if different from above:
1.4 Waste Discharge Date and Time from: to

2. SHIP PARTICULARS

2.1 Name of ship:	2.5 Owner or operator:
2.2 IMO number:	2.6 Distinctive number or letters:
2.3 Gross tonnage:	2.7 Flag State:
2.4 Type of ship: Oil tanker Chemical tanker Bulk carrier Ro-ro Other cargo ship Passenger ship Container Other (specify)	

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE RECEIVED

MARPOL Annex I-Oil	Quantity (m*)
Oily bilge water	
Oily residues (sludge)	
Oily tank washings	
Dirty ballast water	
Scale and sludge from tank cleaning	
Other (please specify)	
MARPOL Annex II - NLS	**Quantity (m'yName**
Category X substance	
Category Y substance	
Category Z substance	
OS - other substances	
MARPOL Annex IV - Sewage	**Quantity (m^3)**

MARPOL Auoex V - Garbage	Quantity (m^3)
Plastic	
Floating dunnage, lining, or packing material	
Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc.	
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.	
Food waste	
Incinerator ash	
Other wastes (specify)	
MARPOL Annex VI - Air pollution	**Quantity (m^3)**
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
Exhaust gas-cleaning residues	

On behalf of the port facility I confirm that the above wastes were delivered.

Signature:..... Full Name and Company Stamp:

Приложение И

Краткое изложение ограничений по сбросу мусора в море, налагаемых правилами 4, 5 и 6 Приложения V МАРПОЛ.

Примечание: Таблица носит справочный характер. Положения Приложения V МАРПОЛ являются превалирующими.

Тип мусора [1]	Все суда, за исключением платформ [2]		Морские платформы, расположенные более чем в 12 милях от ближайшего берега, и суда, когда они ошвартованы у таких платформ[2] или находятся в пределах 500 м от них
	За пределами особых районов и Арктических вод (Расстояния от ближайшего берега)	В пределах особых районов и Арктических вод (Расстояния от ближайшего берега, ближайшего шельфового ледника или ближайшего припая)	
Измельченные или размолотые пищевые отходы[3]	≥ 3 миль, в пути и как можно дальше	≥ 12 миль, в пути и как можно дальше[4]	Сброс разрешается
Неизмельченные или не размолотые пищевые отходы	≥ 12 миль, в пути и как можно дальше	Сброс запрещается	Сброс запрещается
Остатки груза [5, 6], не содержащиеся в промывочной воде	≥ 12 миль, в пути и как можно дальше	Сброс запрещается	Сброс запрещается
Остатки груза [5, 6], содержащиеся в промывочной воде		≥ 12 миль, в пути и как можно дальше (с учетом условий, указанных в правиле 6.1.2 и 5.2.1.5 части II-A Полярного Кодекса)	
Моющие препараты и добавки [6], содержащиеся в промывочной воде грузовых трюмов	Сброс разрешается	≥ 12 миль, в пути и как можно дальше (с учетом условий, указанных в правиле 6.1.2 и 5.2.1.5 части II-A Полярного Кодекса)	Сброс запрещается
Моющие препараты и добавки [6], содержащиеся в промывочной воде палуб и внешних поверхностей		Сброс разрешается	Сброс запрещается
Туши животных (должны быть расчленены или обработаны иным образом для обеспечения немедленного их затопления)	Судно должно быть в пути или как можно дальше от ближайшего берега. Должно быть расстояние >100 максимальная глубина воды	Сброс запрещается	Сброс запрещается
Весь остальной мусор, включая пластмассу, синтетические канаты, орудия лова, пластмассовые мешки для мусора, золу и шлак из инсинераторов, кулинарный жир, плавучие сепарационные и подстилочные, обшивочные и упаковочные материалы, бумагу, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и подобные отходы	Сброс запрещается	Сброс запрещается	Сброс запрещается

[1] Если мусор смешан или загрязнен другими опасными веществами, сброс которых запрещается или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

[2] Морские платформы, расположенные на расстоянии 12 миль от ближайшего берега, и соответствующие суда включают все стационарные или плавучие платформы, занятые разведкой или разработкой минеральных ресурсов морского дна, или иными связанными процессами, а также все суда, ошвартованные у таких платформ или находящиеся в пределах 500 м от них.

[3] Измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через сито с отверстиями размером не более 25 мм.

[4] Сброс ввезенных продуктов из птицы в районе Антарктики запрещен, за исключением случаев, когда они сожжены, обработаны в автоклаве или обработаны иным образом для приведения их в стерильное состояние.

[5] Остатки груза означают только те остатки груза, которые не могут быть удалены с помощью обычных, доступных методов выгрузки.

[6] Эти вещества не должны быть опасными для морской среды.

Summary of restrictions to the discharge of garbage into the sea under Regulations 4, 5 and 6 of MARPOL Annex V

Note: Table is intended as a summary reference. The provisions in MARPOL Annex V. Not table, prevail.

Garbage type[1]	All ships except platforms[2]		Offshore platforms located more than 12 nm from nearest land and ships when alongside or within 500 metres of such platforms[2] Regulation 5
	Outside special areas and Arctic waters Regulation 4 (Distances are from the nearest land	Within special areas and Arctic waters Regulation 6 (Distances are from nearest land, nearest ice-shelf or nearest fast ice)	
Food waste comminuted or ground[3]	>3 nm, en route and as far as practicable	>12 nm, en route and as far as Practicable[4]	Discharge permitted
Food waste not comminuted or ground	>12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues[5, 6] not contained in washwater	>12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues[5, 6] contained in washwater		> 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2 and paragraph 5.2.1.5 of part II-A of the Polar Code)	
Cleaning agents and additives[6] contained in cargo hold washwater	Discharge permitted	> 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2 and paragraph 5.2.1.5 of part II-A of the Polar Code)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives[6] in deck and external surfaces washwater		Discharge permitted	Discharge prohibited
Animal Carcasses (should be split or otherwise treated to ensure the carcasses will sink immediately)	Must be en route and as far from the nearest land as possible. Should be >100 nm and maximum water depth	Discharge prohibited	Discharge prohibited
All other garbage including plastics, synthetic ropes, fishing gear, plastic garbage bags, incinerator ashes, clinkers, cooking oil, floating dunnage, lining and packing materials, paper, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse	Discharge prohibited	Discharge prohibited	Discharge prohibited

1 When garbage is mixed with or contaminated by other harmful substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

2 Offshore platforms located 12 nm from nearest land and associated ships include all fixed or floating platforms engaged in exploration or exploitation or associated processing of seabed mineral resources, and all ships alongside or within 500 m of such platforms.

3 Comminuted or ground food wastes must be able to pass through a screen with mesh no larger than 25 mm.

4 The discharge of introduced avian products in the Antarctic area is not permitted unless incinerated, autoclaved or otherwise treated to be made sterile. In polar waters, discharge shall be made as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10; in any case food wastes shall not be discharged onto the ice.

5 Cargo residues means only those cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading.

6 These substances must not be harmful to the marine environment.

РЕЕСТР ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ
RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

Часть I
Part I

Для всех видов мусора, кроме остатков груза / *For all garbage other than cargo residues*

Название судна *Ship's name*	Регистровый номер или позывной сигнал *Distinctive number letters*	Номер ИМО *IMO number*

Категории мусора / *Garbage categories:*

A- Пластмасса / *Plastics*

B - Пищевые отходы / *Food wastes*

C - Бытовые отходы / *Domestic wastes*

D- Кулинарный жир / *Cooking oil*

E - Зола из инсинератора / *Incinerator ashes*

F - Эксплуатационные отходы / *Operational wastes*

G - Туши (останки) животных / *Animal carcass (es)*

H – Орудия лова / *Fishing gear*

I – Электронные отходы / *E-waste*

Сбросы согласно Правилам 4 (Сброс мусора за пределами особых районов), 5 (Особые требования к сбросу мусора со стационарных или плавучих платформ) или 6 (Сброс мусора в пределах особых районов) Приложения V к Конвенции МАРПОЛ или положениям главы 5 части II-A Полярного Кодекса

Discharges under MARPOL Annex V regulations 4 (Discharge of garbage outside special areas), 5 (Special requirements for discharge of garbage from fixed or floating platforms) or 6 (Discharge of garbage within special areas) or chapter 5 of part II-A of the Polar Code

Дата, время *Date/ Time*	Местонахождение судна (широта /долгота) или порт, если мусор сбрасывается на берег, или название судна, если мусор сбрасывается на другое судно *Position of the ship (latitude/longitude) or port if discharged ashore or name of ship if discharged to another ship*	Категория *Category*	Приблизительное количество мусора, сброшенного Estimated amount discharged		Приблизительное количество сожжённого мусора, м3 *Estimated amount incinerated (m3)*	Замечания: (например, время начала/окончания и место сжигания; общие замечания) *Remarks: (e.g. start/stop time and position of incineration; general remarks)*	Подтверждение/ подпись *Certification/ Signature*
			В море, м3 *Into sea (m3)*	В приемные сооружения или другое судно , м3 *To reception facilities or to another ship (m3)*			

Сброс или потеря мусора в исключительных обстоятельствах согласно правилу 7 (исключения)

Exceptional discharge or loss of garbage under regulation 7 (Exceptions)

Дата/ Время *Date/ Time*	Порт или местонахождение судна (широта долгота и глубина воды если она известна) *Port or position of the ship (latitude/ longitude and water depth if known)*	Категория *Category*	Приблизительное количество потерянного или сброшенного мусора, м3 *Estimated amount lost or discharged (m3)*	Замечания о причине сброса шли потери и общие замечания (например, сведения о надлежащих мерах, принятых для предотвращения или минимизации такого сброса шли случайной потери и общие замечания) *Remarks on the reason for the discharge or loss and general remarks (e.g. reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss and general remarks)*	Подтверждение/ Подпись *Certification /Signature*

Подпись капитана / *Master's signature*:_____ Дата / *Date*:_____

Часть II
Part II

Для всех остатков груза / *For all cargo residues*

Название судна *Ship's name*	Регистровый номер или позывной сигнал *Distinctive number or letters*	Номер ИМО *IMO number*

Категории мусора / *Garbage categories*:

J – Остатки груза не вредные для морской среды / *Cargo residues (non-HME)*

K – Остатки груза вредные для морской среды / *Cargo residues (HME)*

Сбросы согласно правилам 4 (Сброс мусора за пределами особых районов) и 6 (Сброс мусора в пределах особых районов)

Discharges under regulations 4 (Discharge of garbage outside special areas) and 6 (Discharge of garbage within special areas)

Дата, время *Date/ Time*	Местонахождение судна (широта, долгота) или порт, если мусор сбрасывается на берег *Position of the ship (latitude/ longitude) or port if Discharged ashore*	Категория *Category*	Приблизительное количество мусора, сброшенного *Estimated amount discharged*		Местонахождение судна на момент начала и окончания операции (при сбросе мусора в море) *Start and stop positions of the ship for discharges into the sea*	Подтверждение/ подпись *Certification/ Signature*
			В море, м3 *Into sea (m3)*	В приемные сооружения или другое судно , м3 *To reception facilities or to another ship (m3)*		

Подпись капитана / *Master's signature*:_____ Дата / *Date*:_____

ОАО «МОРСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ»
JSC MARINE ARCTIC GEOLOGICAL EXPEDITION

УТВЕРЖДАЮ
CONFIRM
Генеральный директор ОАО «МАГЭ»
General Director of JSC MAGE

Г.С. Казанин
G.S. Kazanin

« 16 » February 2016

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ Т/Х "ФЕДОР КОВРОВ"

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN OF M/V "FEDOR KOVROV"

(SMPEP)

SMPEP – M – 16 - 01

Одобрено Классификационным Обществом
Approved by Classification Society

296 ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ BRANCH OFFICE
РС ОДОБРЕНО Российским морским регистром судоходства по поручению Морской Администрации
RS APPROVED Approved by the Russian Maritime Register of Shipping under the authority of Maritime Administration of
Дата / Date 2016.04.22
296

2016

ОДОБРЕНИЕ ПЛАНА
APPROVAL OF PLAN

Изменение N 1 Дата 16.04.2018
Change No 1 Date
стр. 7, 28(а)
г. Пусан, Корея / Busan, Korea Регистр
Surveyor (подпись/signature)

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА 294 015 RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING М.П. I.S.

Изменение N 2 Дата 17.05.18
Change No Date
стр 2

Регистр 22.05.2018
Surveyor (подпись/signature)

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА 170 022 RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING М.П. I.S.

Изменение N Дата М.П.
Change No Date I.S.

Регистр
Surveyor (подпись/signature)

Изменение N Дата М.П.
Change No Date I.S.

Регистр
Surveyor (подпись/signature)

Изменение N Дата М.П.
Change No Date I.S.

Регистр
Surveyor (подпись/signature)

Изменение N Дата М.П.
Change No Date I.S.

Регистр
Surveyor (подпись/signature)

Изменение N Дата М.П.
Change No Date I.S.

Регистр
Surveyor (подпись/signature)

Изменение N Дата М.П.
Change No Date I.S.

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ

В соответствии с правилом 37 приложения I и правило 17 приложения II к МАРПОЛ 73/ 78

СПЕЦИФИКАЦИЯ СУДНА:
SPECIFICATION OF THE VESSEL:

Регистровый номер ***Registered number***	
Название судна ***Ship's name***	ФЕДОР КОВРОВ ***FEDOR KOVROV***
Позывной сигнал ***Call sign***	UBIO4
IMO номер ***IMO number***	8912338
Тип судна ***Type of ship***	Исследовательское ***Research***
Порт приписки ***Port of registry***	~~Санкт – Петербург~~ Мурманск * ~~***St. Petersburg***~~ MURMANSK
Флаг ***Flag***	Россия ***Russia***
Валовая вместимость ***Tonnage***	2637 t
Длина наибольшая ***Length of the ship overall***	81,9 m
Ширина наибольшая ***Breadth of the ship***	18,0 m
Осадка наибольшая ***Maximum draught of the ship***	5,0 m
Район плавания ***Area of navigation***	неограниченный ***unrestricted***

* 22.06.2017 correction valid

СОДЕРЖАНИЕ

Введение 7

РАЗДЕЛ 1: ПРЕАМБУЛА 8

РАЗДЕЛ 2: ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧИ СООБЩЕНИЙ 10

2.1 Общая 10

2.2 Требования к передачи сообщений 10
2.2.1 Когда следует передавать сообщение 10
2.2.1.1 Реальный разлив 11
2.2.1.2 Вероятный разлив 11
2.2.2 Требуемая информация 12
2.2.3 Кто отвечает за передачу сообщений 15
2.2.3.1 Связь с прибрежным Государством 15
2.2.3.2 Связь с портом (при стоянке судна в порту) 16
2.2.3.3 Связь с компаниями, заинтересованными в судне 17

РАЗДЕЛ 3: МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСОМ 18

3.1 Эксплуатационные разливы 18

3.1 Эксплуатационные разливы 18
3.1.1 Предотвращения эксплуатационных разливов 18
3.1.2 Утечки из трубопроводов 19
3.1.3 Утечки при переполнении судовых танков 19
3.1.4 Утечки при повреждениях корпуса 20
3.1.5 Утечки при повреждении оборудования в машинных помещениях 20

3.2 Разливы в результате аварий 21
3.2.1 При посадки судна на мель 21
3.2.1.1 Предотвращение пожара и взрыва 21
3.2.1.2 Проверка мест повреждения корпуса / герметичности танков 22
3.2.1.3 Процедуры для уменьшения или остановки утечки топлива или вредных жидкостей 22
3.2.1.4 Оценка возможности снятие судна с мели своими силами 23
3.2.1.5 Обеспечение безопасности судна 23
3.2.2 При пожаре / взрыве 24
3.2.3 При столкновении (с неподвижными или движущимися объектами) 24
3.2.4 При повреждении корпуса / Разгерметизации 25
3.2.5 При чрезмерном крене 26
3.2.6 При погружении или потоплении 27
3.2.7 При утечке опасных грузов и / или выброса вредных паров 28
3.2.8 При потере контроля за воздушной средой в танках 28
3.2.9 Опасные реакции грузов / загрязнения создающие аварийные условия 28

3.3 Приоритетные действия 29

3.4 Превентивные действия 29

3.5 Передача бункера / разгрузка судна 30

3.6 Расчет остойчивости и нагрузок при повреждении судна 31

3.7 Общие обязанности капитана и назначенных им офицеров / членов экипажа 32
3.7.1 Общие обязанности 33

РАЗДЕЛ 4: КООРДИНАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ С НАЦИОНАЛЬНЫМИ И МЕСТНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ 34

РАЗДЕЛ 5: НЕОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО СУДНУ (СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ) 36

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ПУНКТЫ СВЯЗИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ (КООРДИНАТОРАМИ)
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 ПУНКТЫ СВЯЗИ В ПОРТАХ

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 ПУНКТЫ СВЯЗИ С ОРГАНИЗАЦИЯМИ, КОТОРЫЕ ЗАИНТЕРИСОВАНЫ В СУДНЕ

TABLE OF CONTENT/ INDEX OF SECTIONS

INTRODUCTION 7

SECTION 1: PREAMBLE 8

SECTION 2: REPORTING REQUIREMENTS ОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.

2.1 General 10

2.2 Reporting Procedures 10
2.2.1 When to report 10
2.2.1.1 Actual Discharge 10
2.2.1.2 Probable Discharge 11
2.2.2 Information Required 11
2.2.3 Who to Contact 12
2.2.3.1 Coastal State Contacts 15
2.2.3.2 Port Contacts 16
2.2.3.3 Ship Interest Contacts 17

SECTION 3: STEPS TO CONTROL DISCHARGE 18

3.1 Operational Spills 18

3.1 Operational Spills 18
3.1.1 Operational Spill Prevention 18
3.1.2 Pipeline Leakage 19
3.1.3 Tank Overflow 19
3.1.4 Hull Leakage 20
3.1.5 Spills caused by Equipment in Machinery Spaces 20

3.2 Spills Resulting From Casualties 21
3.2.1 Ship grounded / stranded 21
3.2.1.1 Prevention of Fire and Explosion 21
3.2.1.2 Extension of Hull Damage / Containment System Failure 22
3.2.1.3 Procedures to Reduce or Stop Outflow of Oil or NLS 22
3.2.1.4 Refloating by own Means 23
3.2.1.5 Securing the Ship 23
3.2.2 Fire/ Explosion 24
3.2.3 Collision (with fixed or moving object) 24
3.2.4 Hull Failure/Containment Failure 25
3.2.5 Excessive List 26
3.2.6 Ship submerged/foundered/wrecked 27
3.2.7 Dangerous cargo and/or vapour release 28
3.2.8 Loss of tank environmental control 28
3.2.9 Dangerous reaction of cargo/contamination yielding a hazardous condition 28

3.3 Priority Actions 29

3.4 Mitigating Activities 29

3.5 Transfer of Bunker/ Lightening 30

3.6 Damage Stability and Hull Stress Calculation 31

3.7 General Responsibilities of the Master and designated Officers/ Crew Members 32
3.7.1 General Responsibilities 33

SECTION 4: NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION 34

SECTION 5 NON-MANDATORY INFORMATION (VOLUNTARY PART) 36

APPENDIX 1 INITIAL NOTIFICATION

APPENDIX 2 COASTAL STATE CONTACTS (FOCAL POINTS)

APPENDIX 3 PORT CONTACTS

APPENDIX 4 SHIP INTEREST CONTACTS

ВВЕДЕНИЕ

1. Этот Судовой План Чрезвычайных Мер по Борьбе с Загрязнением морской среды (далее именуемые как "план") написан в соответствии с требованиями правил 37 приложения I и правило 17 приложения II к Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной протоколом 1978 года там и Редакции рез. мерс.78(43).

Рекомендованный ИМО этот план представляет собой сочетание Судового Плана Чрезвычайных Мер по Борьбе с Загрязнением Нефтью и Судового Плана Чрезвычайных Мер по Борьбе с Загрязнением Вредными Жидкими Веществами морской среды.

МЕРС 264(65) Кодекс для судов эксплуатирующихся в полярных водах.

2. Цель плана состоит в предоставлении руководства для капитана и лиц командного состава судна относительно мер, которые должны приниматься, когда происходит или может произойти инцидент, связанный с загрязнением морской среды нефтепродуктами или вредными жидкими веществами.

В приложениях содержится информация с данными всех пунктов связи, телефонв, факсы и т.д., на которые ссылается плана, а также другие справочные материалы.

3. План содержит всю информацию и оперативные указания как того требуют "Методические указания по разработке Судового Плана Чрезвычайных Мер по Борьбе с загрязнение морской среды", разработкой которой занимается Организация (ИМО), опубликованных под мерс.85(44) и редакции мерс.137(53).

4. Настоящий План одобрен Классификационным обществом, и, за исключением предусмотренного ниже, без предварительного одобрения Классификационным обществом, любая его часть не должна изменяться или пересматриваться.

5. Не требуется, чтобы Классификационное общество одобряло изменения раздела 5 и приложения 1. Приложение 1 должно постоянно обновляться собственниками, операторами и управляющими. Приложения должны поддерживаться в актуальном состоянии, не превышающие двенадцати (12) месяцев.

РАЗДЕЛ 1: ПРИАМБУЛА

1.1. План предназначен для оказания персоналу помощи в принятии мер в отношении неожиданного сброса нефти или вредных жидких веществ. Его главная цель состоит в обеспечении необходимых действий для прекращения или уменьшения сброса и смягчения его последствий.

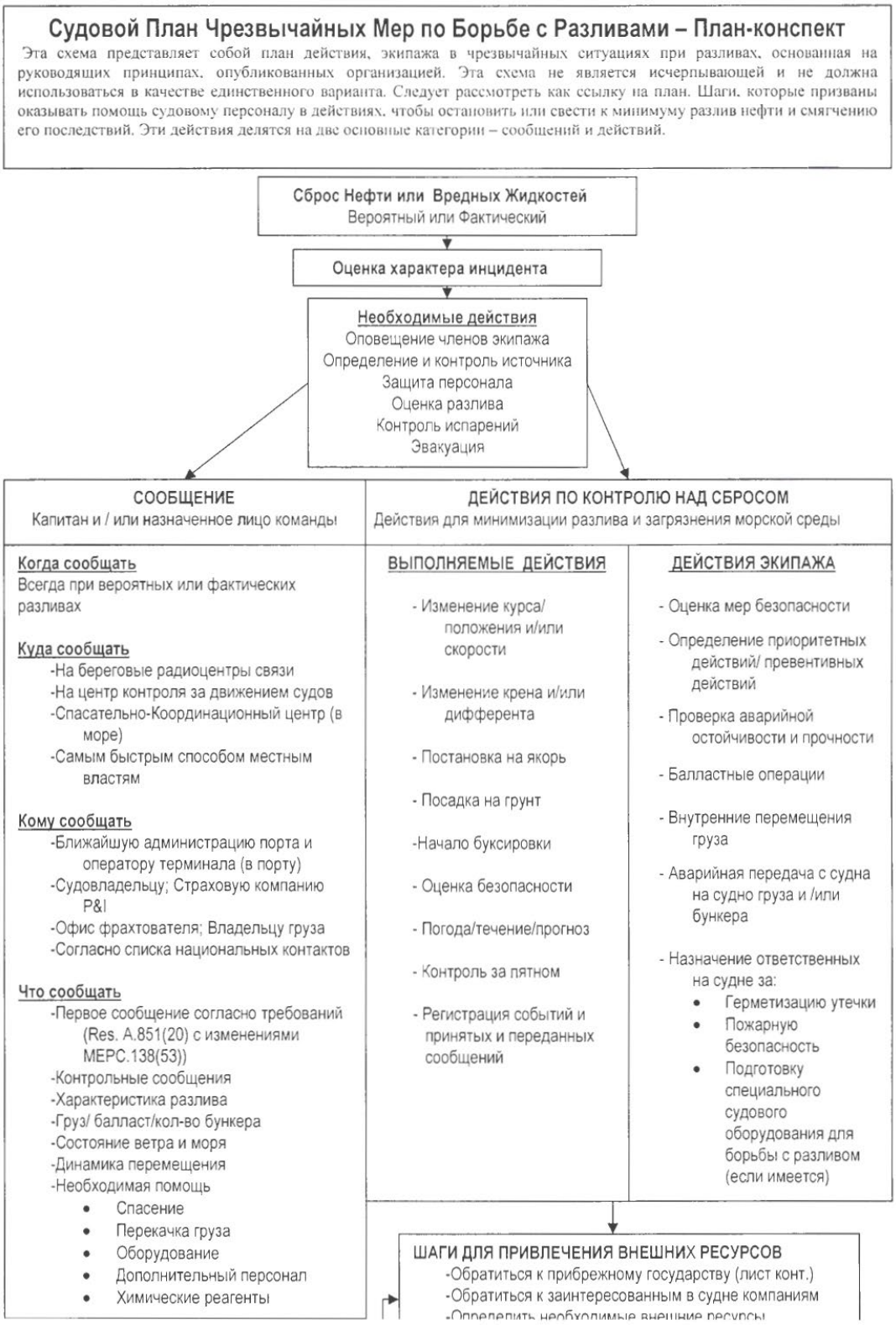
1.2. Действия экипажа по предотвращению загрязнения морской среды с судов при чрезвычайных обстоятельствах являются частью комплекса мер по обеспечению безопасности и живучести судна в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛЛС 74) и Наставления по борьбе за живучесть судов (НБЖС).

1.3. Ответственность за введение Плана в действие на судне, внесение в него изменений с целью корректировки в части адресов и средств связи и в части приведения его в соответствие с изменениями, происходящими на судне, а также за корректировку по результатам учений, тренировок и практических действий экипажа по борьбе с разливами нефти или вредных жидких веществ возлагается на капитана судна.

1.4. Координацию работ по предотвращению аварийных разливов нефти или вредных жидких веществ на судне осуществляет "офицер по разливам" - старший помощник капитана. На него возлагается также контроль за обучением экипажа навыкам выполнения мероприятий, предусмотренных данным Планом.

1.5. При работе с Планом наряду с приведенными в Приложениях 2 и 3 схемами возможно потребуется дополнительная техническая документация (спецификация, чертежи общего расположения, расчеты остойчивости и т.п.), которая находится на главном командном пункте судна.

1.6. Не затрагивая вопрос об ответственности собственников судов, некоторые прибрежные государства считают, что их обязанностью является определение методов и средств борьбы с инцидентом, повлекшим загрязнение моря, и санкционирование таких операций, которые могут вызвать дальнейшее загрязнение, например, частичной разгрузки судов. В целом государства имеют право на такие действия согласно Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 года. (Конвенции относительно вмешательства в открытом море 1969 года).


Судовой План Чрезвычайных Мер по Борьбе с Разливами – План-конспект
Эта схема представляет собой план действия, экипажа в чрезвычайных ситуациях при разливах, основанная на руководящих принципах, опубликованных организацией. Эта схема не является исчерпывающей и не должна использоваться в качестве единственного варианта. Следует рассмотреть как ссылку на план. Шаги, которые призваны оказывать помощь судовому персоналу в действиях, чтобы остановить или свести к минимуму разлив нефти и смягчению его последствий. Эти действия делятся на две основные категории – сообщений и действий.
Сброс Нефти или Вредных Жидкостей
Вероятный или Фактический
Оценка характера инцидента
Необходимые действия
Оповещение членов экипажа
Определение и контроль источника
Защита персонала
Оценка разлива
Контроль испарений
Эвакуация
СООБЩЕНИЕ
Капитан и / или назначенное лицо команды
ДЕЙСТВИЯ ПО КОНТРОЛЮ НАД СБРОСОМ
Действия для минимизации разлива и загрязнения морской среды
Когда сообщать
Всегда при вероятных или фактических разливах
Куда сообщать
-На береговые радиоцентры связи
-На центр контроля за движением судов
-Спасательно-Координационный центр (в море)
-Самым быстрым способом местным властям
Кому сообщать
-Ближайшую администрацию порта и оператору терминала (в порту)
-Судовладельцу; Страховую компанию P&I
-Офис фрахтователя; Владельцу груза
-Согласно списка национальных контактов
Что сообщать
-Первое сообщение согласно требований (Res. A.851(20) с изменениями MEPC.138(53))
-Контрольные сообщения
-Характеристика разлива
-Груз/ балласт/кол-во бункера
-Состояние ветра и моря
-Динамика перемещения
-Необходимая помощь
• Спасение
• Перекачка груза
• Оборудование
• Дополнительный персонал
• Химические реагенты
ВЫПОЛНЯЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ
- Изменение курса/ положения и/или скорости
- Изменение крена и/или дифферента
- Постановка на якорь
- Посадка на грунт
-Начало буксировки
- Оценка безопасности
- Погода/течение/прогноз
- Контроль за пятном
- Регистрация событий и принятых и переданных сообщений
ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
- Оценка мер безопасности
- Определение приоритетных действий/ превентивных действий
- Проверка аварийной остойчивости и прочности
- Балластные операции
- Внутренние перемещения груза
- Аварийная передача с судна на судно груза и /или бункера
- Назначение ответственных на судне за:
• Герметизацию утечки
• Пожарную безопасность
• Подготовку специального судового оборудования для борьбы с разливом (если имеется)
ШАГИ ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ВНЕШНИХ РЕСУРСОВ
-Обратиться к прибрежному государству (лист конт.)
-Обратиться к заинтересованным в судне компаниям

РАЗДЕЛ 2: ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ

2.1 Общие

Требования данного раздела соответствуют требованиям правила 37 МАРПОЛ 73/78, Приложение I, и правила 17 МАРПОЛ 73/78 Приложение II.

Когда с судном происходит инцидент, который может привести к фактическому сбросу или вероятному сбросу и загрязнению морской среды, капитан обязан в соответствии с требованиями Конвенции МАРПОЛ 73/78 сообщать детали происшествия, незамедлительно, ближайшему Прибрежному государству при помощи наиболее быстрых телекоммуникационных каналов.

Целью этих требований, гарантировать, что Прибрежные государства проинформированы незамедлительно о каких-либо инцидентах, повлекших загрязнение или угрозу загрязнения морской среды. А также передана информация о необходимой помощи и спасательных операциях, которые необходимо предпринять.

Без вмешательства в ответственность судовладельца, некоторые Прибрежные государства считают, что это их обязанность - определить методы и средства, которые надлежит принять в отношении инцидента, связанного с загрязнением морской среды и утвердить такие операции, которые могут привести к предотвращению дальнейшего загрязнения морской среды. Государства в целом вправе сделать это согласно Международной Конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях загрязнения нефтью от аварий, 1969.

2.2 Требования к передаче сообщений

Для удобства все требования к передаче сообщений в контексте данного плана делятся на следующие информационные блоки:

2.2.1 Когда передавать сообщение

Принимая во внимание План-конспект краткие блок-схемы в качестве основного правила, сообщения необходимы в следующих случаях:

2.2.1.1 Фактического сброса

Капитан обязан передавать сообщение ближайшему Прибрежному государству всякий раз, когда происходит разлив, в результате чего происходит фактический сброс:

- при повреждении судна
- при повреждении судового оборудования
- с целью обеспечения безопасности судна или спасения жизни на море
- сброс во время эксплуатации судна, количество или мгновенная интенсивность сброса которой превышает допустимые Конвенцией МАРПОЛ 73/78 нормы.

2.2.1.2 Вероятного сброса

Сообщение ближайшему Прибрежному государству, как правило, должно быть передано при наличии вероятности сброса в следующих случаях:

- повреждение, выход из строя или поломка, которые влияют на безопасность судна. Примерами таких ситуаций являются столкновение, посадка на мель, пожар, взрыв, повреждение конструкции, затопление, смещение груза;
- выход из строя или поломка механизмов и оборудования, которые ведут к нарушению безопасности мореплавания. Примерами таких случаев являются выход из строя или поломка рулевой машины, гребной установки, электроэнергетической установки, важного судового навигационного оборудования.

При оценке необходимости сообщения должны приниматься во внимание, как минимум, следующие факторы:

- характер повреждения, выход из строя или поломка судна, механизмов или оборудования;
- местонахождение судна и близость его к берегу или другие навигационные опасности;
- погода, прилив, течение и состояние моря;
- интенсивность движения.

2.2.2 Требуемая информация

Согласно с требованиями статьи 8 и протокола I Конвенции МАРПОЛ 73/78, капитан или другие лица, уполномоченные капитаном судна, должно сообщить сведения о любом инциденте, связанным с загрязнением морской среды. В этой связи Международная Морская Организация (ИМО) в 1997 году, приняла резолюцию А.851(20) "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководящие принципы для сообщения об инцидентах, связанных с опасными грузами, вредными веществами и/ или загрязнителями морской среды".

Целью вышеупомянутой резолюции является незамедлительное информирование Прибрежных государств и других заинтересованных сторон о каких-либо инцидентах, повлекших загрязнение или угрозу загрязнения морской среды, а также передана информация о необходимой помощи и спасательных операциях, которые необходимо предпринять.

Ничто в настоящей главе не снимает ответственности с капитана, в том, что по фактическому сбросу или вероятному сбросу, повлекшими загрязнение морской среды или угрозу загрязнения морской среды, сообщение должно быть передано так быстро, как это возможно в сложившейся ситуации.

При передаче первоначальных докладов властям ближайшего Прибрежного государства, капитан или другие лица, занимающиеся такой передачи должны принять к сведению резолюции А. 851 (20).

Формат первоначального сообщения, а также дополнительных сообщений о последующих мерах должен соблюдать указания, содержащиеся в резолюции А.851(20) с поправками, внесенными резолюцией ИМО мерс.138(53). Все отчетные ли первоначальные ли или последующие сообщения, должны выполнять Формат отчетности ИМО, как описано ниже, и должно содержать следующую информацию:

КОД	ЗНАЧЕНИЕ	ОПИСАНИЕ
A	Судно	Название, позывной, флаг
B	Дата и время (UTC) события	6-значная группа - день месяца (первые две цифры), часы и минуты (последние четыре цифры)
C	Координаты места судна	4-значная группа - широта в градусах и минутах с приставкой N или S, и 5-значная группа - долгота в градусах и минутах с приставкой E или W
D	Положение судна	Истинный пеленг (первые 3 цифры) и дистанция (расстояние) в морских милях от чётко опознаваемой береговой отметки (указать береговую отметку)
E	Истинный курс судна	3-значная группа
F	Скорость во время инцидента	в узлах и десятых долях узла 3-значная группа
L	Предполагаемый путь	При описании пути необходимо давать широту и долготу каждой поворотной точки, как в "C" с указанием типа предполагаемого пути между ними точками. например, "RL" (по локсодромии). "OC" (по дуге большого круга) или "вдоль береговой линии" в случае прибрежного плавания, ожидаемую дату и время прохождения характерных точек в виде Группы из шести цифр, как в «B»;
M	Информация по радио связи	полностью указать наименования прослушиваемых станций / частот УКВ-. ПВ- . КВ- радиостанций, ИНМАРСАТ МЕС
N	Время (UTC) следующего сообщения	6-значная группа - день месяца (первые две цифры), часы и минуты (последние четыре цифры)
P	Груз на борту: включая количество бункера	Тип(ы) и количество(/ва) груза / бункера на борту и краткие сведения о любом опасном грузе а также о вредных веществах и газах, которые могут быть опасны для людей и окружающей среды
Q	Поломки или повреждения или неисправности или другие ограничения	Краткая информация о состоянии судна и важные факторы; способность перегрузки груза / балласта / бункерного топлива
R	Информация о загрязнении или возможности сброса за борт	Краткая информация о загрязнении; включая тип(ы) нефти / груза, приблизительное количество сброса, продолжается ли сброс. причину сброса и, если возможно. оценить направление движения и размер пятна
S	Состояние погоды	Краткая информация о преобладающем состоянии погоды и моря, включая направление и силу ветра и волнения
T	Судовой агент и / или судовладелец	Название, адрес, номер телекса и телефона судовладельца и представителя (фрахтователь, владелец, или оператор судна или их агент)
U	Размеры судна и тип	Длина, ширина судна, тип,осадка
X	Разная дополнительная информация	Любая другая информация, включая краткую информацию происшествия, необходимость в посторонней помощи, какие действия предпринимаются для ограничения дальнейшего сброса; данные о постадавших, подробности в P&I страховой компании и местного представителя.

LABEL	FUNCTION	EXPLANATION
A	Ship	Name, call sign and nationality
B	Date and time (UTC) of event	6-digit group giving day of month (first two digits), hours & minutes (last four digits)
C	Position	4-digit group giving latitude in degrees and minutes suffixed with N or S, and a 5-digit group giving longitude in degrees and minutes suffixed with E or W
D	Position	True bearing (first 3 digits) and distance (state distance) in nautical miles from clearly identified landmark (state landmark)
E	True course	3-digit group
F	Speed at time of incident	In knots and tenths of knots as a 3-digit group
L	Route information	Details of intended track
M	Radio communications	Full details of radio stations (names) and frequencies being guarded
N	Time (UTC) of next report	6-digit group as under BB above
P	Cargo on board: can be included in „RR„ as relevant	Type(s) and quantity(/ies) of cargo/ bunker on board and brief details of any dangerous cargoes as well as harmful substances and gases that could endanger persons or the environment
Q	Defects or damage or deficiencies or other limitations	Brief details of conditions of the ship as relevant; ability to transfer cargo/ ballast/ bunker fuel
R	Description of pollution or possible overboard discharge	Brief details of pollution; this should include the type(s) of oil/cargo, an estimate of the quantity discharged, whether the discharge is continuing, the cause of the discharge and, if possible, an estimate of the movement and area of slick
S	Weather conditions	Brief details of weather and sea conditions prevailing including wind force and direction and relevant swell details
T	Ship's representative and/ or owner	Name, address, telex and telephone number of the ship's owner and representative (charterer, manager or operator of the ship or their agents)
U	Ship's size and type	Details of length, breadth and type of ship as well as draught
X	Miscellaneous and additional information	Any other information including relevant details such as brief details of incident, need for outside assistance, action being taken to limit further discharge; details of any personnel injuries sustained, details of P & I Club and local correspondent.

Образец формата для первоначального сообщения и подробный пример первоначального сообщения приведен в приложениях.

Все последующие сообщения капитан должен также направлять в адрес Прибрежного государства, чтобы власти государства были информированы, как инцидент развивается.

Последующие сообщения должны включать информацию о любых существенных изменений в состоянии судна, скорости разлива и распространения нефти или вредных жидких веществ (ВЖВ), состоянии погоды и моря и какие работы ведутся по ликвидации разлива.

В данном контексте детали о состоянии и загрузке судовых танков, расположение и количество бункерного топлива, состояние и расположение пустых танков и характер любого балласта несут информацию, необходимую тем, кто участвует в оценке угрозы, которую представляют собой фактический или вероятный сброс нефти / вредных жидких веществ из поврежденного судна.

2.2.3 С кем следует установить связь

Капитан отвечает за передачу сообщений в случае любого инцидента связанного с фактическим или вероятным сбросом нефти / вредных жидких веществ из поврежденного судна.

Использую План-конспект краткие блок-схемы в Разделе 1, капитан судна вовлеченного в инцидент связанный с фактическим или вероятным сбросом, которые определяются в соответствии с Разделом 2 (подпунктами 2.2.1.1 и 2.2.1.2) этого плана, должен передать сообщение о происшествии немедленно (см. Формат отчета в Приложении1)

Ничто в настоящей главе не снимает ответственности с капитана, в том, что сообщение должно быть передано так быстро, как это возможно в сложившейся ситуации.

2.2.3.1 Связь с Прибрежным государством

Для судна находящегося в море

В целях ускорения реагирования и минимизации ущерба от инцидента, связанного с загрязнением морской среды, важно, чтобы власти соответствующих Прибрежных государств были уведомлены незамедлительно.

Для передачи сообщений в администрацию Прибрежного государства необходимо

ответственных за прием и обработку сообщений (так называемые "Координационные Центры"), которые разработаны в Организации (ИМО) в соответствии с Правилом 8 Конвенции.

Такой перечень пунктов связи с Международными организациями (Координационных Центров) приведен в **Приложении 2.**

Постоянно обновляемый перечень "Пункты связи с Международными организациями" находится в Интернете на сайте ИМО по адресу:

http://www.imo.org/ >> National Contacts >>> MEPC.6/Circ. xx

В случае отсутствия такого списка или перечисленные координационные центы для данной страны / Прибрежного государства, отсутствуют, капитан должен установить связь самым быстро доступным способом:

- с ближайшей береговой радиостанцией, или
- назначенной станцией для сообщения о движении судов, или
- ближайшим спасательно-координационным центром (РКЦ).

2.2.3.2 Связь с портом

Когда судно стоит в порту,

Уведомление местных исполнительных органов, команд по чрезвычайным ситуациям или компаний по борьбе с разливами, ускорит быстрое реагирование при инциденте. Если сброс произошел во время стоянки судна в порту, будь то фактический или вероятный, капитан должен информировать соответствующие местные учреждения (например, Национальный центр реагирования, терминал / администрацию порта и т. д.) без неоправданной задержки.

Если судно осуществляет регулярные рейсы между портами / терминалами, капитан или любой другой человек на борту судна, назначенный капитанам, должен представить список с соответствующими контактным данными с названиями компаний, адресами, телефонами, и т.д. для каждого порта, кому передаются сообщения касающиеся разлива ("Пункты связи в портах"). Этот список должен регулярно обновляться.
Информация "Пункты связи в портах" приведена в **Приложении 3**.

При отсутствии в Приложении 3 адресов для связи в данном порту необходимо получить по прибытию в порт подробные сведения, касающиеся местного порядка передачи сообщений.

На судне следует иметь пункты связи со следующими представителями в порту:

- капитан порта (terminal/loading master);
- отдел пожарной охраны (на случай взрыва или пожара);
- агент;
- портовые власти;
- представитель клуба P&I (или другого страхователя);
- судовладелец/оператор;
- фрахтователь;
- подрядчик по очистительным работам.

Адреса, полученные таким образом, должны быть внесены в список «Пункты связи в порту», наиболее эффективным вариантом по решению капитана и должны быть приложены к плану.

2.2.3.3 Связь с организациями, заинтересованными в судне

В распоряжении капитана должна быть информация по связи с заинтересованными в судне организациями для передачи сообщений в случае сбросом нефти / вредных жидких веществ судовладельцу или оператору судна, местному судовому агенту, представителю страховой компании P&I Клуб и корреспондентов, компаниям по ликвидации разливов и т.д.

Такая информация должна предоставляться в виде списка "Список контактов с заинтересованными в судне компаниями".

Информация "Список контактов с заинтересованными в судне компаниями" имеется в **Приложении 4.**

Чтобы избежать дублирования сообщений и координировать план действий и в компании работают исключительно согласно судового плана, ответственный за передачу сообщений различным заинтересованным в судне компаниям **капитан**.

РАЗДЕЛ 3: МЕРЫ КОНТРОЛЯ ЗА СБРОСАМИ

Судовой персонал, скорее всего, находится в лучшем положении, чтобы принять срочные меры для уменьшения или контроля за сбросами из их судна.

Следовательно, этот план предоставляет капитану четкие указания о том, как этого добиться при различных ситуациях.

Это капитан обязан обеспечить оперативное реагирование в случае сброса нефти / вредных жидких веществ (ВЖВ) или существующую угрозу сброса нефти / вредных жидких веществ (ВЖВ) – фактических или вероятных.

Ни в коем случае не должны быть приняты меры, которые в любом случае могут поставить под угрозу безопасность персонала на борту судна или на берегу.

Возможны следующее нижеперечисленные виды эксплуатационных разливов.

3.1 Эксплуатационные разливы

3.1.1 Предотвращение эксплуатационных разливов

Члены экипажа должны постоянно внимательно следить за возможным разливом нефти или вредных жидких веществ во время операций по бункеровке судна.

До начала операций по бункеровки судна назначенные члены экипажа должны подготовить специальное оборудование и имущество для борьбы с разливами, которое имеется на борту судна. Оборудование и имущество необходимо поместите в районе бункерной операции, например, вдоль лееров в районе проведения бункерной операции.

Перед началом бункерных или грузовых операций, все палубные шпигаты и открытые водостоки должны быть эффективно закрыты. Скопления воды следует сливать периодически открывая шпигаты. После слива воды, шпигаты должны быть сразу же закрыты. Любые свободно плавающие вещества должны быть удалены с палубы до слива воды.

Уровень в топливных или грузовых танках, погрузка которых завершается, в последние часы окончания грузовых операций должны часто проверяться, чтобы не допустить переполнения.

Важно иметь постоянно установленные поддоны в местах соединения приемных шлангов для сбора каких-либо незначительных утечек во время приема – передачи бункера или груза, чтобы исключить любые утечки нефти / вредных жидких веществ.

3.1.2 Утечки из трубопроводов

Если утечка происходит из трубопровода, клапана, шланга или соединительной гайки, операции с помощью этого подсоединения должны быть немедленно прекращены до тех пор, пока причина не будет установлена, а утечка будет устранена.

Дефектные участки трубы должны быть заменены или изолированы. Замененные секции должны быть осушены до имеющихся остатков нефтепродуктов / вредных жидких веществ. Остатки необходимо слить в специальные емкости или специальный танк льяльных вод.

Если происходит утечка из гидравлического трубопровода, операции должны быть немедленно прекращены.

Приступить к работе по уборке нефтепродуктов.

Все материалы, которые использовались для уборки остатков нефтепродуктов / вредных жидких веществ, должны быть собраны в специальные контейнеры и храниться на судне до сдачи на берег в специализированные компании для утилизации.

Информировать в соответствии с требованиями **РАЗДЕЛА 2** всех заинтересованных сторон об утечках из трубопровода и принятых мерах.

3.1.3 Переполнение танков

Если в процессе операций по бункеровке или грузовых операций произошло переполнение танка, все операции должны быть немедленно прекращены и не должны быть возобновлены до тех пор, пока все последствия перелива не будут устранены и все опасности, связанные с разливом нефти / вредных жидких веществ будут исключены.

Если имеется возможность выброса вредных паров, которые могут поступать через судовую систему вентиляции в машинное отделение или в жилы помещения, соответствующие превентивные меры должны быть приняты незамедлительно.

Насколько позволяет обстановка с учетом совместимости разлитой субстанции и продуктов находящихся в льяльном танке, перекачать некоторое количество из переполненного танка в льяльный танк, или подготовить насос(ы) для перекачки некоторого количества из переполненного танка на берег.

Приступить к работе по уборке нефтепродуктов.

Все материалы, которые использовались для уборки остатков нефтепродуктов / вредных жидких веществ, должны быть собраны в специальные контейнеры и храниться на судне до сдачи на берег в специализированные компании для утилизации.

Информировать в соответствии с требованиями **РАЗДЕЛА 2** всех заинтересованных сторон об утечках из трубопровода и принятых мерах.

3.1.4 Утечка из корпуса

Определить танк из которого происходит утечка; проработать вопрос использования водолаза, если это необходимо и возможно.

Перекачать нефть / вредные жидкие вещества из поврежденного танка для уменьшения уровня в танке на много ниже уровня моря.

Если нет возможности определить из какого танка происходит утечка, необходимо уменьшить уровни во всех цистернах в непосредственной близости от места утечки. В этом случае необходимо внимательно проверить напряжение корпуса и остойчивость судна.

Если есть подозрение, что утечка связана с повреждением корпуса, необходимо с учетом совместимости субстанции в поврежденном танке и продуктов находящихся в льяльном танке, перекачать из поврежденного танка в свободный танк или льяльный танк, или (при стоянке), выгрузить на берег на любую баржу / емкость.

Если имеется возможность выброса вредных паров, которые могут поступать через судовую систему вентиляции в машинное отделение или в жилы помещения, соответствующие превентивные меры должны быть приняты незамедлительно.

Информировать в соответствии с требованиями **РАЗДЕЛА 2** всех заинтересованных сторон об утечках из трубопровода и принятых мерах.

3.1.5 Разлив из-за выхода из строя оборудования в Машинном Отделении.

Если эксплуатационный разлив, вызван выходом из строя оборудования в машинных помещениях, какие-либо дальнейшее использование этого оборудования должно быть немедленно прекращено или приняты все необходимые меры, чтобы избежать разлива нефтепродуктов.

Таким оборудованием может:

- Сепараторы масла, топлива, льяльных вод
- Клапана масляной, топливной, льяльной, осушительной систем
- Трубы системы масло - охладительной системы
- Редукторы подруливающих устройств
- Дейдвудные трубы

Все материалы, которые использовались для уборки остатков нефтепродуктов / вредных жидких веществ, должны быть собраны в специальные контейнеры и храниться на судне до сдачи на берег в специализированные компании для утилизации.

3.2 Разливы в результате аварий

В случае аварии судна, капитан в первую очередь должен сделать все необходимое для обеспечения безопасности судового персонала, а также предпринять все возможные и целесообразные действия, которые помогут уменьшить последствия инцидента и предотвратить или уменьшить загрязнение морской среды.

3.2.1 Судно на мели

Приоритетом для капитана является получение как можно скорее детальную информацию о повреждениях судна, что бы определить характер возможных и целесообразных действий, для обеспечения безопасности судна и его экипажа и устранения последствий аварии.

Кроме этого капитан должен также рассмотреть:

- Опасность для судна при снятии его с мели
- Опасность для судна при сильных штормовых условиях и сильного волнения
- Опасность для здоровья экипажа и ущерб для окружающей среды при разливе в опасной концентрации нефти / вредных жидких веществ
- Возможность возникновения пожара из-за разлива легковоспламеняющихся жидкостей и контроль за источниками воспламенения
- Если повреждения, которые получило судно такой степени, что остойчивость не может быть просчитана на борту, капитан должен обратиться за помощью согласно **Подпункту 3.6** плана.

Капитан также должен принять во внимание следующее:

- Подвергается ли судно постоянным ударам волн?
- Подвергается ли судно разворотам?
- Имеется ли большие значения приливов?
- Имеется ли большие значения течений?
- Подвергается ли судно дрейфу из-за приливов, течений, ветра и волнения?

3.2.1.1 Предотвращение пожара и взрыва

Если судно находится на мели и не может маневрировать, все возможные источники

образования горючих паров и попадание их в машинные помещения или жилые помещения.

3.2.1.2 Проверка мест повреждения корпуса / герметичности танков

Первое – необходимо произвести визуальный осмотр состояния судна и поверхности моря вокруг судна.

В дневное время суток проверьте наличие видимых нефтяных пятен вдоль корпуса судна или водную поверхность. Ночью использовать палку обернутую белой тряпкой (или листовым сорбентом), опустить в воду рядом с судном, чтобы проверить утечки нефти. Произвести замер всех судовых танков для уточнения запасов. Провести замеры всех остальных танков, которые могут иметь контакт с морем, чтобы убедиться, что они не повреждены.

Провести замеры в балластных и топливных танках и сравнить с последними предыдущими замерами для определения возможных повреждений и протечек.

Произвести промер глубин вокруг судна для определения положения судна и размеров области мели.

Когда судно на мели, необходимо усилить контроль за несанкционированным открытием горловин, заглушек, пробок, задвижек и т.п., что может привести к потере плавучести судна.

Любой крен судна должен быть записан в журнал и эта информация должна быть включена в передаваемые периодически сообщения и запросе на оказание помощи.

3.2.1.3 Процедуры для уменьшения или остановки утечки топлива или вредных жидких веществ (ВЖВ)

Капитан должен оценить возможность ущерба окружающей среде и предпринять любые действия, которые могут привести к уменьшению дальнейшего ущерба от любого сброса, такие как:

- Перекачку бункера / груза с использованием судовых систем труб, находящихся в рабочем состоянии, с учетом совместимости в свободные танки и с учетом воздействие на судно перемещение бункера / груза на прочность корпуса судна и остойчивость
- Заделать пробоину / поврежденный танк(и) для восстановления герметичности корпуса судна для поддержания постоянного гидродинамического давления во время изменения приливных уровней

- Определить необходимость перегрузки бункера / груза на баржи или другие суда и запросить помощь в этом
- Определить возможность дополнительного сброса нефти / вредных жидких веществ в тесном сотрудничестве с Прибрежным государством

В случае больших различий между уровнями приливов, капитан должен постараться за герметизировать поврежденный танк(и) для уменьшения дополнительных разливов.

3.2.1.4 Оценка возможности снятие судна с мели своими силами

Капитан должен также оценить возможность снятия судна с мели своими силами и используя собственных средств. Прежде чем такая попытка будет сделана, необходимо определить следующее:

- Не будет ли судно после снятия с мели поврежден таким образом, что оно может затонуть, разломаться или опрокинуться
- Способно ли судно маневрировать и покинуть самостоятельно опасный район после снятия с мели
- Будут ли повреждены гребные винты, перо руля если судно будет сниматься с мели своим ходом
- Необходима ли частичная выгрузка бункера / груза с борта судна чтобы избежать повреждений других танков в целях уменьшения загрязнения морской среды
- Оценить погоду: имеется ли возможность / причина, чтобы дождаться улучшения погоды или смены прилива

3.2.1.5 Обеспечение безопасности судна

Если риск дальнейшего повреждения судна при попытке снятия судна с мели собственными силами больше, чем оставаться на мели в ожидании профессиональной помощи, капитан судна должен попробовать вопросы обеспечения безопасности судна, насколько это возможно:

- Попытаться обеспечить сохранение текущего положения судна, не допустить его перемещения следующими вариантами:
  - отдать якорь(я) при достаточных глубинах и отсутствия запрета постановки на якорь в данном месте
  - принять дополнительный балласт в пустые балластные танки, если это возможно
- Уменьшить продольную нагрузку на корпус судна путем перераспределения судового запаса бункера или балласта имеющихся на борту судна

- Уменьшить риск возникновения пожара путем устранения любых источников возгорания

Информировать в соответствии с требованиями **РАЗДЕЛА 2** всех заинтересованных сторон о посадке на мель и принятых мерах.

3.2.2 При пожаре / взрыве

При взрыве или возникновении пожара на борту судна, объявить ОБЩЕСУДОВУЮ ТРЕВОГУ незамедлительно. В дальнейшем экипаж судна действует согласно судового РАСПИСАНИЯ ПО ТРЕВОГАМ.

При пожаре или взрыве существуют следующие приоритеты:

- Спасение жизни
- Уменьшение ущерба / опасности для судна и груза
- Предотвращение загрязнения окружающей среды

Меры контроля над сбросом нефти / вредными жидкими веществами во многом от размера повреждений судна и груза.

Специальная информация по уменьшению сброса и контроля над сбросом содержится в **подпунктах 3.2.4, 3.2.5 и 3.2.6** плана.

Информировать в соответствии с требованиями **РАЗДЕЛА 2** всех заинтересованных сторон о пожаре / взрыве и принятых мерах.

3.2.3 Столкновение (с неподвижным или подвижным объектом)

При столкновении судна с другим судном, с движущимся или не движущимся объектом, капитан обязан как можно быстрее определить степень повреждений своего судна.

При столкновении, объявить ОБЩЕСУДОВУЮ ТРЕВОГУ незамедлительно. В дальнейшем экипаж судна действует согласно судового РАСПИСАНИЯ ПО ТРЕВОГАМ.

Чек – лист, приведенный ниже, поможет капитану оценить ситуацию:

- Какие танки получили пробоины и где они расположены - выше или ниже ватерлинии?
- Если суда не имеют хода относительно воды и сцеплены, что самое разумное, оставаться сцепленными или расцепиться?
- Имеется ли утечка нефти / вредных жидких веществ в настоящее время – незначительная или большая?

- После расцепления судов утечка нефти / вредных жидких веществ увеличится, по сравнению с имеющейся ситуацией в положении сцепленных?
- Если имеется утечка нефти / вредных жидких веществ, будет ли расцепка судов к созданию искры, которые могут воспламенить разлитую нефть или другие горючие вещества, сбрасываемых из судов?
- Суда создают большую опасность для остального трафика в этом районе, если они сцеплены, по сравнению с положением, если они расцеплены?
- Существует ли опасность затопления судна после расцепки?
- Имеет ли судно возможность самостоятельного маневрирования после расцепки?

Если суда расцеплены необходимо изменить курс, чтобы отвести свое судно с наветренной стороны относительно любого пятна, если это возможно.

Отключить всю вентиляцию забора воздуха, за исключением жизненно важной.

Провести работу по герметизации корпуса / заделку пробоин в танка(х), если это возможно.

Если имеется возможность маневрирования для судна, капитан, по согласованию с представителями Прибрежного государства, должен отвести судно в безопасное место для проведения срочных ремонтных работ или для обеспечения оперативной работы по очистке морской среды, или для уменьшения угрозы загрязнения прибрежной зоны.

Информировать в соответствии с требованиями **РАЗДЕЛА 2** всех заинтересованных сторон о столкновении и принятых мерах.

3.2.4 При повреждении корпуса / Разгерметизации

Если судно теряет один или более листов бортовой обшивки, развиваются большие трещины, или судно получает тяжелые повреждения корпуса, капитан должен немедленно подать сигнал ОБЩЕСУДОВОЙ ТРЕВОГИ для вызова членов экипажа для их сбора, и информировать их о сложившейся ситуации и подготовить спасательные средства для использования и спуска в случае необходимости.

Капитан должен оценивать ситуацию, и провести совещание со старшим помощником. Капитан должен получить последний прогноз погоды и оценить его влияние на создавшуюся ситуацию.

Кроме того, для принятия решения следующие вопросы должны быть рассмотрены и должно быть выяснено:

Судно имеет непосредственную опасность затопления или опрокидывания?

ЕСЛИ ДА:

- Передать сообщение о бедствии
- Немедленно покинуть судно

ЕСЛИ НЕТ, определить меры контроля повреждений, как сочтет необходимым, учитывая следующие моменты:

- Можете ли судно самостоятельно маневрировать?
- Имеет ли судно потерю плавучести?
- Если судно имеет крен, приведет ли он к потери балласта, груза/ бункера или плавучести? Необходимо ли и возможно ли перемещение бункер или балласта путем внутренней перекачки их в рабочие танки в целях приведения судна на ровный киль?
- Необходимо ли сбросить груз в целях поддержания остойчивости без изменения посадки судна?
- Операция по сбросу груза может подождать, пока другое судно/ баржа прибудет для перегрузки этого груза?
- Есть ли аномальное изменение остойчивости судна и посадки судна?
- Можно ли изменение остойчивости судна и посадки судна контролировать и рассчитывать на борту? Если нет, то капитан должен обратиться за помощью в соответствии с **подпунктом 3.6.**
- Есть ли необходимость оказания судну помощи в сопровождении до ближайшего порта-убежища или порта для ремонта?
- Может быть разумно эвакуировать часть членов экипажа в случае, если ситуация ухудшится, или все же стоит оставить судно всему экипажу?

Информировать в соответствии с требованиями **РАЗДЕЛА 2** всех заинтересованных сторон о повреждении корпуса и принятых мерах.

3.2.5 При чрезмерном крене

Если судно по каким-то причинам вдруг начинают чрезмерно крениться во время операций по разгрузке/ погрузке, или бункеровке, все осуществляемые операции должны быть немедленно прекращены до тех пор, пока причина не будет определена.

Вахтенный помощник должен незамедлительно проинформировать капитана и / или старшего помощника капитана о сложившейся ситуации.

Капитан должен выяснить причину чрезмерного крена судна, и принять меры, чтобы исправить ситуацию и стабилизировать состояние судна и его остойчивость. В помощь капитану предлагаемый перечень действий:

- Проверить причину(ы) крена
- Провести замеры уровня всех танков
- Насосы грузовые / балластные привести в готовность к использованию
- Произвести перекачку внутри судна из одного танка во второй для уменьшения крена
- Обеспечить герметичность и водонепроницаемость пустых отсеков
- Закрыть все горловины
- Проверить защиту всех вентиляционных каналов во избежание попадания воды
- Во время бункеровки: изменить танк приема бункера для изменения крена
- Во время балластировки: изменить танк приема или откачки балласта для изменения крена
- Если есть основания считать, что крен может привести к разливу нефти / вредных жидких веществ, информировать в соответствии с требованиями **РАЗДЕЛА 2** всех заинтересованных сторон.
- Если экипаж в опасности, подготовить спасательные средства к спуску и информировать в соответствии с требованиями **РАЗДЕЛА 2** всех заинтересованных сторон

Если ситуация взята под контроль, информировать всех заинтересованных сторон.

3.2.6 При погружении или потоплении

Если судно разбито до такой степени, что оно или его части тонут принять все меры, чтобы подготовиться к эвакуации всех лиц, находящихся на борту судна. Капитан принимает окончательное решение об оставлении судна, если это необходимо. Избегайте контакта с любой разлитой нефтью / вредными жидкими веществами. Отправьте запрос на другие суда и/или в администрацию ближайшего Прибрежного государства с просьбой об оказании помощь в спасении жизней членов экипажа и спасении судна, насколько это возможно.

3.2.7 При утечке опасных грузов и / или выброса вредных паров

В случае утечки опасных вредных жидких веществ, принять необходимые меры для защиты персонала от опасностей для здоровья, особенно при заражении материалами или токсичными парами.

Необходимо избегать распространение вредных материалов или паров по всему судну. Если какие-то опасные материалы или пары распространяются от какой-либо части системы хранения или очистки, принять меры, чтобы освободить площадь палубы насколько это возможно, изменить курс судна, что бы расположить жилые помещения с наветренной стороны от точки выброса.

Эвакуировать членов экипажа из опасного района. Если человек для выполнения любых неизбежных обязанностей должен оставаться в пределах опасной зоны, должен обязательно использовать средства индивидуальной защиты для этого случая, чтобы избежать прямого контакта с вредными веществами.

Все возможные источники возгорания должны быть устранены и не жизненно важные воздухозаборники должны быть закрыты, чтобы предотвратить поступление паров в жилые и машинные помещения.

Принять все меры, чтобы уменьшить уровень топлива в танке или давление, чтобы остановить любой источник поступления опасных жидкостей или паров.

Информировать о таком разливе администрацию ближайшего Прибрежного государства для того, чтобы организовать превентивные меры для защиты окружающей среды.

3.2.8 При потере контроля за воздушной средой в танках

Рассмотрим любые опасности, вытекающие при потере контроля за воздушной средой в танках с учетом возможной опасности взрыва, согласно данных в листах характеристик груза.

Необходимо избегать впуска воздуха в неконтролируемые помещения, чтобы избежать опасной смеси в помещениях с застоявшейся воздушной смесью в замкнутых пространствах.

3.2.9 Опасные реакции грузов / загрязнения, создающие аварийные условия

В случае утечки опасных жидких веществ или груза на палубу, в воду или случайные смеси с другим грузом внутри судна, необходимо рассмотреть опасные реакции такой смеси.

Незамедлительно обратитесь в технический паспорт на груз находящийся на борту судна за информацией о возможных опасностях и необходимых мерах предосторожностей

28 (a)

3.2.10 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

Эксплуатационные требования

A) В арктических водах с любого судна запрещен любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей.

Б) Положения пункта А не применяются к сбросу чистого или изолированного балласта.

С) Эксплуатация в полярных водах должна учитываться, по мере необходимости, в журналах нефтяных операций, руководствах и судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью или судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в соответствии с требованиями Приложения I к Конвенции МАРПОЛ. загрязнением моря в соответствии с требованиями Приложения I к Конвенции МАРПОЛ.

/ действия которые быть приняты согласно представленной информации. Принять все необходимые меры для безопасности экипажа в случае (возможного) загрязнения вредными жидкими веществами или их паров.

3.3 Приоритетные действия

Главным приоритетом во всех случаях произошедших инцидентов должны быть действия, обеспечивающие безопасности экипажа на борту судна и принятие мер для предотвращения распространения инцидента.

Первоочередное внимание должно быть уделено защитным мерам от пожаров, взрывов и воздействия токсичных паров на персонал.

Подробная информация о повреждениях судна и его систем герметизации должна быть определена. На основе этой информации, капитан может принять решения о дальнейших действиях по обеспечению живучести, судна, груза и защиты окружающей среды. Капитан должен учитывать следующее при определении того, потребуется ли помощь посторонних организаций или нет:

- Ближайший берег или опасность для судоходства
- Положение судна и его дрейф
- Расчетное время ремонта полученных повреждений или поломок механизмов
- Определение расположения ближайшего спасательного координационного центра и время оказания помощи

В случае необходимости перемещения груза в пределах судна необходимо тщательно рассмотреть все варианты, уделяя особое внимание прочности корпуса и остойчивости судна.

Планы / таблицы мест расположения и спецификация грузов, а также бункера и балласта должны быть легко доступны.

3.4 Превентивные действия

Если ситуация требует рассмотрения обеспечения безопасности судна и личного состава, капитан должен провести следующие мероприятия:

- Оценка ситуации и контроль всей деятельности в использованием документально подтвержденных данных
- Обеспечение дополнительной защиты персонала, использование защитных средств, оценка перепективных рисков для здоровья и безопасности членов экипажа

- Локализации рассыпавшегося материала путем абсорбции и безопасной утилизации в герметичные контейнеры всех используемых материалов на борту до доставки на берег, с должным учетом возможной пожарной опасности.
- Обеззараживания персонала после окончания работ по ликвидации разлива

3.5 Передача бункера / разгрузка судна

Если судно получило значительные структурные повреждения, может потребоваться передача всего или части груза / бункера на другое судно: однако в настоящем разделе речь идет только о процедурах бункеровки.

Перегрузка "судно-судно" - перегрузочные операций с использованием специализированного судна, капитан которого будет выполнять стандартную для судна работу.

В случае отсутствия специализированного судна, капитан или другое лицо курирующее операцию, должны согласовать и четко определить все действия предстоящей операции, решить все сомнения капитанов судов до начала операции.
Фактическая передача бункера должна осуществляться в соответствии с требованиями принимающего судна.

Во всех случаях каждый капитан несет ответственность за безопасность собственного судна, его экипажа, груза / бункера и оборудования и не должны допускать угрозу их безопасности в результате действий другого капитана, его владельца, управляющих органов или других лиц.
Перегрузка "судно-судно" – все перегрузочные операции должны быть согласованы с соответствующими органами Прибрежного государства.

При выборе места проведения перегрузочных операций капитаны должны учитывать следующие моменты:

- Необходимость уведомить и получить согласие от соответствующими органами Прибрежного государства
- Место нахождение задействованных в операции судов
- Является ли место хорошим укрытием, особенно от волны и зыби
- Выбранное место операции и глубины должны быть достаточными для маневрирования при швартовке, отшвартовки и перегрузочных операциях и

- Интенсивность движения судов
- Погодные условия и прогноз погоды

Далее, перед началом перегрузки "судно-судно", каждое судно должены выполнять, насколько это возможно, надлежащие подготовительные действия, такие как:

- Подготовить суда к швартовым операциям
- Подготовит кранцевую защиту и другое оборудование, если такое оборудование имеется на борту
- Подготовить для использования швартовное оборудование
- Проверить каналы для радиосвязи между двумя судами

В дополнения к общим инструкциям при проведении операции по перегрузке "судно-судно", как сказано выше, капитан должен принять к сведению дополнительные инструкции, полученных от судовладельца.
Дополнительные инструкции должны находиться на навигационном мостике.

3.6 Расчет остойчивости и нагрузок при повреждении судна

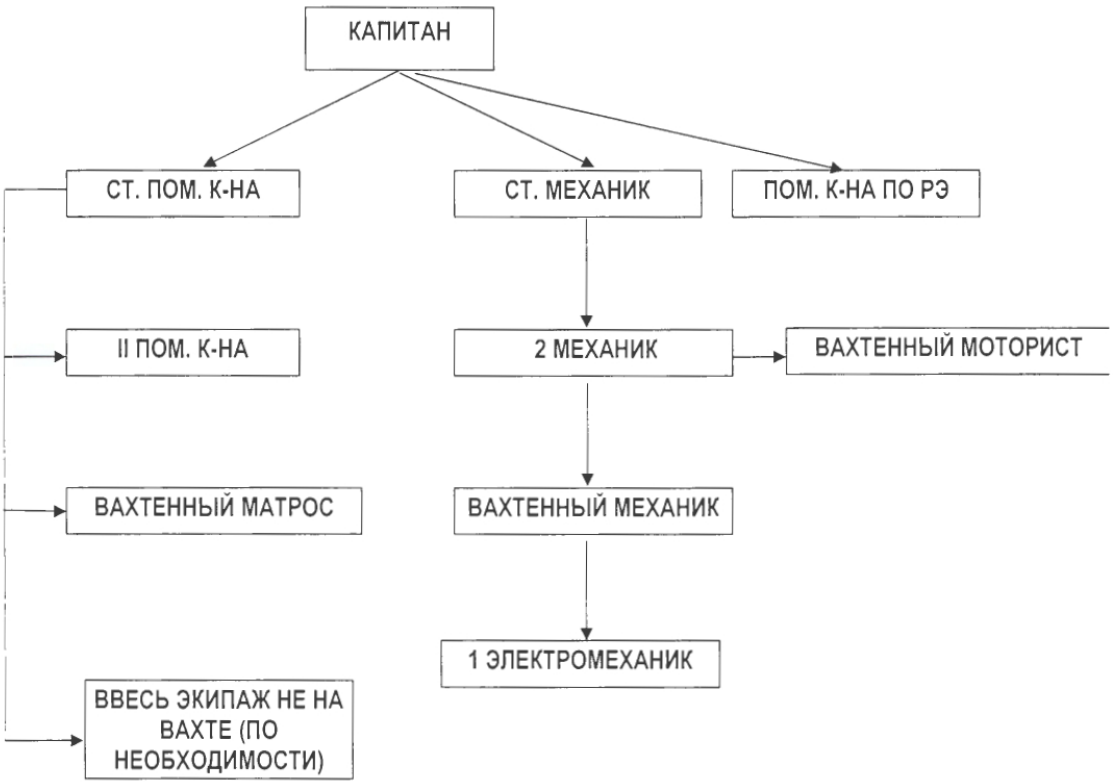
Рассмотрим варианты перекачки бункера из поврежденной цистерны в пустую или частично заполненные танки, учитывая остойчивость судна и посадку судна. Если эффект от перекачки бункера на посадку судна и остойчивость судна невозможно оценить на борту при серьезных повреждениях корпуса судна, необходимо связаться с Отделом Флота собственника в целях получения этой информации. Отдел Флота может запросить помощь Классификационного Общества или любой специализированной организации для расчетов аварийной остойчивости и продольной прочности корпуса судна и его посадки.

Система замеров уровня в танках: Data Sound / Rolls Royce.

Система контроля количества запасов в судовых цистернах находится на ходовом мостике. Это позволяет быстро получить информацию, необходимую для расчетов остойчивости судна.

Все необходимые судовые документы для оперативного расчета остойчивости и расчета состояние судна при повреждениях корпуса находятся на ходовом мостике.

3.7 Общие обязанности капитана и назначенных им офицеров / членов экипажа



3.7.1 Общие обязанности

Следующие члены экипажа привлекаются в случае разлива – фактичесого или вероятного – для локализации аварии, ограничения разлива, организации на борту процедуры устранения последствий разлива и определения необходимости привлечения дополнительных сил. Должны быть определены полномочия других членов команды, которые в случае внезапного отсутствия старшего командного состава, готовы взять на себя оперативное руководство.

Должность	Обязанности
Капитан	Отвечает в целом за операции на судне, касающихся разлива; отвечает за все шаги, которые будут предприняты специально для двух основных категорий – докладов и действий. Контролирует учет в журнале данных о всех событиях и ходом действий.
Старший помощник капитана	Отвечает за действия палубной команды; должен держать капитана в курсе развивающейся ситуации и по результатам действий, предпринятых, чтобы остановить или минимизировать разлив.
Старший механик	Отвечает за проведение бункерных операций; должен держать капитана в курсе развивающейся ситуации и по результатам действий, предпринятых, чтобы остановить или минимизировать разлив.
Помощник капитана по РЭ	Отвечает за обеспечение связи. Обеспечивает передачу сообщений капитана по необходимым адресатам
II помощник капитана	Командир аварийной партии
2 механик	Отвечает за работу машинной команды
Вахтенный помощник капитана	Переполнение танков (бункеровка): Незамедлительно информирует капитана или старшего помощника капитана / Старшего механика о сложившейся ситуации; Мобилизует если необходимо свободных от вахты членов экипажа
Вахтенный механик	Выполняет указания старшего механика; Подготавливает оборудование для борьбы с пожаром; Обеспечивает подаче электропитания и воды на палубу; Готовит оборудование по борьбе с разливами.
Вахтенный рядовой состав	При обнаружении утечек должны немедленно предупредить всеми возможными средствами; немедленно информировать вахтенного помощника; использовать сорбирующий материал / материал для борьбы с разливом, чтобы предотвратить утечку любой разлитой жидкости с палубы судна; приступить к уборке используя, насколько это возможно, имеющиеся на борту оборудование и материалы для борьбы с разливами.

РАЗДЕЛ 4: КООРДИНАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ С НАЦИОНАЛЬНЫМИ И МЕСТНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Быстрая эффективная координация действий между судном и Прибрежными государствами или другими сторонами, участвующими в ликвидации последствий инцидента играет исключительно важную роль в уменьшении последствий любого инцидента, связанного с загрязнением.

Исходя из особенностей и роли различных национальных и местных органов власти, участвующих в действиях устранения последствий инцидента широко варьируются от штата к штату и даже от порта к порту, капитан должен принять во внимание эти особенности, насколько это возможно. В этой связи капитан должен обратиться к представителям администрации Прибрежного государства / порта с вопрос, чтобы получить соответствующую информацию.

Перед осуществлением действий по предотвращению загрязнения окружающей среды – особенно в случаях фактического разлива из-за загрязнения морской среды в территориальных водах Прибрежного государства – капитан должен связаться с представителями Прибрежного государства для получения разрешения для этого действия.

Капитан должен координировать всю свою деятельность с Прибрежным государством.

Капитан должен связаться с представителями Прибрежного государства для получения разрешения на применение химических средств для реагирования на загрязнение моря. Без разрешения властей соответствующего Прибрежного государства химическими вещества не должны использоваться.

Если нет пункта связи с ответственными при разливах Прибрежного государства, капитан должен предпринять все необходимые шаги, если это будет сочтено целесообразным, чтобы свести к минимуму утечку нефти или вредных жидких веществ.

Если произошла авария, капитан должен принять меры, указанные в разделе 2 и разделе 3 настоящего плана.

Приложения:

Формат сообщения	(приложение 1)
Пункты связи с Международными организациями (Лист контактов)	(приложение 2)
Перечень контактов в порту	(приложение 3)
Перечень контактов с заинтересованными в судне Компаниями	(приложение 4)
Судовые планы и чертежи	(приложение 5)

- План общего расположения
- План танков
- Чертеж масляного и топливного трубопроводов

РАЗДЕЛ 5: НЕОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО СУДНУ (СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ)

Помимо обязательных требований, согласно правила 37 приложения I к МАРПОЛ 73/ 78 и правила 17, Приложение II, которые приведены в разделах 1-4 настоящего плана, местные требования, страховые компании или судовладелец / оператор судна и т. д. могут требовать укомплектовать план и другими информационными материалами.

Такие дополнительные информационные материалы, включая схемы и/ или рисунки, справочный материал и т. д., могут быть полезны для капитана, во время инцидента с загрязнение морской среды или чрезвычайной ситуации, а также могут быть затребованы местными властями в портах пребывания судна.

Все дополнительные инструкции на оборудование, судовые схемы и инструкции, необходимые для быстрого и оперативного определения работы для обеспечения безопасности судна и экипажа, должны быть собранные в специальную папку, как того требует система контроля безопасности судоходства и защиты окружающей среды в компании.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Перечень контактов
и
Другие Справочные Материалы

APPENDIX 1 INITIAL NOTIFICATION

The following format provides an example as to how Initial Notification information shall be presented:

A	MV „X„, Call Sign D..., German Flag
B	01 12 36
C	2528N 05740E
E	179
F	186
L	Bound Singapore from Muscat
M	Bahrain Radio 500 KHz, VHF 16, INMARSAT No. 888 888
N	As required
P	650 TEU/ NO IMDG CARGO/ BUNKERS 580 IFO/ 75 MDO
Q	Collision with cargo ship ..., HFO-Service tank starboard breached, no fire and all essential shipboard systems operational
R	Quantity of fuel oil lost from breached tank about 10 tons; tank now empty Slick moving SE away from land and out of Gulf of Oman
S	Weather fine, wind NNW, 3 Bft, sea state slight to moderate, no swell
T	Owner Blue Horizon Co., Vorsetzen 12, 20459 Hamburg, Tel. +40 123 45, Telex 876 54 Fax +40 876 543
U	Length 169 m, breadth 25 m, tonnage 23.000 tdw, type container ship
X	No personnel injuries sustained; no clean-up operations possible from ship; Shipsafe P and I Club advised; local correspondent is Miller on Tel. Dubai 54 444. Proceeding to Dubai for survey/ repairs.

MASTER

Blank Form:

SHIPBOARD MARINE POLLUTION EMERGENCY PLAN

SAMPLE FORMAT FOR INITIAL NOTIFICATION

A (SHIPS NAME; CALL SIGN; FLAG)

B(DATE AND TIME OF EVENT; UTC)

D	D	H	H	M	M

C (POSITION; LAT; LONG) OR D (BEARING; DISTANCE FROM LANDMARK)

				N	S					
d	d	m	m			d	d	d	N miles	
					E	W				
d	d	d	m	m						

E (COURSE)

d	d	d	kn	kn	1/ 10

L (INTENDED TRACK)

M (RADIO STATION(S) GUARDED)

N (DATE AND TIME OF NEXT REPORT; UTC)

D	D	H	H	M	M

P (TYPE AND QUANTITY OF CARGO/ BUNKERS ON BOARD)

Q (BRIEF DETAILS OF DEFECTS/ DEFICIENCIES/ DAMAGE)

R (BRIEF DETAILS OF POLLUTION; INCLUDING ESTIMATE OF QUANTITY LOST)

S (CONTACT DETAILS OF WEATHER AND SEA CONDITIONS)

Wind: Direction / Speed (Beaufort)

SWELL: Direction / Height (m)

T (CONTACT DETAILS OF SHIP'S OWNER/ OPERATOR/ AGENT)

U (SHIP SIZE AND TYPE)

X (ADDITIONAL INFORMATION)

Footnote: The alphabetical reference letters in the above format are from „General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/ or marine pollutants" adopted by the International Maritime Organization by resolution A. 851 (20). The letters do not follow the complete alphabetical sequence as certain letters are used to designate information required for other standard reporting formats, e.g., those used to transmit route information.

APPENDIX 2 COASTAL STATE CONTACTS (FOCAL POINTS)

http://www.imo.org > National Contacts > MEPC.6/Circ. Xx

APPENDIX 3 PORT CONTACTS

The following table provides an example as to how port contacts information could be presented:

Name of Port Contact	Address	Means of contact	Remarks
Port Authority (Harbour Master etc.)		Phone... Fax... VHF-Channel...	
Terminal Officials			
Company's Local Agent			

APPENDIX 4 SHIP INTEREST CONTACTS

The following table provides an example as to how ship interest contact information could be presented:

(a) Owner/ operator contacts

Name of institution/ person to be contacted	Address	Means of contact	Remarks
Owner/ operator			

(b) Other ship interest contacts

Name of institution/ person to be contacted	Address	Means of contact	Remarks
Charterer	...	...	...
Local agent	...	...	...
P & I Club and correspondents	...	...	...
ERS service	...	...	...

APPENDIX 5 SHIP´S PLANS AND DRAWINGS

1. General Arrangement Plan
2. Tank Plan
3. Fuel Oil Piping Diagram

*Drawings to be included or at least specifically stated where these can be found onboard.

ООО "Трансбункер-Ванино"
Лаборатория химического анализа нефтепродуктов
682860, Хабаровский край, Ванинский р-н, Ванино пгт, Одесская ул, дом № 1А
тел.: (42137) 5-12-18, факс.: (42137) 5-12-90

ОГНЕОПАСНО

ПАСПОРТ продукции № СВ-000393

Топливо маловязкое судовое вид I

ТУ 38.101567-2014 с изм.1-4

Область применения: Применяется в качестве топлива для судовых двигателей

Обозначение документов, устанавливающих требование к топливу:

ТУ 38.101567-2014 с изм.1-4

Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 013/2011 "О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту" (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18.10.11 № 826 с изменениями, утв. Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 23.06.2014 г. № 43, от 02.12.2015 № 84)

Налоговый Кодекс РФ, статья 181, п.п. 11

Декларация о соответствии ЕАЭС №RU Д-RU.HX10.B.02399 ООО "Центр сертификации Химмотологический центр". Срок действия с 21.08.2017г. по 16.08.2020г.

Заключение о состоянии измерений в лаборатории № 915. Срок действия: С 21.12.2018 г. по 21.12.2021 г.

Партия №	**75**
Резервуар №	**Александр Кащук**
Код ОКПД 2	**19.20.21.440**
Дата изготовления	**11.03.2019 г.**
Дата отбора проб ГОСТ 2517	**16.04.2019 г.**
Дата проведения анализа	**16.04.2019 г.**
Высота налива емкости	**0 см.**
Масса	**0 т**

№ п/п	Наименование показателей	Единица измерения	НТД метода испытания	Норма по техническому регламенту	Норма по ГОСТ или ТУ	Фактические значения
1	Плотность при 15 °С	г/см3	ГОСТ Р 51069	-	Не более 0,893	0,8494
2	Плотность при 20 °С	г/см3	ГОСТ 3900	-	Не более 0,890	0,8459
3	Массовая доля воды	%	ГОСТ 2477	-	следы	Следы
4	Массовая доля серы	%	ГОСТ Р 51947	Не более1,5	Не более 0,5	0,318
5	Массовая доля механических примесей	%	ГОСТ 6370	-	Не более 0,02	Отсутствие
6	Содержание водорастворимых кислот и щелочей		ГОСТ 6307	-	Отсутствие	Отсутствие
7	Температура вспышки в закрытом тигле	°С	ГОСТ 6356	Не ниже 61	Не ниже 61	+75
8	Температура вспышки в открытом тигле	°С	ГОСТ 4333	-	-	+99
9	Температура застывания	°С	ГОСТ 20287	-	Не выше -10	-21
10	Вязкость кинематическая при 20 °С	мм²/с	ГОСТ 33-2000	-	Не более 11,4	7,834
11	Вязкость кинематическая при 100 °С	мм²/с	ГОСТ 33-2000	-	-	1,530
12	Фракционный состав: при температуре 250 °С, % (по объему)	%	ГОСТ 2177	-	-	13,5
13	Фракционный состав: перегоняется до температуры 350 °С,% (по объему)	%	ГОСТ 2177	-	-	87,5
14	Фракционный состав: 90% (по объему) перегоняется, при атмосферном давлении 760 мм.рт.ст., при температуре	°С	ГОСТ 2177	-	-	354
15	Зольность	%	ГОСТ 1461	-	Не более 0,01	Отсутствие
16	Коксуемость	%	ГОСТ 19932	-	Не более 0,2	0,02
17	Массовая доля меркаптановой серы	%	ГОСТ 17323	-	Не более 0,025	0,013
18	Йодное число	г йода на 100 г топлива	ГОСТ 2070	-	Не более 20	2,86

Сведения о наличии присадок в топливе:
- депрессорно-диспергирующая DEWAXOL 2001 марки К -173 мг/кг
- Наименование процесса переработки - атмосферная перегонка сырой нефти

Заключение:
1. Продукт соответствует требованиям:
1.1 ТУ 38.101567-2014 с изм.1-4
1.2 Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 013/2011 "О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту" (Приложение № 7) (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18.10.2011 г. №826 с изменениями, утв. Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 23.06.2014 г. № 43, от 28.04.2015 № 36, от 02.12.2015 № 84).
2. В соответствии с требованиями пп. 11 ст. 181 НК РФ топливо относится к средним дистиллятам.

Заведующая лабораторией _____ Бойко Т.А. (Уполномочена приказом № 1А от 11.01.2010 г.)

Лаборант химического анализа 2 разряда _____ Гильмутдинова О.А. Дата выдачи паспорта **16.04.2019 г.**

Информацию для потребителей см. на обороте

Информация для потребителей

1. Наименование товара: Топливо маловязкое судовое вид I

2. Страна-изготовитель: Россия

3. Предприятие-изготовитель ННК- Хабаровский НПЗ

4. Область применения: Применяется в качестве топлива для судовых двигателей

5. Правила и условия безопасного хранения, транспортирования, безопасного и эффективного использования, утилизации:
Упаковка, маркировка, транспортирование и хранение по ГОСТ 1510-84.

Требования Безопасности:

Топливо маловязкое судовое представляет собой малотоксичную жидкость по степени воздействия на организм человека, в соответствии с ГОСТ 12.1.007-76 относится к 4 классу опасности.
Контакт с топливом не ведет к поражению центральной нервной системы, сердечно-сосудистой системы, кроветворных органов, нарушению обменных процессов. Не обладает способностью к кумуляции, проникновению через неповрежденные кожные покровы, не вызывает повышенной чувствительности организма, усиленного роста тканей.
Раздражает слизистые оболочки и кожу человека.
При попадании на кожу промыть теплой водой с мылом, при попадании на слизистую оболочку глаз обильно промыть водой.
Предельно-допустимая концентрация паров углеводородов в воздухе рабочей зоны – 300 мг/м3 в соответствии с ГОСТ 12.1.005-76.
Помещения должны быть снабжены общеобменной приточно-вытяжной вентиляцией с механическим побуждением по ГОСТ 12.4.021, водопроводной системой и канализацией. Места возможного выделения паров топлива в воздух рабочей зоны должны быть оборудованы местными вытяжными устройствами.
В помещениях для хранения ТМС не допускается хранить кислоты, баллоны с кислородом и другие окислители.
Содержание топлива в питьевой воде недопустимо и определяется наличием масляной пленки на поверхности воды.
Топливо не обладает способностью образовывать токсичных соединений в воздушной среде и в сточных водах в присутствии других веществ или факторов.
В помещениях для хранения и эксплуатации топлива запрещается обращение с открытым огнем, искусственное освещение должно быть во взрывозащищенном исполнении. При вскрытии тары не допускается использовать инструменты, дающие при ударе искру. При разливе топлива его необходимо собрать в отдельную тару, место разлива промыть горячей водой. При разливе на открытой площадке место разлива засыпать песком с последующим удалением.
Топливо маловязкое судовое представляет собой горючую жидкость с температурой вспышки 62°С и выше и температурой самовоспламенения 340°С. Температурные пределы воспламенения: нижний 69°С, верхний 119°С. В соответствии с ГОСТ 12.1.044-89 топливо маловязкое судовое относится к легковоспламеняющимся веществам. При загорании топлива применяют следующие средства пожаротушения: распылительную воду, пену, при объемном тушении углекислый газ, состав СЖБ, 3,5, перегретый пар.
Необходимыми мерами предосторожности при работе с топливом маловязким судовым является применение индивидуальных средств защиты по ГОСТ 12.4. 011 и ГОСТ 12.4.103, а также согласно типовым нормам, утвержденным в установленном порядке.
Работающие с ТМС должны проходить периодические медицинские осмотры в порядке, установленном органами здравоохранения.

6. Юридический адрес изготовителя: РФ 680011 г.Хабаровск, ул.Металлистов,17

7. Гарантии изготовителя: Гарантийный срок хранения продукта три года со дня изготовления при соблюдении условий транспортировки и хранения.

ПРИЛОЖЕНИЕ И5 – НИС «ГЕОФИЗИК»

1

3.1.2

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

КЛАССИФИКАЦИОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
CLASSIFICATION CERTIFICATE

Выдано в соответствии с Правилами классификации и постройки морских судов Российского морского регистра судоходства
Issued under the provisions of the Rules for the Classification and Construction of Sea-Going Ships of Russian Maritime Register of Shipping

Название судна Name of ship	*ГЕОФИЗИК* *GEOFIZIK*			Регистровый номер Registered number	*820209*
Тип Type	*Исследовательское* *Research*			Номер ИМО IMO number	*8138798*
Валовая вместимость Gross tonnage	*742*		Дата постройки Date of build	*20.09.1983*	
Длина, (м) Length, (m)	*55.60*	Ширина, (м) Breadth, (m)	*9.30*	Высота борта, (м) Depth, (m)	*5.16*
Тип главных механизмов Type of main machinery	*ДВС* *Internal-combustion engine*	*6NVD 48A-2U*		Суммарная мощность, (кВт) Total power output, (kW)	*736*

Настоящим удостоверяется, что в результате проведенного освидетельствования судно, его устройства и оборудование удовлетворяют применимым требованиям Правил для следующего символа класса:

This is certify that as a result of the survey performed the ship, her equipment and arrangements have been found in compliance with the applicable requirements of the Rules for the following class notation:

КМ ⊛ L2 ⚿ Special purpose ship

Свидетельство действительно до
The Certificate is valid until *16.06.2025* при условии его ежегодного подтверждения
subject to annual confirmation

в соответствии с Правилами.
in accordance with the Rules.

Свидетельство выдано в порту
The Certificate is issued at the port of *Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia*
Дата
Date *26.06.2020*

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based *26.06.2020*

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство
signature of duly authorized official issuing the Certificate)

М.П.
S.

№ *20.05728.170*

ПОСТОЯННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
PERMANENT RESTRICTIONS

ПРОЧИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
OTHER CHARACTERISTICS

ПРИМЕЧАНИЕ. Классификационное Свидетельство теряет силу, и действие класса автоматически приостанавливается, в следующих случаях: непредъявления судна в целом или отдельных его элементов к назначенному периодическому или внеочередному освидетельствованию в предписанный срок (если очередное освидетельствование не завершено, или не предполагается его завершить до возобновления эксплуатации к установленной дате; если ежегодное освидетельствование не завершено в пределах 3х (трех) месяцев от установленной даты ежегодного освидетельствования; если промежуточное освидетельствование не завершено в пределах 3х (трех) месяцев от установленной даты третьего ежегодного освидетельствования в каждом периодическом цикле освидетельствований); если судно не предъявляется для завершения соответствующего освидетельствования или, если в Правилах Регистра не предусмотрено иное; после аварийного случая (судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию в порту, где произошел аварийный случай, либо в первом порту захода, если аварийный случай произошел в море); введения не одобренных Регистром конструктивных изменений и/или изменений в снабжении судна в сторону уменьшения от предписанного Правилами; выполнения ремонта элементов судна без одобрения и/или без освидетельствования Регистром; эксплуатации судна с осадкой, превышающей регламентированную Регистром для конкретных условий, а также эксплуатации судна в условиях, не соответствующих присвоенному классу судна или установленным при этом Регистром ограничениям; несвоевременного выполнения предписанных конкретных требований, являющихся при предыдущем освидетельствовании судна условием присвоения или сохранения класса Регистра; приостановления по инициативе или по вине судовладельца процесса проводимого Регистром освидетельствования судна; вывода судна из эксплуатации на продолжительный (более трех месяцев) период для выполнения выставленных Регистром требований (кроме случая нахождения судна в ремонте для этих целей); при захвате судна пиратами.

NOTE. Classification Certificate becomes invalid and classification is automatically suspended in the following cases: the ship as whole or her separate elements have not been subjected to scheduled periodical or occasional surveys in specified terms (if the special survey has not been completed or the ship is not under attendance for completion prior to resuming trading, by the due date; if the annual survey has not been completed within three (3) months of the due date of the annual survey; if the intermediate survey has not been completed within three (3) months of the due date of the third annual survey in each periodic survey cycle); unless the ship is under attendance for completion of the relevant survey; or if in RS Rules it is not required otherwise; after an accident (the ship shall be submitted for occasional survey at port where the accident took place or at the first port of call, if the accident took place at sea); alterations not agreed with the Register have taken place in the construction and/or if any change has been made in the equipment which may result in reducing the standards required by the Rules; when repair of ship's items has been performed without the agreement and/or survey by the Register; when a ship navigates with a draught exceeding that specified by the Register for specific conditions as well as in case of operation of a ship in conditions which do not comply with the requirements for assigned class of a ship or the restrictions specified by the Register; the prescribed specific requirements which during previous survey of the ship were the conditions for assignment or retaining of the Register class have not been fulfilled within the specified period; the process of surveying the ship by the Register has been suspended on the shipowner's initiative or through his fault; when the ship has been taken out of service for a long period (more than three months) for fulfillment of the Register requirements (except the case when a ship is under repair for these purposes); in case of the ship's seizure by pirates.

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Первое ежегодное освидетельствование
First annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place: г. Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia
Дата / Date: 10.06.2021

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Второе ежегодное/промежуточное* освидетельствование
Second annual/intermediate* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Третье ежегодное/промежуточное* освидетельствование
Third annual/intermediate* survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Четвёртое ежегодное освидетельствование
Fourth annual survey

На основании проведенного освидетельствования класс подтверждается.
On the basis of the performed survey the class is confirmed.

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

ПРОДЛЕНИЕ КЛАССА
EXTENSION OF THE CLASS

На основании проведенного освидетельствования класс продлён до
On the basis of the performed survey the class is extended until

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

20.05728.170

РС 3.1.2

3

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРЕНОСА ЕЖЕГОДНОЙ ДАТЫ
В СЛУЧАЕ ДОСРОЧНОГО ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ К ЕЖЕГОДНОМУ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE IN CASE OF PRESCHEDULE ANNUAL SURVEY

В соответствии с Правилами новой ежегодной датой является
In accordance with the Rules new anniversary date is

Новой датой окончания действия Свидетельства является
New date of expiry of the Certificate is

Подписано
Signed

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

В соответствии с Правилами новой ежегодной датой является
In accordance with the Rules new anniversary date is

Новой датой окончания действия Свидетельства является
New date of expiry of the Certificate is

Подписано
Signed

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ПРИМЕЧАНИЯ
TEMPORARY RESTRICTIONS AND REMARKS

Не рекомендуется длительно работать в диапазоне частоты вращения главного двигателя от 265 - 280 об/мин.

It is not recommended to work for a long time in the main engine speed range from 265-280 rpm.

12/2018 **PC3.1.2**

28

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.6

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

К настоящему Свидетельству должно прилагаться Описание конструкции и оборудования.
This Certificate shall be supplemented by the Record of Construction and Equipment.

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с Поправками, внесенными Резолюцией МЕРС.176(58) в 2008 году, об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней*

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 as amended by Resolution MEPC.176(58) in 2008, to amend the International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto*

по уполномочию Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (полное название государства)

under the authority of the Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (full designation of the country)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Номер ИМО IMO Number	Порт приписки Port of Registry	Валовая вместимость Gross Tonnage
ГЕОФИЗИК *GEOFIZIK*	*UAMO*	*8138798*	*Мурманск* *Murmansk*	*742*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 5 Приложения VI Конвенции.
   That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.
2. Что освидетельствование показало, что оборудование, системы, арматура, устройства и материалы полностью соответствуют применимым требованиям Приложения VI к Конвенции.
   That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

* Далее – «Конвенция».
Hereinafter referred to as "the Convention".

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства 26.06.2020
Completion date of the survey on which this Certificate is based (дата/date)

Настоящее Свидетельство действительно до* 16.06.2025
This Certificate is valid until*

при условии освидетельствований в соответствии с правилом 5 Приложения VI к Конвенции.
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Выдано в *порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia* 26.06.2020
Issued at (место выдачи Свидетельства/place of issue of the Certificate) (дата выдачи/date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)
signature of authorized official issuing the Certificate

Печать или штамп уполномоченной организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

№ 20.05732.170

* Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 9.1 Приложения VI к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле 2.3 Приложения VI к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

2 **РС 2.4.6**

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом 5 Приложения VI к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
170 РС 047
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place: *п. Владивосток, Россия / p. Vladivostok, Russia*

Дата
Date: *10.06.2021*

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

---

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование в соответствии с правилом 9.8.3
Annual/Intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3

Настоящим удостоверяется, что при ежегодном/промежуточном* освидетельствовании в соответствии с правилом 9.8.3 Приложения VI к Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

This is to certify that at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила 9.3
Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 9.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.3
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.3

Приложения VI к Конвенции признается действительным до
of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения правила 9.4
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 9.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.4
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.4

Приложения VI к Конвенции признается действительным до
of Annex VI of the Convention, be accepted as valid untill

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица
signature of duly authorized official)

Место
Place

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила 9.5 или 9.6
Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 9.5 or 9.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 9.5 или 9.6* Приложения VI к Конвенции признается действительным
This Certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6* of Annex VI of the Convention, be accepted as valid

до
until

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица)
signature of duly authorized official

Место
Place

Дата
Date

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила 9.8
Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 9.8 applies

В соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица)
signature of duly authorized official

Место
Place

Дата
Date

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

В соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись должным образом уполномоченного лица)
signature of duly authorized official

Место
Place

Дата
Date

(Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

PC 2.4.6

20.05732.170

03/2010

29

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.23

ДОПОЛНЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ (СВИДЕТЕЛЬСТВО IAPP)

SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IAPP CERTIFICATE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Примечания:
Notes:

1. Настоящее описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IAPP. Свидетельство IAPP должно постоянно находиться на борту судна.
   This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2. Описание должно быть составлено на английском, французском или испанском языке. Если используется официальный язык страны выдачи, то он должен быть предпочтительным в случае каких-либо споров или разночтений.
   The record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3. Записи в клеточках должны производиться путём проставления знака [x] для ответов «да» и «применяется» или знака [-] для ответов «нет» и «не применяется».
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross [x] for the answers "yes" and "applicable" or a dash [-] for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
4. Если не оговорено иное, правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения VI к Конвенции, а резолюциями или циркулярами – те, которые приняты Международной морской организацией.
   Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *ГЕОФИЗИК / GEOFIZIK*

1.2 Номер ИМО / IMO number: *8138798*

1.3 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *29.04.1982*

1.8 Длина судна (L)* / Length of ship (L)*: -- метров / metres

20.05736.170

* Заполняется только в отношении судов, построенных 1 января 2016 года или после этой даты, и которые специально спроектированы и используются исключительно для целей отдыха, и к которым, в соответствии с правилом 13.5.2.1 или правилом 13.5.2.3, не применяются пределы выбросов NO_x, приведенные в правиле 13.5.1.1.

Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016, which are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3, the NOX emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2. КОНТРОЛЬ ВЫБРОСОВ С СУДОВ
CONTROL OF EMISSION FROM SHIPS

2.1 Озоноразрушающие вещества (правило 12)
Ozone depleting substances (regulation 12)

2.1.1 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем пожаротушения, других систем и оборудования, содержащих озоноразрушающие вещества, не являющиеся гидрохлорфторуглеродами, которые установлены до 19 мая 2005 года:
The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance
Система пожаротушения *Fire extinguishing system*	*Главная палуба, 64-66 шп., ПБ* *Main deck, frs. 64-66, S*	*Галон 2402* *Halon 2402*

2.1.2 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем, содержащих гидрохлорфторуглероды (ГХФУ), установленных до установлены до 1 января 2020 года:
The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service:

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance
Провизионная холодильная установка *Provision refrigerating plant*	*Главная палуба, 15-20 шп., ДП* *Main deck, frs. 64-66, C*	*R22*

2.2 Окислы азота (NO_x) (правило 13)
Nitrogen oxides (NO_x) (regulation 13)

2.2.1 Следующие судовые дизельные двигатели, установленные на данном судне, соответствуют требованиям правила 13, как указано ниже:
The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_x 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
1	Завод-изготовитель и модель Manufacturer and model		*Chongqing Cummins Engine Co. Ltd., N855-DM*	*Chongqing Cummins Engine Co. Ltd., N855-DM*	*Chongqing Cummins Engine Co. Ltd., N855-DM*	--	--	--
2	Серийный номер Serial number		*42600929*	*42600930*	*42600931*	--	--	--
3	Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) – ТК 3.2) Use (applicable application cycles(s) – NTC 3.2)		*BD/AE (D2)*	*BD/AE (D2)*	*BD/AE (D2)*	--	--	--
4	Номинальная мощность (кВт) (ТК 1.3.11) Rated power (kW) (NTC 1.3.11)		*240*	*240*	*240*	--	--	--
5	Номинальная частота вращения (об/мин) (ТК 1.3.12) Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)		*1500*	*1500*	*1500*	--	--	--
6	Идентичный двигатель, установленный ≥ 1/1/2000 и не подлежащий выполнению требований, согласно 13.1.1.2 Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2		--	--	--	--	--	--
7	Дата установки идентичного двигателя (дд.мм.гггг) в соответствии с 13.1.1.2 Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2		--	--	--	--	--	--
8a	Значительное переоборудование (дд.мм.гггг) Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2	*06.2015*	*06.2015*	*06.2015*	--	--	--
8b		13.2.1.2 & 13.2.3	--	--	--	--	--	--
8c		13.2.1.3 & 13.2.3	--	--	--	--	--	--
9a	Ярус I Tier I	13.3	--	--	--	--	--	--
9b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
9c		13.2.3.1	--	--	--	--	--	--
9d		13.2.3.2	--			--	--	--
9e		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--
10a	Ярус II Tier II	13.4	*X*	*X*	*X*	--	--	--
10b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
10c		13.2.2 (выполнение требований яруса III невозможно) 13.2.2 (Tier III not possible)	--	--	--	--	--	--
10d		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
10e		13.5.2 (Изъятия) 13.5.2 (Exemptions)	--	--	--	--	--	--
10f		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--

PC 2.4.23 3

20.05736.170

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_x 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
11a	Ярус III (только ПКВ-NO_x) Tier III (ECA-NO_x only)	13.5.1.1	--	--	--	--	--	--
11b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
11c		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
11d		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--
12	ОС* AM*	установлено installed	--	--	--	--	--	--
13		коммерчески недоступно на момент данного освидетельствования not commercially available at this survey	--	--	--	--	--	--
14		неприменимо not applicable	--	--	--	--	--	--

2.3 Окислы серы (SO_x) и твёрдые частицы (правило 14)
Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 Когда судно эксплуатируется за пределами района контроля выбросов, указанного в правиле 14.3, на нём используется:
When the ship operates outside of an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 судовое топливо с содержанием серы, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельной величины 0.50% по массе, и/или
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.50% m/m, and/or — [X]

.2 одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SO_x по меньшей мере равна эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим предельной величины 0.50% по массе
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.50% m/m — [--]

2.3.2 Когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов, указанном в правиле 14.3, на нём используется:
When the ship operates inside an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 судовое топливо с содержанием серы, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельной величины 0.10% по массе и/или
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.10% m/m and/or — [X]

.2 одобренное в соответствии с правилом 4.1 и указанное в пункте 2.6 эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SO_x по меньшей мере равна эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим предельной величины 0.10% по массе
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.10% m/m — [--]

2.3.3 На судне, не имеющем эквивалентного средства, одобренного в соответствии с Правилом 4.1 и указанного в пункте 2.6 этого документа, содержание серы в судовом топливе, перевозимом для использования на этом судне, не должно превышать предельной величины 0.50% по массе, как документально подтверждено накладными на поставку бункерного топлива
For a ship without an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6, the sulphur content of fuel oil carried for use on board the ship shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery notes — [X]

* См. Руководство 2014 года по процедуре применения одобренного средства (резолюция MAPC.243(66))
Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66)).

2.4 Летучие органические соединения (ЛОС) (правило 15)
Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 Танкер имеет систему сбора паров, установленную и одобренную в соответствии с циркуляром MSC/Circ.585
The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585 --

2.4.2.1 Танкер, перевозящий сырую нефть, имеет на борту одобренный План управления ЛОС
For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan --

2.4.2.2 Номер и дата одобрения Плана управления ЛОС:
VOC Management Plan approval reference: --

2.5 Сжигание на судне (правило 16)
Shipboard incineration (regulation 16)

На судне имеется инсинератор:
The ship has an incinerator:

.1 установленный 1 января 2000 года или после этой даты, который соответствует:
installed on or after 1 January 2000 that complies with:

.1 резолюции MEPC.76(40) с поправками*
resolution MEPC.76(40) as amended* --

.2 резолюции MEPC.244(66)
resolution MEPC.244(66) --

.2 установленный до 1 января 2000 года, который соответствует:
installed before 1 January 2000 that complies with:

.1 резолюции MEPC.59(33) с поправками**
resolution MEPC.59(33) as amended** --

.2 резолюции MEPC.76(40) с поправками*
resolution MEPC.76(40) as amended* --

* С поправками, внесёнными резолюцией MEPC.93(45).
As amended by resolution MEPC.93(45).
** С поправками, внесёнными резолюцией MEPC.92(45).
As amended by resolution MEPC.92(45).

2.6 Эквиваленты (правило 4)
Equivalents (regulation 4)

На судне разрешено применение следующих устройств, материалов, приспособлений или приборов, которые будут установлены на нём, или других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, используемых в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением:

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

Система / Оборудование System / Equipment	Используемый эквивалент Equivalent used	Номер и дата одобрения Approval reference
--	--	--

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Выдано в
Issued at *порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia*
(Место выдачи Описания
Place of issue of the Record)

26.06.2020
(Дата выдачи
Date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Печать или штамп уполномоченной организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Описание
Signature of authorized official issuing the Record)

№ *20.05736.170*

04/2019 **РС 2.4.23**

30

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.9

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ
INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней и резолюциями MEPC.115(51) и MEPC.200(62) (далее именуемой «Конвенция»), по уполномочию

Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (полное официальное название страны)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolutions MEPC.115(51) and MEPC.200(62), (hereinafter referred to as «the Convention») under the authority of the

Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (full designation of the country)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Число людей, допущенное к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Валовая вместимость Gross tonnage	Номер ИМО IMO number
ГЕОФИЗИК *GEOFIZIK*	*UAMO*	*Мурманск* *Murmansk*	*40*	*742*	*8138798*

~~Новое~~/существующее* судно
~~New~~/existing* ship

Тип судна для применения правила 11.3:
Type of ship for the application of regulation 11.3:

~~*Новое/существующее пассажирское судно~~
~~*New/Existing passenger ship~~

*Судно иное, чем пассажирское судно
*Ship other than a passenger ship

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, если это применимо, дата, на которую началась работа по преобразованию или изменению, или модификации существенного характера
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

29.04.1982

20.05733.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЧТО:
THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. Судно оборудовано:
The ship is equipped with:

* ~~установкой для обработки сточных вод~~
~~sewage treatment plant~~

* ~~измельчителем~~
~~comminuter~~

* сборным танком
holding tank

сливным трубопроводом
discharge pipeline

в соответствии с правилами 9 и 10 Приложения IV к Конвенции:
in accordance with regulations 9 and 10 of Annex IV to the Convention as follows:

1.1 Описание установки для обработки сточных вод:
Description of the sewage treatment plant:

Тип установки для обработки сточных вод --
Type of sewage treatment plant

Изготовитель --
Name of manufacturer

*~~Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандарту сброса как предусмотрено в резолюции MEPC.2(VI).~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).~~

*~~Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандарту сброса как предусмотрено в резолюции MEPC.159(55).~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).~~

~~Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандартам сброса, как предусмотрено в Руководстве по осуществлению стандартов стока и проведению рабочих испытаний установок для обработки сточных вод, принятом резолюцией MEPC.227(64) с поправками, включая/исключая стандарты, указанные в разделе 4.2.~~
~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in the Guidelines on implementation of effluent standards and performance test for sewage treatment plants, adopted by resolution MEPC.227(64), as amended, including/excluding* the standards of section 4.2 thereof.~~

1.2 Описание измельчителя:
Description of comminuter:

Тип --
Type

Изготовитель --
Manufacturer

Качество сточных вод после обеззараживания --
Standard of sewage after disinfection

1.3 Описание сборных танков:
Description of holding tank equipment:

Общая вместимость сборных танков *10.90* $м^3$
Total capacity of the holding tanks m^3

Место расположения:
Location:

шп. 36-37, ДП
frs. 36-37, С

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

1.4 Трубопровод для сдачи сточных вод в приёмные сооружения снабжён стандартным сливным соединением.
A pipeline for the discharge of sewage to reception facilities is fitted with a standard discharge connection.

2. Судно освидетельствовано в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.

3. Освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения IV к Конвенции.
Survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV to the Convention.

Настоящее Свидетельство действительно до**
The Certificate is valid until** *16.06.2025*
(дата / date)

при условии проведения освидетельствований в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.

Свидетельство выдано в порту *Владивосток, Россия* / *Vladivostok, Russia* Дата / Date *26.06.2020*
The Certificate is issued at the port of

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства *26.06.2020*
Completion date of the survey on which this Certificate is based
(дата / date)

М.П. / L.S.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство / signature of duly authorized official issuing the Certificate)

№ *20.05733.170*

** Указать дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 8.1 Приложения IV к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, как она определена в правиле 1.8 приложения IV к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.

РС 2.4.9 3

Подтверждение продления Свидетельства, если оно действительно в течение менее 5 лет, в случае применения правила 8.3
Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 8.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.3 Приложения IV
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.3 of Annex IV

к Конвенции считается действительным до
to the Convention, be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства в случае завершения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения правила 8.4
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 8.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.4 Приложения IV
The ship complies with the relevant provisions of the Convention and the Certificate, in accordance with regulation 8.4 of Annex IV

к Конвенции считается действительным до
to the Convention, shall be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный период, в случае применения правила 8.5 или 8.6
Endorsement to extend the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 8.5 or 8.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.5 или 8.6* Приложения IV к Конвенции считается действительным
The Certificate, in accordance with regulation 8.5 or 8.6* of Annex IV to the Convention, shall be accepted as valid

до
until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

07/2017 **PC 2.4.9**

26

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.5

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

К настоящему Свидетельству должно прилагаться Описание конструкции и оборудования
This Certificate shall be supplemented by the Record of Construction and Equipment

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками (далее — "Конвенция"),

по уполномочию Правительства *Российской Федерации*
Российским морским регистром судоходства (название государства)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention")

under the authority of the Government of *the Russian Federation*
by Russian Maritime Register of Shipping (name of the State)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Порт приписки Port of Registry	Валовая вмести-мость Gross Tonnage	Дедвейт судна* (тонны) Deadweight of Ship* (tons)	Номер ИМО IMO Number
ГЕОФИЗИК *GEOFIZIK*	*UAMO*	*Мурманск* *Murmansk*	*742*	--	*8138798*

Тип судна
Type of ship

** ~~нефтеналивное судно для перевозки нефти~~
~~oil tanker~~
~~судно, не являющееся нефтеналивным судном, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции~~
~~ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention~~
судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше
ship other than any of the above

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.

2. Что освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, арматура, устройства и материалы судна и их состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения I к Конвенции.
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

---

* Для нефтеналивных судов для перевозки нефти
For oil tankers.

** Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Настоящее Свидетельство действительно до *** 16.06.2025 при условии проведения
This Certificate is valid until*** subject to surveys in accordance

освидетельствований в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
with regulation 6 of Annex I of the Convention.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based: 26.06.2020 (дата / date)

Выдано в / Issued at: *порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia* (место выдачи Свидетельства / place of issue of Certificate); 26.06.2020 (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)
signature of authorized official issuing the Certificate

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

№ 20.05731.170

*** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с Правилом 10.1 Приложения I Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной Правилом 1.27 Приложения I к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с Правилом 10.8 Приложения I к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

2 PC 2.4.5

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что при освидетельствовании, требуемом правилом 6 Приложения I к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

This is to certify that, at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place: *п. Владивосток, Россия / p. Vladivostok, Russia*

Дата
Date: *10.06.2021*

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/intermediate* survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с правилом 10.8.3
Annual/intermediate survey in accordance with regulation 10.8.3

Настоящим удостоверяется, что при ежегодном/промежуточном* освидетельствовании в соответствии с правилом 10.8.3 Приложения I Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.
This is to certify that an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

Подтверждение продления Свидетельства,
если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила 10.3
Endorsement to extend the Certificate
if valid for less than 5 years where regulation 10.3 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.3 Приложения I
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I

к Конвенции признается действительным до
of the Convention, be accepted as valid until

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

Подтверждение в случае проведения освидетельствования
для возобновления Свидетельства и применения правила 10.4
Endorsement where the renewal survey
has been completed and regulation 10.4 applies

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.4 Приложения I
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I

к Конвенции признается действительным до
of the Convention, be accepted as valid until

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила 10.5 или 10.6
Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 10.5 or 10.6 applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.5 или 10.6* Приложения I к Конвенции признается действительным
This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex I of the Convention, be accepted as valid

до
until

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила 10.8
Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 10.8 applies

В соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

В соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции новой ежегодной датой является
In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

PC 2.4.5 *20.05731.170* 01/2015

27

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.20

(Форма A
Form)

ДОПОЛНЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ (СВИДЕТЕЛЬСТВО IOPP)

SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IOPP CERTIFICATE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЕНАЛИВНЫМИ СУДАМИ

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

В отношении положений Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с Поправками (далее — "Конвенция").
In respect of the provisions of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention").

Примечания:
Notes:

1. Эта форма должна выдаваться судам третьего типа, классифицированным в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, т.е. «судам, не являющимся ни одним из перечисленных выше». Нефтеналивным судам и судам, не являющимся нефтеналивными судами, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции выдается форма B.
   This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i. e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I to the Convention Form B shall be used.
2. Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью, которое всегда должно находиться на борту судна.
   This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. Если языком оригинала Описания не является английский, французский или испанский язык, то текст должен включать перевод на один из этих языков.
   If the language of the original Record is neither English nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Записи в клеточках должны производиться путём проставления знака «x» для ответов «да» и «применяется» или знака «—» для ответов «нет» и «не применяется».
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross "x" for the answers "yes" and "applicable" or a dash "—" for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями — резолюции, принятые Международной морской организацией.
   Regulations mentioned in this Record are regulations of Annex I to the Convention and resolutions are those adopted by the International Maritime Organization.

20.05735.170

A

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *ГЕОФИЗИК / GEOFIZIK*

1.2 Регистровый номер или позывной сигнал / Distinctive number or letters: *UAMO*

1.3 Порт приписки / Port of registry: *Мурманск / Murmansk*

1.4 Валовая вместимость / Gross tonnage: *742*

1.5 Дата постройки: / Date of build:

1.5.1 Дата контракта на постройку / Date of contract for construction: --

1.5.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *29.04.1982*

1.5.3 Дата поставки / Date of delivery: *20.09.1983*

1.6 Значительное переоборудование (если применено): / Major conversion (if applicable):

1.6.1 Дата контракта на переоборудование / Date of contract for conversion: --

1.6.2 Дата начала переоборудования / Date on which conversion was commenced: --

1.6.3 Дата окончания переоборудования / Date of conversion completion: --

1.7 Судно признано Администрацией "судном, поставленным 31 декабря 1979 года или до этой даты" в соответствии с правилом 1.28.1 в силу непредвиденной задержки поставки / The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery: --

2A.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 12A и отвечает требованиям: / The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirements of:

пункта 6 и либо 7, либо 8 (конструкция с двойным дном и двойными бортами) / paragraphs 6 and either 7 or 8 (double hull construction): --

пункта 11 (показатели аварийного разлива жидкого топлива) / paragraph 11 (accidental fuel oil outflow performance): --

2A.2 Судно не должно отвечать требованиям правила 12A / The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A: X

2. ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ ИЗ ЛЬЯЛ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ И ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ (ПРАВИЛА 14 И 16)
EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND FUEL OIL TANKS (REGULATIONS 14 AND 16)

2.1 Перевозка водяного балласта в топливных танках: / Carriage of ballast water in fuel oil tanks:

2.1.1 В обычных условиях судно может перевозить водяной балласт в топливных танках / The ship may under normal conditions carry ballast water in fuel oil tanks: --

2.2 Тип установленного фильтрующего оборудования: / Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Фильтрующее оборудование (15 млн$^{-1}$) (правило 14.6) / Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6): --

2 PC 2.4.20

A

2.2.2 Фильтрующее оборудование (на 15 млн$^{-1}$) с сигнализатором и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (правило 14.7) — X
Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7)

2.3 Нормативы одобрения:
Approval standards:

2.3.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование:
The separating/filtering equipment:

.1 одобрено в соответствии с резолюцией A.393(X) — X
has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) — --
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) — --
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)

.4 одобрено в соответствии с резолюцией A. 233(VII) — --
has been approved in accordance with resolution A. 233(VII)

.5 одобрено в соответствии с национальными нормами, не основанными на резолюции A.393(X) или A.233(VII) — --
has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A. 393(X) or A. 233(VII)

.6 не одобрено — --
has not been approved

2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией A.444(XI) — --
The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти:
The oil content meter:

.1 одобрен в соответствии с резолюцией A.393(X) — --
has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) — X
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) — --
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)

2.4 Максимальная пропускная способность системы — *1.00* — м^3/ч / m^3/h
Maximum throughput of the system is

2.5 Исключение из правила 14:
Waiver of regulation 14:

2.5.1 Требования правила 14.1 или 14.2 не применяются к судну в соответствии с правилом 14.5
The requirements of regulations 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5

2.5.1.1 Судно занято исключительно в рейсах в пределах особого района (особых районов): — --
The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):

--

2.5.1.2 Судно имеет свидетельство в соответствии с Международным кодексом безопасности высокоскоростных судов и занято на регулярных маршрутах с общей продолжительностью рейса, не превышающей 24 часа — --
The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours

PC 2.4.20

20.05735.170

3

A

2.5.2 Судно оборудовано сборным танком (сборными танками) для полного сохранения на борту всех нефтесодержащих льяльных вод: --
The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
--	--	--	--

Общая вместимость: Total volume: -- $м^3$ / m^3

3. СРЕДСТВА ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ НА БОРТУ И УДАЛЕНИЯ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (ШЛАМА) (ПРАВИЛО 12) И СБОРНЫЕ ТАНКИ ДЛЯ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД*
MEANS FOR RETENTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE) (REGULATION 12) AND OILY BILGE WATER HOLDING TANK(S)*

3.1 Судно оборудовано следующими танками нефтяных остатков (шлама) для сохранения на борту нефтяных остатков (шлама):
The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Танк сбора водоотстоя Water setting tank	*52 - 55*	*ПБ S*	*1.70*
Танк отработанного масла Waste oil tank	*52 - 55*	*ПБ S*	*2.54*
Танк продуктов сепарации льяльных вод Sludge tank after filtering equipment	*62 - 63*	*ДП C*	*1.74*
Танк утечек масла Drain oil tank	*52 - 55*	*ЛБ P*	*0.22*
Танк утечек топлива Drain fuel oil tank	*48 - 49*	*ЛБ P*	*0.17*

Общая вместимость: Total volume: *6.37* $м^3$ / m^3

*Сборные танки нефтесодержащих льяльных вод Конвенцией не требуются; если судно оборудовано такими танками, они должны быть перечислены в таблице 3.3.
Oily bilge water holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in Table 3.3.

A

3.2 Средства для удаления нефтяных остатков (шлама), сохранённых в танках для нефтяных остатков (шлама):
Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

3.2.1 Инсинератор для нефтяных остатков (шлама) -- [--]
Incinerator for oil residues (sludge)

3.2.2 Вспомогательный котёл, приспособленный для сжигания нефтяных остатков (шлама) [--]
Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge)

3.2.3 Другие приемлемые средства, указать какие [--]
Other acceptable means, state which

--

3.3 Судно оборудовано следующим(и) сборным(и) танком(танками) для сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод:
The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Сборный танк No. 1 *Holding tank No. 1*	*12 - 21*	*ПБ* *S*	*23.70*
Сборный танк No. 2 *Holding tank No. 2*	*12 - 21*	*ЛБ* *P*	*23.70*
		Общая вместимость: Total volume: *47.40* $м^3$ / m^3	

4. СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ (ПРАВИЛО 13)
STANDARD DISCHARGE CONNECTION (REGULATION 13)

4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса из льял машинных помещений и нефтяных остатков (шлама) в приёмные сооружения, снабжённым стандартным сливным соединением в соответствии с правилом 13 [X]
The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13

5. СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ (ПРАВИЛО 37)
SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN (REGULATION 37)

5.1 На судне имеется судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 37 [X]
The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in accordance with regulation 37

5.2 На судне имеется судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря, в соответствии с правилом 37.3 [--]
The ship is provided with shipboard marine pollution emergency plan in accordance with regulation 37.3

A

6. ИЗЪЯТИЯ
EXEMPTIONS

6.1 Освобождение от выполнения требований Главы 3 Приложения I к Конвенции, указанных в пп. --

--

настоящего Описания, допущено Администрацией в соответствии с правилом 3.1
Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter 3 to Annex I to the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraphs -- --

--

of this Record

7. ЭКВИВАЛЕНТНЫЕ ЗАМЕНЫ (ПРАВИЛО 5)
EQUIVALENTS (REGULATION 5)

7.1 Эквивалентные замены одобрены Администрацией для определенных требований Приложения I к Конвенции, перечисленных в пп. --

--

настоящего Описания

Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I to the Convention items listed under paragraphs

--

of this Record

8. СООТВЕТСТВИЕ ЧАСТИ II-A ГЛАВЫ 1 ПОЛЯРНОГО КОДЕКСА
COMPLIANCE WITH PART II-A – CHAPTER 1 OF THE POLAR CODE

8.1 Судно соответствует дополнительным требованиям положений в отношение окружающей среды Вступления и раздела 1.2 главы 1 части II-A Полярного кодекса
The ship is in compliance with additional requirements in the environment-related provisions of the Introduction and section 1.2 of chapter 1 of part II-A of the Polar Code

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Выдано в / Issued at: *порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia* (место выдачи / place of issue)

26.06.2020 (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

Печать или штамп организации, выдавшей Дополнение
Seal or stamp of the issuing authority as appropriate

№ *20.05735.170*

04/2016 **РС 2.4.20**

31

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.15

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СООТВЕТСТВИИ ОБОРУДОВАНИЯ И УСТРОЙСТВ СУДНА ТРЕБОВАНИЯМ ПРИЛОЖЕНИЯ V К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 г., ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 г. К НЕЙ (КОНВЕНЦИЯ МАРПОЛ 73/78).

CERTIFICATE OF COMPLIANCE OF EQUIPMENT AND ARRANGEMENTS OF THE SHIP WITH THE REQUIREMENTS OF ANNEX V TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO (MARPOL 73/78)

Выдано по заявке судовладельца для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками в резолюции MEPC.201(62)
Issued at the request of the owner for confirmation of fulfillment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78, as amended by resolution MEPC.201(62)

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Позывной сигнал или регистровый номер Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Валовая вместимость Gross tonnage	Число людей, допущенных к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Номер ИМО IMO number
ГЕОФИЗИК GEOFIZIK	*UAMO*	*Мурманск Murmansk*	*742*	*40*	*8138798*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Что судно оборудовано:
   That the ship is equipped with:

* ~~установкой для сжигания мусора incinerator~~
* ~~устройством для обработки мусора garbage treatment plant~~
* устройствами для сбора мусора garbage collection facilities

20.05734.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

1.1 Установка для сжигания мусора: --
Incinerator:

Тип --
Type

Изготовитель --
Manufacturer

Согласно Сертификату, выданному --
According to the Certificate issued by

--

установка для сжигания мусора обеспечивает эффективное сжигание:
the incinerator ensures effective incineration of:

* ~~мусора~~ ~~garbage~~ / ~~ила сточных вод~~ ~~sewage sludge~~ / ~~нефтяных остатков~~ ~~oil sludge~~

1.2 Устройство для обработки мусора:
Garbage treatment plant:

Тип --
Type

Изготовитель --
Manufacturer

Согласно Сертификату, выданному --
According to the Certificate issued by

--

устройство для обработки мусора обеспечивает:
the garbage treatment plant ensures:

* ~~измельчение мусора~~, ~~grinding of garbage~~, / ~~прессование мусора~~. ~~pressing of garbage~~.

1.3 Устройства для сбора мусора:
Garbage collection facilities:

Общая вместимость 4.70 $м^3$
Total capacity m^3

Место расположения *палуба надстройки, шп. 56-63, ПБ, шп. 63-65, ЛБ; верхняя палуба, шп. 66-70, ЛБ.*
Location *superstructure deck, frs. 56-63, S, frs. 63-65, P; upper deck, frs. 66-70, P.*

1.4 Плакаты, план операций с мусором да/~~нет~~*
Placards, garbage management plan yes/~~no~~*

1.5 Журнал операций с мусором да/~~нет~~*
Garbage Record Book yes/~~no~~*

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

ЗАМЕЧАНИЯ
REMARKS

--

2. Что судно освидетельствовано для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, и освидетельствование показало, что состояние оборудования и устройств во всех отношениях удовлетворительное, и судно отвечает соответствующим требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Руководства по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

That the ship has been surveyed for confirmation of fulfilment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and the survey showed that the condition of the equipment and arrangements was in all respects satisfactory and the ship complies with the appropriate requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78.

Настоящее Свидетельство действительно до **16.06.2025** при условии
This Certificate is valid until subject to

проведения ежегодных освидетельствований.
annual surveys.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **26.06.2020**
Completion date of the survey on which this Certificate is based

Выдано в ***порту Владивосток, Россия*** ***26.06.2020***
Issued at ***the port of Vladivostok, Russia***
(место выдачи Свидетельства / place of issue of the Certificate) (дата выдачи / date of issue)

Нижеподписавшийся должным образом уполномочен Правительством ***Российской Федерации***
The undersigned is fully authorized by the Government of ***the Russian Federation***
(название государства / name of the State)

выдать настоящее Свидетельство.
to issue this Certificate.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate

(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)
signature of authorized official issuing the Certificate

№ **20.05734.170**

РС 2.4.15 3

ЕЖЕГОДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ
ANNUAL SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что судно освидетельствовано для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и отвечает соответствующим требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Руководства по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

This is to certify that the ship has been surveyed for confirmation of fulfilment of the requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and the ship complies with the appropriate requirements of Annex V to MARPOL 73/78 and Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78.

1-е ежегодное освидетельствование
1st annual survey

Место / Place: г. Владивосток, Россия / г. Vladivostok, Russia

Дата / Date: 10.06.2021

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

2-е ежегодное освидетельствование
2nd annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

3-е ежегодное освидетельствование
3rd annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

4-е ежегодное освидетельствование
4th annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)

(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

11/2012 **PC 2.4.15**

ОАО «МОРСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ»
JSC MARINE ARCTIC GEOLOGICAL EXPEDITION

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор
ОАО «МАГЭ»
_____ Г.С.Казанин
"10" декабря 2012 г.

СУДОВОЙ ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Т/Х "ГЕОФИЗИК"

в соответствии с пересмотренным Приложением V МАРПОЛ 73/78, МЕРС.201(62)

SHIPBOARD GARBAGE MANAGEMENT PLAN OF M/S "GEOFIZIK"

In accordance with revised MARPOL 73/78 Annex V, IMO Res. MEPC.201(62)

Одобрено по поручению Правительства Российской Федерации

Approved under the authority of the Government of Russian Federation

150 ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ BRANCH OFFICE
РС RS
ОДОБРЕНО APPROVED
Дата / Date 19.12.2012

Разработчик документации
ООО "Роникс"

183010, Россия, г. Мурманск,
ул. Шмидта, дом 1, корпус 2, оф. 1
www.ronix-murman.ru

10.12.2012

Лист 1

ОДОБРЕНИЕ ПЛАНА

План одобрен с изменением

Дата _____ _____
подпись

Печать

План одобрен с изменением

Дата _____ _____
подпись

Печать

План одобрен с изменением

Дата _____ _____
подпись

Печать

План одобрен с изменением

Дата _____ _____
подпись

Печать

План одобрен с изменением

Дата _____ _____
подпись

Печать

Лист 2

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

N изменения	Дата	Фамилия лица, сделавшего запись	Должность

Лист 3

Название судна: "Геофизик"

Порт приписки: Мурманск

Позывной сигнал: UAMO

Владелец/оператор: ОАО "МАГЭ"

Регистровый номер: 820209

Номер ИМО: 8138798

Флаг: Российская Федерация

Классификационное общество: Российский морской регистр судоходства

Год и место постройки: 1983, СССР

Водоизмещение по ЛГВЛ: 1157 т

Длина наибольшая: 55,60 м

Главный двигатель: типа 6NVD 48A-2U мощностью 736 кВт

Предыдущее название судна: -

Район плавания: неограниченный

Число людей, допущенных к перевозке на судне: 40 чел.

Перевозка животных на судне не предусмотрена.

Лист 4

СОДЕРЖАНИЕ

Лист

1. Преамбула 6

2. Определения 6

3. Политика Судоходной Компании (Судовладельца) 12

4. Язык 13

5. Ответственное лицо и его обязанности 13

6. Сбор мусора. 13

7. Хранение мусора 17

8. Удаление мусора 18

9. Журнал операций с мусором и ведение записей. 22

10. Размещение плакатов 23

11. Программа обучения и тренировок 24

Приложение А. Журнал операций с мусором 25

Приложение Б. Варианты обработки на борту судна и сброса мусора. 26

Приложение В. Емкости для сбора мусора 27

Приложение Г. Пересмотренная сводная форма для предоставления сообщения о предполагаемых недостатках портовых приемных сооружений (MEPC.1/Circ.469/Rev.1) 28

Приложение Д. Стандартный формат формы предварительного уведомления для доставки отходов в портовые приемные сооружения (MEPC.1/Circ.644) 31

Приложение Е. Стандартный формат квитанции о сдаче судном отходов на портовое приемное сооружение (MEPC.1/Circ.645) 33

Приложение Ж. Плакаты 34

Приложение И. Лист ознакомления с "Планом ..." 37

1. ПРЕАМБУЛА

1.1. В 2011 году резолюцией МЕРС.201(62) ИМО приняла поправки к Приложению V Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78 - далее именуемой "Конвенция"), которые требуют, чтобы:

1.1.1. Каждое судно 12 и более метров в длину и стационарные или плавучие платформы имели на борту плакаты, которые уведомляют экипаж судна и пассажиров о соответствующих требованиях Правил 3, 4, 5 и 6 Приложения V по удалению мусора.

1.1.2. Каждое судно валовой вместимостью 100 т и более и каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 и более человек, а также стационарные или плавучие платформы имели и выполняли План управления мусором.

1.1.3. Каждое судно валовой вместимостью 400 и более и каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 и более человек, совершающее плавание в порты или морские терминалы, находящиеся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, и каждые стационарные или плавучие платформы были снабжены Журналом операций с мусором.

Эти положения включены в постановление 10 пересмотренной Конвенции МАРПОЛ, Приложение V, вступающее в силу 1 января 2013 года.

1.2. Настоящий план предназначен для оказания помощи экипажу по предотвращению загрязнения моря мусором. План разработан с учетом правил, изложенных в пересмотренном Приложении V Конвенции МЕРС.201(62), Руководстве ИМО по выполнению требований Приложения V к МАРПОЛ 73/78 (резолюция МЕРС.219(63) от 2 марта 2012 г.), Руководящих принципов по разработке плана управления мусором (МЕРС.220(63) от 2 марта 2012 г.) и Международного стандарта ISO 21070:2011 Ships and marine technology. Marine environment protection. Management and handling of shipboard garbage.

1.3. Настоящий План содержит указания по процедурам сведения к минимуму количества, сбора, хранения, переработки и удаления мусора, включая использование оборудования на борту судна, обязательные для выполнения всеми членами экипажа. Вновь прибывшие на судно члены экипажа должны быть ознакомлены с данным Планом, и с судовым оборудованием, предназначенным для хранения, обработки и уничтожения мусора.

План управления мусором должен быть доступным для получения информации всеми членами экипажа.

1.4. Ответственность за введение Плана в действие, внесение в него изменений с целью корректировки по результатам учений, тренировок и практических действий экипажа, а также в соответствии с изменениями, проходящими на судне, возлагается на капитана судна.

1.5. Наряду с Планом на судне ведется Журнал операций с мусором, соответствующий требованиям МЕРС.201.(62) "Пересмотренное Приложение V к МАРПОЛ". Журнал находится в рулевой рубке. Форма журнала приведена в Приложении А.

1.6. Настоящий План одобрен Регистром и в него не могут вноситься принципиальные изменения без согласования Регистра.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1. Основные определения, приведенные в Правилах Конвенции, Резолюции МЕРС.219(63) "Руководство по выполнению Приложения V к Конвенции", Резолюции МЕРС.201(62) "Пересмотренное Приложение V к МАРПОЛ" и ISO 21070, используемые в данном Плане:

2.1.1. ***Вредное вещество*** означает любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить вред живым ресурсам, морской флоре и фауне, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря, и включает любое вещество, подпадающее под действие Конвенции.

2.1.2. ***Стоки*** означают сбрасываемые жидкости, которые могут содержать вредные вещества/остатки в растворе или суспензии.

2.1.3. ***Отходы*** означают бесполезные, ненужные и лишние вещества, которые должны быть удалены. Для целей настоящего Плана ссылки на отходы относятся к мусору.

2.1.4. ***Сброс*** по отношению к вредным веществам или стокам, содержащим такие вещества, означает любой выброс с судна, какими бы причинами он ни вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протечку, откачку, выбрасывание или опорожнение.

Сброс не включает:

- сброса в значении, предусмотренном Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, заключенной в Лондоне 13 ноября 1972 г.; или
- выброса вредных веществ, происходящего непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна; или
- выброса вредных веществ для проведения правомерных научных исследований по уменьшению или ограничению загрязнения.

2.1.5. ***Мусор*** означает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, кулинарное масло, орудия лова и туши животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат обязательному постоянному или периодическому удалению за исключением веществ, определенных или перечисленных в других Приложениях настоящей Конвенции. Мусор не включает в себя свежую рыбу и ее части, образующиеся в результате рыбного промысла во время рейса или в результате процесса аквакультуры, связанного с перевозкой рыбы, включая моллюсков, для размещения в сооружениях аквакультуры и транспортировки собранных рыб и моллюсков из сооружений аквакультуры на берег для переработки.

2.1.6. ***Судно*** означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы.

2.1.7. ***Инцидент*** означает событие, которое повлекло или может повлечь сброс в море вредного вещества или стоков, содержащих такое вещество.

2.1.8. ***Организация*** означает Международную морскую организацию.

2.1.9. ***Туши животных*** означают тела любых животных, которые перевозятся на борту как груз и умирают или умерщвляются во время рейса.

2.1.10. ***Остатки груза*** означают остатки любых грузов, которые не охвачены другими Приложениями к настоящей Конвенции, и которые остаются на палубе или в трюмах после погрузки или разгрузки, включая погрузку или разгрузку излишков или утечек в мокром или сухом состоянии или в составе моечной воды, но, не включая грузовую пыль, остающуюся на палубе после подметания, или пыль на внешних поверхностях судна.

Остатки груза ожидаются в небольших количествах.

Грузовой материал, содержащийся в льяльных водах грузового отсека, не рассматривается в качестве остатков груза при условии, что грузовой материал не

классифицируется как загрязнитель морской среды в МКМПОГ, и льяльные воды выдаются из загруженного трюма через трубопроводы стационарной судовой системы осушения трюма.

2.1.11. ***Грузовые отходы*** означают все материалы, которые стали отходами в результате использования на борту судна для укладки и обработки груза.

Грузовые отходы включают, но не ограничиваются ими, сепарационные материалы, опалубку, поддоны, обшивочные и упаковочные материалы, фанеру, бумагу, картон, проволоку и стальную ленту.

2.1.12. ***Кулинарный жир*** означает любой тип растительного масла или животного жира, использовавшиеся или предназначавшиеся для использования при подготовке или приготовлении пищи, но не включает в себя пищу, которая подготовлена с использованием этих масел.

2.1.13. ***Бытовые отходы*** означают все типы отходов, не охватываемые другими Приложениями, которые образуются в жилых помещениях судна. Бытовые отходы не включают в себя хозяйственно-бытовые воды.

2.1.14. ***В пути*** означает, что судно идет в море по курсу или курсам, включая отклонение от кратчайшего прямого курса, которые, насколько это возможно для навигационных целей, приведут к распространению сброса на большей площади моря, насколько это разумно и возможно.

2.1.15. ***Орудия лова*** означают любое физическое приспособление или его часть или комбинацию предметов, которые могут размещаться на поверхности воды или в воде или на дне моря с целью лова или обеспечения последующего лова или сбора урожая морских или пресноводных организмов.

2.1.16. ***Стационарные или плавучие платформы*** означают стационарные или плавучие сооружения, расположенные в море, которые занимаются разведкой, эксплуатацией или обработкой минеральных ресурсов морского дна прибрежной зоны.

2.1.17. ***Пищевые отходы*** означают любые испорченные или нетронутые пищевые продукты и включают в себя фрукты, овощи, молочные продукты, птицу, мясные продукты и пищевые остатки, образовавшиеся на борту судна.

Сброс небольших количеств пищевых отходов специально для подкормки рыбы в связи с рыболовством или туристическими целями не рассматривается в контексте Приложения V в качестве мусора.

2.1.18. ***Зола инсинератора*** означает золу и шлак как результат сжигания мусора в судовом инсинераторе.

2.1.19. ***Опасные отходы*** означают любые отходы, которые в силу своей природы, физических, химических или инфекционных свойств являются потенциально опасными для здоровья человека и/или окружающей среды во время использования, обработки, хранения или транспортировки.

Опасные отходы включают в себя любые материалы, которые требуют специальных методов ликвидации, чтобы устранить или умсньшить опасность: нефтесодержащие отходы, нефтесодержащую ветошь, медицинские отходы, батарейки, флуоресцентные лампы, мусор, загрязненный опасными отходами, а также другие отходы, которые считаются опасными отходами.

2.1.20. ***Портовые приемные сооружения*** (для мусора) означают стационарные, плавучие или мобильные портовые средства для приема судовых отходов.

2. 1.21 ***Переработка*** означает процесс разделения и сбора компонентов и материалов для использования в качестве вторсырья.

2.1.22. ***Эксплуатационные отходы*** означают все твердые отходы (включая шламы), не подпадающие под действие других Приложений, которые собираются на борту во время нормальной эксплуатации и деятельности морских судов или используются для укладки и передачи грузов. Эксплуатационный мусор включает в себя также моющие средства и добавки, содержащиеся в грузовом трюме и моющей воде. Эксплуатационные отходы *не включают в себя* хозяйственно-бытовые воды, льяльные воды и *иные похожие сбросы*, составляющие неотъемлемую часть эксплуатации судна.

Иные похожие сбросы, неотрывные от эксплуатации судна, включают, но не ограничиваются, следующими отходами:

- остатки от продувки котлов и экономайзеров;
- влажные выхлопные газы двигателя;
- отходы из цепного (канатного) ящика;
- гидравлические жидкости винта регулируемого шага и подруливающего устройства и другие масла, используемые в устройствах, работающих на границах раздела с морем (например, опоры (подшипники) подруливающего устройства, стабилизаторы, опоры радаров и др.);
- дистилляты/рассол отработанного осмоса (опреснителей);
- отходы из шахты лифта;
- вода главной пожарной магистрали;
- неполадки системы пресной воды;
- промывные воды газовой турбины;
- газолин и выбросы компенсаторов;
- сточные воды машинных отделений;
- вода бассейнов, СПА и зон отдыха;
- сбросы гидроакустических станций и
- сбросы с верхней палубы.

2.1.23. ***Загрязненная ветошь*** означает ветошь, которая пропитана веществом, определяемым в других Приложениях к Конвенции как вредное вещество, кроме включенных в Приложение I.

2.1.24. ***Нефтесодержащая ветошь*** означает ветошь, которая была пропитана нефтью, как регулируется в Приложении I к Конвенции.

2.1.25. ***Нефть*** означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, жидкое топливо, нефтесодержащие осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами, которые подпадают под действие положений Приложения II Конвенции), а также включает, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в Дополнении I к Приложению I Конвенции.

2.1.26. ***Операционные отходы*** означают все грузовые отходы и отходы после ремонта и остатки груза, определенные как мусор в 2.1.5.

2.1.27. ***Отходы обслуживания*** означают материалы, собранные машинной и палубной командами во время обслуживания и эксплуатации судна, такие как сажа, машинные депозиты, соскобленная краска, палубный мусор, обтирочные отходы, ветошь и др.

2.1.28. ***Пластмассы*** означают твердый материал, который содержит в качестве важного ингредиента один или более высокомолекулярный полимер и который образуется (получает определенную форму) во время изготовления полимера или внедрения в готовое изделие посредством нагревания и /или под давлением. По присущим материалам свойствам пластмассы бывают твердыми и хрупкими, мягкими и упругими.

Для целей настоящего Плана выражение "все пластмассы" означает весь мусор, который состоит из или включает в себя пластмассы в любой форме, в том числе синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластиковые мешки для мусора и золу от сжигания пластмассовых изделий в инсинераторе.

2.1.29. ***Медицинские отходы*** означают любые твердые отходы, которые образуются в процессе диагностики, лечения или вакцинации людей или животных; в научных исследованиях, связанных с ними, или в производстве или тестировании биологических препаратов, включая, но, не ограничиваясь, изоляцию отходов; инфекционные агенты, человеческую кровь и продукты крови, патологические отходы, острые предметы, части тела, загрязненные постельные принадлежности, хирургические отходы и потенциально загрязненные отходы лабораторий и диализа.

Медицинские отходы делятся на две категории: инфекционные и неинфекционные.

Медицинские отходы включают в себя также просроченные лекарства и медицинские изделия.

2.1.30. ***Карантинные отходы*** означают любые твердые или жидкие отходы, определяемые местным или региональным законодательством как требующие специальной обработки, сортировки и утилизации в связи с его потенциалом для распространения болезней или растительных и животных вредителей, после сброса.

2.1.31. ***Вода после мойки посуды (помои)*** означает остатки от ручной и автоматической мойки посуды и кухонной утвари, которые были предварительно очищены в той степени, в которой любые частицы пищи, прилипшие к ним, обычно не мешают работе автоматических посудомоечных машин.

2.1.32. ***Хозяйственно-бытовые воды*** означают стоки после мойки посуды, пользования душем, прачечной, ванной и раковиной и не включают стоки из туалетов, писсуаров и помещений для животных, определяемых в правиле 1.3 Приложения IV МАРПОЛ (сточные воды), а также стоки из грузовых помещений. Хозяйственно-бытовые вод не рассматриваются как мусор в контексте Приложения V МАРПОЛ.

2.1.33. ***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 мер предотвращения загрязнения моря мусором.

Для целей пересмотренного Приложения V к Конвенции особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря и "Район заливов", район Северного моря, Антарктический район и район бассейна Карибского моря, определение которым дается в Правиле 1 пересмотренного Приложения V Конвенции:

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 Гибралтар.

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. Район бассейна Карибского моря означает собственно Мексиканский залив и Карибское море, включая находящиеся в них заливы и моря, а также часть Атлантического океана в рамках границы, образованной параллелью 30° северной широты от Флориды в восточном направлении до меридиана 77°30' западной долготы, откуда прямой линией до пересечения параллели 20° северной широты и меридиана 50° 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.

2.1.34. ***Ближайший берег.*** Выражение "от ближайшего берега " означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящего Приложения выражение "от ближайшего берега" у северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии

с координатами 11°00' южной широты и 142°00' восточной долготы,
к точке 10°35' южной широты и 141°55' восточной долготы,
затем к точке 10°00' южной широты и 142°00' восточной долготы,
затем к точке 09°10' южной широты и 143°52' восточной долготы,
затем к точке 09°00' южной широты и 144°30' восточной долготы,
затем к точке 10°41' южной широты и 145°00' восточной долготы,
затем к точке 13°00' южной широты и 145°00' восточной долготы,
затем к точке 15°00' южной широты и 146°00' восточной долготы,
затем к точке 17°30' южной широты и 147°00' восточной долготы,
затем к точке 21°00' южной широты и 152°55' восточной долготы,
затем к точке 24°30' южной широты и 154°00' восточной долготы,
и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24°42' южной широты и 153°15' восточной долготы.

2.1.35. ***Повторное использование*** означает процесс сбора компонентов и материалов для последующего использования без переработки.

3. ПОЛИТИКА СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ (СУДОВЛАДЕЛЬЦА)

3.1. Судоходная компания (Судовладелец) провозглашает свою приверженность Конвенции и отдает приоритет, прежде всего обеспечению безопасности судоходства и предотвращению загрязнения моря.

3.2. Судоходная компания применяет MEPC.201(62), MEPC.219(63), MEPC220(63) и ISO 21070:2011.

3.3. Компания обеспечивает:

- соблюдение международных и национальных правил и норм по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения моря;
- незамедлительное реагирование на экологические аварии;
- использование на судах новейших средств и технологий по предотвращению загрязнения моря мусором.

3.4. Судоходная компания признает, что существенными факторами минимизации образования мусора и снижения отрицательного воздействия на окружающую среду сброса мусора с судов и его уничтожения на борту являются:

- использование больших партий упакованных товаров, что может уменьшить образование отходов. Однако во избежание увеличения отходов следует учитывать такие факторы, как недостаточная продолжительность нахождения предметов в контейнере после того, как он открыт;
- использование упаковки и контейнеров многократного использования, которые могут уменьшать количество образуемого мусора, избегать, по возможности, использования одноразовых стаканов, утвари, тарелок, полотенец и ветоши, а также других вспомогательных предметов;
- отказ от упаковок судовых запасов в пластик, который нельзя использовать повторно или передать на вторичную переработку;
- повторное использование сепарационных, крепежных, обшивочных и упаковочных материалов для грузов;
- удаление в портовые приемные сооружения сепарационных, обшивочных и упаковочных материалов, образующихся во время выгрузки в порту;
- эффективное использование пищевых продуктов при организации питания, эффективное производство грузовых операций, и т.д.;
- сведение к минимуму вероятности потерь и максимальное повышение вероятности подъема на борт рыболовных снастей из моря;
- сведение к минимуму вероятности случайных столкновений судов с оставленными без присмотра ставными или дрифтерными снастями (рыболовная снасть, если она сброшена в море, становится вредным веществом);
- эффективное использование оборудования для обработки и уничтожения мусора;
- полное опорожнение контейнеров и полное использование содержимого;
- оптимизация процессов производства отходов таким образом, чтобы уменьшить отходы;
- оценка количества отходов конкретного продукта для определения средств уменьшения количества отходов;
- использование продуктов с длительным сроком действия и/или срока годности;
- строгое соблюдение международных и национальных правил по сбросу мусора с судов.

Предпочтительно, чтобы пиротехника и продукция фармацевтической промышленности были возвращены производителю или поставщику до истечения срока годности.

3.5. Судовладелец осознает важность хорошо организованного и управляемого сбора отходов и свои преимущества, особенно в отношении здоровья и безопасности на людей борту

судна, снижения загрязнения окружающей среды и потенциальные выгоды для себя и Правительства.

3.6. Судоходная компания ежегодно пересматривает действующие планы и письменно информирует Российский морской регистр судоходства о результатах таких пересмотров.

4. ЯЗЫК

4.1. Данный План составлен на русском и английском языках.

4.2. Плакаты, извещающие команду о требованиях по операциям с мусором, составлены на русском и английском языках.

4.3. Записи в Журнале операций с мусором производятся на русском и английском языках. В случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на русском языке.

5. ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО И ЕГО ОБЯЗАННОСТИ

5.1. Координацию работ по предотвращению загрязнения моря мусором осуществляет старший помощник капитана.

5.2. В обязанности старшего помощника при управлении операциями с мусором входит:
- обучение экипажа навыкам выполнения мероприятий по сбору, хранению, переработке и удалению;
- обеспечение наличия на местах сбора и обработки мусора плакатов, разъясняющих команде правила сбора и уничтожения мусора;
- обеспечение обработки мусора на судне;
- связь с береговыми службами по вопросам возможности удаления мусора с судна;
- контроль над ведением Журнала операций с мусором (см. раздел 10);
- мониторинг возникающего количества и состава мусора, формирование по времени и подготовка соответствующих мер;
- проверка эффективности процедур настоящего Плана управления мусором и внедрения совершенствований по согласованию с капитана, по мере необходимости.

5.3. Старший помощник капитана оказывает всем членам экипажа широкую поддержку в сборе, сортировке, переработке и утилизации мусора во всех отделениях судна и обеспечивает проведение всех процедур в соответствии с планом управления мусором.

6. СБОР МУСОРА

6.1. Для наиболее эффективного управления отходами, а также сокращения времени и затрат для сортировки и управления мусором на судах и в портах, концепция уменьшения отходов предусмотрена в настоящем Плане путем включения следующих основных принципов:
- уменьшение отходов до отхода судна;
- уменьшение источников отходов на судне;
- сбор мусора у источника отходов;

- сортировка отходов на судне по определенным категориям, признанным во всем мире и входящими во многие системы классификации отходов по всему миру;
- уменьшение отходов после сортировки;
- хранение отходов на борту судна, и
- проблемы здоровья и безопасности окружающих при обработке, хранении и сдаче отходов.

6.2. Порядок сбора мусора, образующегося на борту судна, основывается на рассмотрении того, что может и что не может выбрасываться в море в пути, и может ли этот тип мусора быть сдан на приемные сооружения в порту как вторсырье или для повторного использования.

6.3. Организация сбора мусора является обязанностью каждого члена экипажа. Любой вид мусора должен собираться в определенных местах.

6.4. Сбор мусора осуществляется в контейнеры, бочки, ящики, бачки, ведра с последующей транспортировкой в контейнер. Для уменьшения или исключения необходимости сортировки после сбора и для ускорения переработки мусора, образующегося на судне, предусмотрены контейнеры для отдельных категорий мусора (см. расчет 356-3981/1.401-001).

6.5. Все сосуды и контейнеры должны иметь маркировку о назначении, т.е. описание категории мусора или тип соответствующих отходов. Они должны различаться по цвету, характеру надписи, форме, размерам или расположению. Должны наноситься предупреждения о конкретных опасностях отдельных видов мусора (например, ядовитых материалов или материалов, опасных для здоровья). Кроме того, должны быть указаны предупреждения обо всех материалах, которые не должны находиться в этом контейнере (например, содержимое пепельницы).

6.6. К соответствующим переносным контейнерам, таким как урны, коробки или мешки для хранения на борту могут быть прикреплены цветные указатели/наклейки. Такое цветовое кодирование будет полезно для облегчения идентификации при разгрузке мусора для сдачи. Кроме того, такая схема маркировки будет способствовать эффективному разделение отходов по категориям для дальнейшей обработки и переработки портовыми операторами приемные сооружения.

Дополнительные или поясняющие этикетки могут быть прикреплены к категориям отходов, требующим специальной обработки, такой как карантинных отходов или медицинских отходов и сжигания на судне, оснащенном таким оборудованием.

6.7. Тип емкостей должен соответствовать собираемому в него мусору, так емкости для пепла, окурков и спичек или другого горячего мусора должны быть огнеупорными, емкости для влажных отходов – водонепроницаемыми (например, для использованной одноразовой посуды, упаковки пищевых продуктов, пищевых отходов). Емкости для жидких отходов должны быть моющимися.

6.8. СОЛАС требует ограничения использования горючих материалов: контейнеры должны быть выполнены из негорючих материалов и устойчивы к воздействию нефти и химических веществ, в зависимости от материала, который будет храниться.

6.9. Рекомендуемые типы сепарируемого мусора:
- пластик, непригодный для использования в качестве вторсырья и пластик, смешанный с другими материалами;
- тряпки, ветошь;
- материалы, которые могут быть переданы на переработку:
- кулинарный жир;

- стекло;
- алюминиевые банки;
- бумага, картон, гофрокартон;
- дерево;
- металл;
- пластик (включая вспененный полистирол и другие похожие пластики); и
- мусор, который может представлять опасность для судна и экипажа (например, промасленная ветошь, лампочки, кислоты, химикалии, батарейки и др.).

6.10. Переносимые вручную контейнеры должны быть пригодными для использования и легко транспортироваться. Контейнеры для подъема вручную не могут иметь объем более 50 л или, в зависимости от плотности отходов, общий вес более 35 кг. Большие контейнеры должны быть снабжены роликами.

Контейнеры, снабженные колесами и роликами, должны быть оборудованы тормозами или эквивалентными средствами обеспечения предотвращения движения.

6.11. По гигиеническим причинам контейнеры должны регулярно очищаться.

6.12. Все контейнеры должны быть надежно защищены для предотвращения проливов или потерь любого мусора, который в них помещен.

6.13. Пластик используется для различных целей, включает, но не ограничивается этим, упаковку (непроницаемые для паров барьеры, бутылки, контейнеры, прокладки, сумки, оберточные материалы, пенообразующие материалы для амортизации и пр.); элементы конструкции судна (оргстекло и ламинированные структуры, покрытия, трубопроводы, изоляция, напольные покрытия, ковры, ткани, краски, клеи, компоненты электронных и электрических устройств и т.д.); одноразовая кухонная посуда (тарелки из стирола, контейнеры для пищевых продуктов, чашки и т.д.); сумки, обшивки, поплавки, рыболовные сети и лини, стропы, ленты, канаты из синтетических и смешанных материалов, паруса и много других изделий из пластмасс.

Запрещается сброс любых пластиков в море. Если пластик смешан с другим видом мусора, то смесь следует обрабатывать как пластик. Должны применяться более строгие требования по обработке и сбросу.

6.14. Пищевые отходы на камбузе, в буфетных собираются в емкости с последующей транспортировкой в контейнеры, при этом необходимо принять меры, исключающие сброс в море пластмассовой упаковки пищевых продуктов.

6.15. Некоторые правительства имеют правила контроля заболевания людей, растений и животных, которые могут вызываться инородными пищевыми отходами и материалами, связанными с ними (например, упаковка для пищевых продуктов и используемая посуда). Эти правила могут предписывать сжигание, стерилизацию или другую специальную обработку мусора для уничтожения возможных паразитов и болезнетворных организмов. Такой мусор следует держать отдельно от другого мусора и желательно сохранять для удаления в порту в соответствии с законами принимающей стороны. Должны быть предусмотрены меры предосторожности по недопущению сброса в море пластмассы, зараженной пищевыми отходами (например, пластмассовая обертка для пищевых продуктов), вместе с другими пищевыми отходами.

6.16. На камбузе и в кладовых собираются различные виды мусора. Основные категории:
- бумага, картон, картонные коробки и т.д.;
- синтетический материал, фольга мешков из синтетических материала, куски фольги и т.д.;
- металлические банки, крышки и упаковка бутылок и т.д.;
- бутылки, стекла и изделия из стекла в целом;

- сырые пищевые отходы;
- пищевые отходы, частицы пищи, и все другие материалы, загрязненные такими отходами.

Все отходы должны переноситься в контейнеры по крайней мере один раз в сутки.

6.17. Кулинарный жир на камбузе собирается в специальный металлический бидон с плотно закрывающейся крышкой с последующей транспортировкой в бочку, расположенную на палубе, для последующей сдачи в приемные сооружения.

6.18. Обрывки синтетических рыболовных сетей и линей, образующиеся в результате ремонта или эксплуатации рыболовных снастей, не могут выбрасываться в море и должны собираться таким образом, чтобы избежать падения их за борт. Такой материал можно сжигать, прессовать или хранить вместе с другими отходами из пластмассы или желательно держать его отдельно от других видов мусора, если он имеет сильный запах или большой объем.

6.19. Поднятые из моря во время повседневных операций обрывки и обломки орудий лова и другой устойчивый мусор сохраняются на борту судна до удаления на берег.

6.20. Сбор мусора, являющегося результатом технического обслуживания оборудования и механизмов машинных помещений (машинного отделения, румпельного отделения, мастерских и т.д.) производится в ведра, бочки с последующей транспортировкой в контейнер.

6.21. Бытовые отходы жилых, общественных, производственных помещений собираются в емкости (урны) с последующей транспортировкой в контейнер.

6.22. Рекомендуется, чтобы экипаж, сдавал вторсырье, такое как стекло, металл, пластик, бумажные отходы и т.д., в емкости для сбора мусора.

6.23. Большая часть связанных с грузом отходов может образовываться во время погрузки и выгрузки, обычно на причале. Рекомендуется прилагать все усилия к тому, чтобы доставлять эти отходы к ближайшей системе портовых приемных сооружений до отхода судна.

6.24. Ответственными за сбор, сортировку и транспортировку мусора являются:
- в жилых, служебных, общественных, санитарных и медицинских помещениях, а также на палубах и в трюмах - старший помощник капитана;
- в помещениях пищеблока - повар;
- в энергетических помещениях - второй механик.

6.25. Контейнеры для сбора мусора, расположенные на открытой палубе, и подверженные воздействию непогоды, должны быть надежно закреплены, иметь крышки, которые должны плотно и надежно закрываться.

6.26. Съемные устройства для сбора мусора должны иметь приспособления для надежного крепления на судне.

6.27. Для уменьшения объема мусора рекомендуется смять металлические банки пластиковые бутылки, пластиковую и бумажную упаковку.

6.28. Расположение основных емкостей для сбора мусора представлено в Приложении В.

7. ХРАНЕНИЕ МУСОРА

7.1. Собранный мусор должен храниться на борту соответствующим образом, пока не будет утилизирован в соответствии с действующим международным, региональным и / или национальным законодательством.

Размеры мест расположения контейнеров должны быть соизмеримы с количеством и размерами контейнеров, необходимых для хранения судового мусора.

7.2. Мусор, собираемый из жилых и служебных помещений судна, должен доставляться к установленным местам обработки и хранения. Для мусора, который должен возвращаться в порт и там удаляться на портовые приемные сооружения, может требоваться длительное хранение до сдачи его на берег для соответствующей обработки. Во всех случаях мусор следует хранить таким способом, при котором не возникает угрозы здоровью человека и безопасности.

7.3. Если это возможно, весь мусор, который должен храниться в течение любого периода времени, следует содержать в герметичных, надежно закрывающихся емкостях для того, чтобы предотвратить непреднамеренный сброс хранящегося мусора.

7.4. Места для сбора мусора на борту должны соответствовать следующим требованиям:

- доступ к месту хранения должен быть свободен от препятствий насколько это возможно;
- путь доставки переносных (передвижных) контейнеров для мусора на берег должен быть свободен от порогов, комингсов и других препятствий насколько это возможно;
- места хранения контейнеров должны быть обеспечены средствами, предотвращающими самопроизвольное перемещение контейнеров;
- в местах хранения мусора должно быть предусмотрено соответствующее противопожарное снабжение;
- для хранения опасных отходов должны быть предусмотрены отдельные места или помещения.

Место хранения мусора должно быть оборудовано таким образом, чтобы любая опасность, вызванная мусором, была сведена к минимуму.

Места хранения также должны быть оборудованы:

- подходящим адсорбирующим материалом для нефтесодержащих отходов;
- предметами временного хранения мусора в случае поломки контейнеров (например, кастрюли и бочки);
- метлой и лопатой;
- замками, фиксирующими лентами, грузовыми сетками или другими подходящими средствами защиты от скольжения, наклона, утечки или падения хранящегося мусора;
- достаточным освещением.

7.5. Места хранения мусора должны быть выбраны в соответствии с категориями мусора, который будет храниться, и расположены так, чтобы не мешать нормальной эксплуатации судна.

7.6 Пищевые отходы и связанный с ними мусор, которые возвращаются в порт и в которых могут перевозиться болезнетворные организмы и паразиты, следует хранить в плотно закрывающихся емкостях или содержать отдельно от мусора, в котором нет таких пищевых отходов.

Карантинные требования в некоторых странах могут требовать двойной упаковки такого мусора.

Мусор обоих видов должен храниться в отдельных отчетливо отмаркированных емкостях во избежание неправильного удаления и обработки на суше.

7.7. Чистка и дезинфекция - это два превентивных метода для уничтожения вредителей. В помещениях, где хранится мусор, следует регулярно проводить дезинфекцию, а также выполнять лечебно-профилактические мероприятия по борьбе с паразитами.

7.8. При подходе судна к особым районам и другим районам, где сброс мусора запрещен, все емкости для сбора мусора должны быть подготовлены для приема мусора.

7.9. Принимая во внимание любые потенциально опасные свойства, мусор должен храниться на борту только в подходящих соответствующего размера контейнерах.

7.10. Элементы питания (батарейки) и специфические отходы (лекарства, использованные хим. реактивы, шприцы, тонер-картриджи копировальных аппаратов и лазерных принтеров, картриджи компьютерных принтеров и т. д.) должны храниться отдельно в полиэтиленовых пакетах до сдачи в береговые приемные сооружения или на другое судно.

7.11. Если есть опасность самовозгорания мусора (например, промасленная ветошь и т.д.), такой мусор должен храниться в специальных огнеупорных контейнерах и регулярно проверяться.

7.12. Мусор из пластмассы должен оставаться на борту судна до сброса его в портовые приемные сооружения, если он не перерабатывается в золу путем сжигания. Если мусор из пластмассы не отделяется от другого мусора, смесь следует обрабатывать как пластмассу.

7.13. Хранение отходов рыболовных снастей на палубе может допускаться, если материалы имеют сильный запах или если из-за больших размеров они не могут храниться в любом другом помещении судна. В тех случаях, когда рыболовные снасти загрязнены морскими водорослями или погибшими организмами, допускается до размещения на хранение буксировать снасть за судном в течение некоторого времени для промывки. В случае, если она не может быть поднята на борт судна, следует уведомить соответствующее прибрежное государство о ее местонахождении.

8. УДАЛЕНИЕ МУСОРА

8.1. Согласно пересмотренному Приложению V МАРПОЛ в настоящее время **сброс любого мусора в море запрещается за исключением случаев, специально установленных Правилами 3, 4, 5 и 6 Приложения V МАРПОЛ.** Приложение V МАРПОЛ изменяет историческую презумпцию, согласно которой мусор может быть сброшен в море, основываясь на его природе, и на определенном расстоянии от берега. Правило 7 дает ограниченное количество исключений из упомянутых выше правил для аварийных случаев и нестандартных ситуаций. В общем случае сброс ограничен неопасными для морской окружающей среды пищевыми отходами, остатками определенных грузов, тушами животных, определенными моющими агентами и добавками и остатками грузов, поступивших в моющую воду. Рекомендуется, чтобы суда использовали портовые приемные сооружения как первоочередную меру для сброса всех типов мусора.

8.2. Правилами 4, 5 и 6 Приложения V устанавливаются требования к мусору, сброс которого в море разрешен. В общем случае сброс может производиться, когда судно находится в пути и на возможно большем удалении от ближайшего берега. Должны прилагаться усилия к возможно быстрому сбросу мусора и на возможно большей площади и глубине (более 50 м). Должны приниматься во внимание превалирующие течения и приливы района, в котором разрешен сброс.

8.3. С тем, чтобы обеспечить своевременную перегрузку больших количеств судового мусора в портовые приемные сооружения, судну или его агенту необходимо заблаговременно принять меры к приему мусора. В то же время следует определить потребности в удалении для того, чтобы принять меры к мусору, которому требуется специальная обработка или другие необходимые меры. Порту должно быть направлено уведомление о типе, примерном количестве сдаваемого мусора и его сепарации (см. Приложение Д). Специальные требования к сдаче могут включать выгрузку пищевых отходов и связанного с ними мусора, в котором могут находиться болезнетворные организмы или паразиты, сдачу батареек, подстилок под груз, медицинских отходов, пиротехники с истекшим сроком хранения или необычно больших, тяжелых, пахнущих брошенных орудий лова и прочее.

8.4. Судно, находясь в порту или морском терминале другого государства (Стороной Конвенции), подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этим государством (Стороной Конвенции) в части выполнения эксплуатационных требований согласно Приложению V Конвенции, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж судна не знают основных судовых процедур, касающихся предотвращения загрязнения мусором.

8.5. Государство (Сторона Конвенции) принимает меры, гарантирующие, что судно не отойдет, пока ситуация не будет исправлена в соответствии с требованиями Приложения V.

8.6. Сброс мусора с судна осуществляется в строгом соответствии с Конвенцией и национальными правилами (при нахождении судна в территориальных водах). Требования пересмотренного Приложения V к Конвенции по удалению мусора отражены в Плакате "Правила удаления мусора в море" и в "Журнале операций с мусором".

8.7. В соответствии с положениями Правила 4 MEPC.201(62) сброс мусора в море за пределами особых районов допускается только во время нахождения судна в пути и как можно дальше от ближайшего берега, но в любом случае не менее:

- 3 морских миль от ближайшего берега для пищевых отходов, которые были пропущены через измельчитель или дробильное устройство. Такие измельченные или раздробленные пищевые отходы должны быть в состоянии пройти через сито с отверстиями размером не более 25 мм;
- 12 морских миль от ближайшего берега для пищевых отходов, которые не были обработаны в соответствии с указанным выше пунктом;
- 12 морских миль от ближайшей земли для остатков груза, которые не могут быть восстановлены с помощью общедоступных методов для разгрузки. Эти остатки груза не должны содержать веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководящие принципы, разработанные Организацией;
- сброс туш животных должен происходить как можно дальше от ближайшего берега, насколько это возможно, с учетом руководящих принципов, разработанных Организацией.

8.8. Моющие препараты и добавки, содержащиеся в грузовом трюме, на палубе и поверхности промывной воды могут быть сброшены в море, но эти вещества не должны быть вредными для морской среды с учетом руководящих принципов, разработанных Организацией.

8.9. Моющие препараты и добавки считаются неопасными для морской среды, если они:

8.9.1. не являются опасными веществами, согласно критериям Приложения III МАРПОЛ; и

8.9.2. не содержат никаких компонентов, которые известны как канцерогенные, мутагенные или репротоксичные (оказывающие токсичное воздействие на репродуктивную способность).

В судовом журнале должно содержаться свидетельство, представляемое производителем моющего препарата и добавок, о том, что препарат удовлетворяет критерию безопасности для

морской среды. Для обеспечения уверенности в соответствии, подписанное и датированное заявление от поставщика препарата, с подтверждением указанного эффекта, должно быть адекватным для целей судовой регистрации. Это может быть в форме Листа Безопасности Продукта или в форме отдельного документа, выдаваемого производителем по его выбору.

8.10. Запрещается сброс в море всех видов отходов со стационарных или плавучих платформ и со всех других судов, находящихся рядом или в пределах 500 м от таких платформ.

Пищевые отходы могут быть сброшены в море со стационарной или плавучей платформы, расположенной более, чем на 12 морских миль от ближайшего берега, и со всех других судов, расположенных рядом или в пределах 500 м таких платформ, но только если отходы были пропущены через измельчитель или дробильное устройство. Такие измельченные или раздробленные пищевые отходы должны быть в состоянии пройти через сито с отверстиями размером не более 25 мм.

8.11. Сброс следующих видов мусора в море в особых районах допускается только во время нахождения судна в пути и следующим образом:

8.11.1. Сброс в море пищевых отходов, как можно дальше от ближайшего берега, но не менее 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего шельфового льда. Пищевые отходы должны быть измельчены или раздроблены и должны быть в состоянии пройти через сито с отверстиями размером не более 25 мм. Пищевые отходы не должны быть загрязнены любыми другими видами мусора. Сброс неместных продуктов, в том числе домашней птицы и ее частей, если они не были простерилизованы, в районе Антарктики не допускается;

8.11.2. Сброс остатков груза, которые не могут быть восстановлены с помощью общедоступных методов разгрузки, в случае, если:

8.11.2.1. остатки груза, моющих средств и добавок, содержащихся в моющей воде грузовых трюмов, не содержат никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководящие принципы, разработанные Организацией;

8.11.2.2. оба порта - порт отправления и следующий порт назначения, находятся в особом районе, и судно не будет находиться между этими портами за пределами особого района;

8.11.2.3. в этих портах отсутствуют надлежащие приемные сооружения в соответствии с руководящими принципами, разработанными Организацией;

8.11.2.4. в случае выполнения условий подпунктов 8.11.2.1, 8.11.2.2 и 8.11.2.3 настоящего пункта сброс моющей воды грузовых танков, содержащей отходы, должен быть произведен как можно дальше от ближайшего берега или ближайшего шельфового льда и не менее 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего ледника;

8.11.3. Моющие препараты и добавки, содержащиеся в воде для мытья палуб и внешних поверхностей судна, могут быть сброшены в море, но только если эти вещества не являются вредными для морской среды, с учетом руководящих принципов, разработанных Организацией;

8.11.4. По отношению к Антарктике (в дополнение к правилам, в пункте 1) применяются следующие правила:

- 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 соответствующие сооружения для приема всего мусора со всех судов, не вызывающее чрезмерного простоя и отвечающие нуждам пользующихся ими судов;

- каждая Сторона обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавать под ее флагом, перед входом в район Антарктики имели на борту достаточные емкости для сохранения всего мусора во время плавания в этом районе и имели договоренности о сбросе такого мусора на приемные сооружения после выхода из этого района.

8.12. За исключением предусмотренного Правилом 7 пересмотренного Приложения V к Конвенции, сброс в море всех видов пластмасс, включая, но, не ограничиваясь этим,

синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластиковые мешки для мусора и пепла от сжигания пластмассовых изделий, запрещается.

8.13. За исключением случаев, предусмотренных Правилом 7 пересмотренного Приложения V к Конвенции, сброс в море кулинарного жира запрещается.

8.14. Несмотря на разрешение сброса мусора в море, регламентируемое вышеуказанными правилами, основным способом удаления мусора с судна должны быть сдача на приемные сооружения и переработка на судне.

8.15. Случаи аварийного сброса или потери орудий лова, представляющие собой серьезную угрозу для морской среды и навигации, должны быть доведены до сведения государства, под флагом которого судно имеет право плавания, и, когда потеря или сброс происходят в водах, находящихся под юрисдикцией прибрежных государств, до сведения прибрежных государств.

8.16. Сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы, образуемые в порту во время выгрузки груза, следует удалять в портовые приемные сооружения и не оставлять на судне.

8.17. Грузовые остатки образуются в результате неэффективности погрузки, выгрузки и обработки на борту. Рекомендуется выгружать груз как можно эффективнее, с тем, чтобы избегать или сводить к минимуму образование грузовых остатков.

Поскольку такой мусор обычно образуется в порту, его следует удалять до выхода судна в море и доставлять либо в предназначенное для груза помещение, либо в портовое приемное сооружение.

8.18. Правила, запрещающие сброс мусора, не применяются в отношении:

- сброса с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море; или
- случайной потери 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 случайного сброса; или
- случайной потери орудий лова с судна при условии, что были приняты все разумные меры предосторожности, чтобы предотвратить такие потери, или
- сброса орудий лова с судна для защиты морской среды и безопасности судна или его экипажа.

8.19. *В пути* согласно Правилам 4 и 6 пересмотренного Приложения V к Конвенции правила запрета не применяются к пищевым отходам, когда ясно, что сохранение этих пищевых отходов на борту судна представляет непосредственную угрозу для здоровья находящихся на борту людей.

8.20. Для организации оптимальной сдачи мусора на приемные сооружения следует предварительно подать заявку в порт и ознакомиться с условиями принятия мусора в порту.

8.21. Информацию о предполагаемой недостаточности приемных сооружений следует направить в Международную морскую организацию. Форма сообщения приведена в Приложении Г.

8.22. В ряде портов предъявляются повышенные требования к сдаче пищевых отходов. Следует заранее ознакомиться с этими требованиями.

8.23. При входе судна в район, где сброс мусора запрещен, администрация судна обязана оповестить об этом экипаж и дать соответствующие распоряжения о сборе и хранении мусора на судне.

8.24. При совершении судном регулярных рейсов рекомендуется использование стандартизованных контейнеров для мусора, приспособленных для обменного обслуживания.

8.25. Если мусор смешан с другими вредными веществами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, применяются более строгие требования по удалению.

8.26. После завершения процесса сброса или сдачи мусора должна быть проверена чистота каждого контейнера. В случае поломки контейнеров/емкостей (особенно для пищевых отходов и бытового мусора) контейнеры/емкости должны быть вымыты и очищены.

8.27. Варианты способов обработки на борту судна и удаления мусора представлены в Приложении Б.

9. ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ И ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ

9.1. Журнал операций с мусором является официальным документом, хранящимся в рулевой рубке судна и предъявляемым на проверку компетентным лицам Правительства со стороны Конвенции при нахождении судна в порту.

9.2. Журнал операций с мусором должен храниться на борту судна в таком месте, чтобы быть в любое разумное время доступными для поверки. Этот документ должен храниться в течение минимум двух лет с даты последней сделанной в нем записи.

9.3. Копия записи из Журнала, заверенная капитаном судна, является официальным документом в любом юридическом процессе.

9.4. Каждая операция по сбросу в море или сдаче в приемные сооружения, либо сжигания мусора в инсинераторе, незамедлительно регистрируется в Журнале операций с мусором и подписывается в день сброса, сдачи или сжигания мусора ответственным лицом командного состава.

9.5. Записи в Журнале операций с мусором должны быть выполнены на русском и английском языках. В случае возникновения спора или разночтения предпочтение отдается записи на официальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

9.6. Запись должна содержать следующую информацию:
- дату, время начала и окончания операции по сбросу, сдаче мусора;
- местонахождение судна (широту и долготу) или название судна, на которое был сдан мусор, или название порта или сооружения, в случае сдачи мусора на приемные сооружения; Примечание: для сброса остатков груза включая местонахождение судна в начале и конце сброса;
- категорию и приблизительное количество сброшенного или сданного мусора;
- подпись лица, ответственного за операцию.

Каждая заполненная страница Журнала операций с мусором должна быть подписана капитаном судна.

9.7. В дополнение к обычным записям в Журнале операций с мусором должны регистрироваться сбросы или потери мусора в море, связанные с чрезвычайными обстоятельствами с указанием даты и времени, местонахождения судна, категории и расчетного количества сбрасываемого мусора или потери, обстоятельств и причины сброса или потерь:

- сброс мусора, в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения жизни на море;
- случайная потеря 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 случайного сброса;
- случайная потеря орудий лова с судна при условии, что были приняты все разумные меры предосторожности, чтобы предотвратить такие потери;
- сброс орудий лова с судна для защиты морской среды и безопасности судна или его экипажа.

9.8. Случаи аварийного сброса или потери орудий лова, как это предусмотрено в пунктах 7.1.3 и 7.1.3bis Приложения V, представляющие собой серьезную угрозу для морской среды и навигации, должны быть доведены до сведения государства, под флагом которого судно имеет право плавания, и, когда потеря или сброс происходят в водах, находящихся под юрисдикцией прибрежных государств, до сведения прибрежных государств.

9.9. Компетентные официальные лица правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал операций с мусором на борту судна, во время нахождения судна в порту или у морского терминала, могут сделать копию любой записи, сделанной в этом журнале и потребовать от капитана судна удостоверить, что данная копия подлинна. Любая сделанная таким образом копия записи в судовом Журнале операций с мусором, удостоверенная капитаном судна в подлинности, принимается при любой юридической процедуре в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Журнала операций с мусором и получение официальным компетентным лицом заверенной копии, производимые в соответствии с настоящим пунктом, должны производиться насколько возможно быстро, чтобы не вызывать необоснованной задержки судна.

9.10. Сдача мусора на приемные сооружения или другое судно должна быть оформлена квитанцией, подписанной оператором приемного сооружения или капитаном судна, принявшего мусор (см. Приложение Е). Квитанция должна храниться вместе с Журналом операций с мусором в течение минимум двух лет с даты последней сделанной в Журнале записи.

9.11. Эффективное внедрение процедур управления мусором требует регулярного аудита и количественной оценки отходов. Регулярная оценка (по крайней мере, раз в год) Журнала операций с мусором даст возможность проанализировать вопросы, связанные с отходами. Примером является выявление значительного количества отходов, производство которых может быть оценено с целью уменьшения количества и стоимости вывоза мусора.

10. РАЗМЕЩЕНИЕ ПЛАКАТОВ

10.1. Плакаты, разъясняющие правила сброса мусора с судна, правила сбора мусора составляются на русском и английском языках . Образцы плакатов приведены в Приложении Ж.

10.2. Плакаты размещаются в следующих местах: камбуз, жилая палуба, кают-компания, мостик, главная палуба, места установки оборудования сбора мусора.

10.3. Плакаты должны располагаться в линию и на высоте, удобной для чтения.

10.4. Плакаты должны заменяться при повреждениях, если они плохо читаемы.

11. ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВОК

11.1. Занятия, тренировки и учения с экипажем проводятся под руководством старшего помощника капитана.

11.2. Система подготовки должна обеспечить:

- знание каждым членом экипажа требований Конвенции, Приложения V по удалению мусора с судов внутри и за пределами особых районов, границ особых районов;
- знание членами экипажа операций по сбору, минимизации, обработке, хранению и удалению мусора в соответствии с данным Планом;
- знание расположения на судне оборудования для хранения и переработки мусора;
- накопление информации о правилах и практике сдачи мусора в портах, регулярно посещаемых судном;
- известные источники и виды мусора.

11.3. Основными методами подготовки экипажа к выполнению операций с мусором являются:
- индивидуальные инструкции;
- занятия и тренировки;
- учения.

11.4. Старший помощник капитана или непосредственный руководитель до отхода судна в рейс знакомит каждого прибывшего члена экипажа с правилами переработки мусора на судне (Приложение Б) с записью об ознакомлении в Листе ознакомления с "Планом..." (Приложение И).

Приложение А

ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Название судна _____ Регистровый № или позывной сигнал _____ Номер ИМО _____

Период: _____ Начат: _____ Закончен: _____

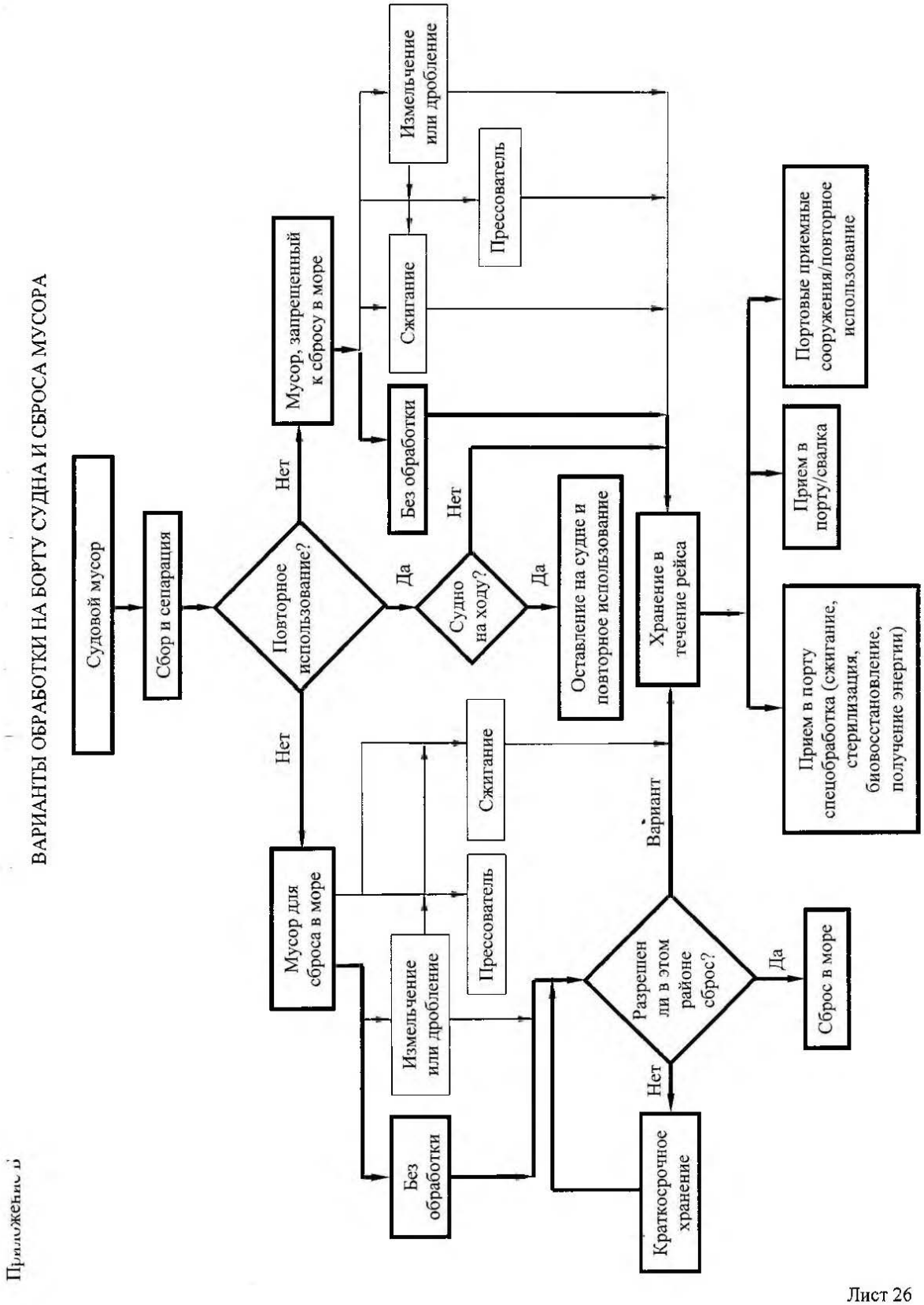
Категории мусора:

A Пластмассы
B Пищевые отходы
C Бытовые отходы (например, изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, посуда и т.д.)
D Кулинарный жир
E Зола инсинератора
F Эксплуатационные отходы
G Остатки груза
H Туши животных
I Орудия лова

Дата/время	Положение судна / Примечания (например, случайный сброс)	Категория	Приблизительное количество сданного или сожженного мусора	В море	В приемное сооружение	Сжигание	Подтверждение / подпись

Подпись капитана: _____ Дата _____

Лист 25



Приложение 5

Лист 26

Приложение В

ЕМКОСТИ ДЛЯ СБОРА МУСОРА

Вид емкости	Объем, $м^3$	Вид мусора	Расположение			Примечание
			палуба	борт	шп.	
Контейнер	0,20	Нефтесодержащая ветошь	Палуба надстройки	Пр.Б	56 - 57	синий
Контейнер	0,20	Нефтесодержащая ветошь	Палуба надстройки	Пр.Б	60 - 61	синий
Контейнер	1,20	Стекло, бутылки	Главная палуба	Пр.Б	57 - 59	голубой
Контейнер	1,20	Бумага, ветошь	Главная палуба	Пр.Б	60 - 63	белый с черным фоном
Контейнер	1,20	Пластмассы	Палуба надстройки	ЛБ	63 - 65	желтый
Контейнер	0,50	Пищевые отходы	Главная палуба	ЛБ	66 - 68	зеленый
Бочка	0,20	Кулинарный жир	Главная палуба	ЛБ	62 - 63	красный

Если мусор смешан с другими вредными веществами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования по удалению.

Лист 27

Приложение Г

ПЕРЕСМОТРЕННАЯ СВОДНАЯ ФОРМА ДЛЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ О ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ НЕДОСТАТКАХ ПОРТОВЫХ ПРИЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ (MEPC.1/Circ.469/Rev.1)
REVISED CONSOLIDATED FORMAT FOR REPORTING ALLEGED INADEQUACIES OF PORT RECEPTION FACILITIES1 (MEPC.1/Circ.469/Rev.1)

The Master of a ship having encountered difficulties in discharging waste to reception facilities should forward the information below, together with any supporting documentation, to the Administration of the flag State and, if possible, to the competent Authorities in the port State. The flag State shall notify the IMO and the port State of the occurrence. The port State should consider the report and respond appropriately informing IMO and the reporting flag State of the outcome of its investigation.

1 SHIP'S PARTICULARS

1.1 Name of ship: _____

1.2 Owner or operator: _____

1.3 Distinctive number or letters: _____

1.4 IMO Number2: _____

1.5 Gross tonnage: _____

1.6 Port of registry: _____

1.7 Flag State3: _____

1.8 Type of ship:

☐ Oil tanker ☐ Chemical tanker ☐ Bulk carrier
☐ Other cargo ship ☐ Passenger ship ☐ Other (specify) _____

2 PORT PARTICULARS

2.1 Country: _____

2.2 Name of port or area: _____

2.3 Location/terminal name: _____
(e.g., berth/terminal/jetty)

2.4 Name of company operating
the reception facility (if applicable): _____

2.5 Type of port operation:

☐ Unloading port ☐ Loading port ☐ Shipyard

☐ Other (specify) _____

2.6 Date of arrival: __/__/____ (dd/mm/yyyy)

2.7 Date of occurrence: __/__/____ (dd/mm/yyyy)

2.8 Date of departure: __/__/____ (dd/mm/yyyy)

Лист 28

Приложение Г - продолжение

3 INADEQUACY OF FACILITIES

3.1 Type and amount of waste for which the port reception facility was inadequate and nature of problems encountered

Type of waste	Amount for discharge (m^3)	Amount **not** accepted (m^3)	**Problems encountered** Indicate the problems encountered by using one or more of the following code letters, as appropriate. A No facility available B Undue delay C Use of facility technically not possible D Inconvenient location E Vessel had to shift berth involving delay/cost F Unreasonable charges for use of facilities G Other (please specify in paragraph 3.2)
MARPOL Annex I-related Type of oily waste:			
Oily bilge water			
Oily residues (sludge)			
Oily tank washings (slops)			
Dirty ballast water			
Scale and sludge from tank cleaning			
Other (please specify .....)			
MARPOL Annex II-related Category of NLS4 residue/water mixture for discharge to facility from tank washings:			
Category X substance			
Category Y substance			
Category Z substance			
MARPOL Annex IV-related Sewage			
MARPOL Annex V-related Type of garbage:			
Plastic			
Floating dunnage, lining, or packing materials			
Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.			
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.			
Food waste			
Incinerator, ash			
Other (please specify .....)			
MARPOL Annex VI-related			
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances			
Exhaust gas-cleaning residues			

Лист 29

Приложение Г - продолжение

3.2 Additional information with regard to the problems identified in the above table.

_____
_____
_____
_____
_____

3.3 Did you discuss these problems or report them to the port reception facility?

☐ Yes ☐ No

If Yes, with whom (please specify)

_____
_____

If Yes, what was the response of the port reception facility to your concerns?

_____
_____

3.4 Did you give prior notification (in accordance with relevant port requirements) about the vessel's requirements for reception facilities?

☐ Yes ☐ No ☐ Not applicable

If Yes, did you receive confirmation on the availability of reception facilities on arrival?

☐ Yes ☐ No

4 ADDITIONAL REMARKS/COMMENTS

_____
_____
_____
_____
_____

_____
Master's signature

Date: __/__/____ (dd/mm/yyyy)

Лист 30

Приложение Д

СТАНДАРТНЫЙ БЛАНК ФОРМЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ ДЛЯ СДАЧИ ОТХОДОВ В ПОРТОВЫЕ ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ (MEPC.1/Circ.644)

STANDARD FORMAT OF THE ADVANCE NOTIFICATION FORM FOR WASTE DELIVERY TO PORT RECEPTION FACILITIES (MEPC.1/Circ.644)

Notification of the Delivery of Waste to: ..... (enter name of port or terminal)

The master of a ship should forward the information below to the designated authority at least 24 hours in advance of arrival or upon departure of the previous port if the voyage is less than 24 hours
This form shall be retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB

DELIVERY FROM SHIPS (ANF)

1.SHIP PARTICULARS

1.1 Name of ship:			1.5 Owner or operator:	
1.2 IMO number:			1.6 Distinctive number or letters:	
1.3 Gross tonnage:			1.7 Flag State:	
1.4 Type of ship:	Oil tanker	Chemical tanker	Bulk carrier	Ro-ro
	Other cargo ship	Passenger ship	Container	Other (specify)

2. PORT AND VOYAGE PARTICULARS

2.1 Location/Terminal name and POC:	2.6 Last Port where waste was delivered:
2.2 Arrival Date and Time:	2.7 Date of Last Delivery:
2.3 Departure Date and Time:	2.8 Next Port of delivery (if known):
2.4 Last Port and Country:	2.9 Person submitting this form is (if other than the master):
2.5 Next Port and Country (if known):	

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE FOR DISCHARGE TO FACILITY

MARPOL Annex I– Oil	**Quantity (m^3)**
Oily bilge water	
Oily residues (sludge)	
Oily tank washings	
Dirty ballast water	
Scale and sludge from tank cleaning	
Other (please specify)	
MARPOL Annex II – NLS	**Quantity (m^3)/Name**
Category X substance	
Category Y substance	
Category Z substance	
OS – other substances	
MARPOL Annex IV – Sewage	**Quantity (m^3)**

MARPOL Annex V – Garbage	**Quantity (m^3)**
Plastic	
Floating dunnage, lining, or packing material	
Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc.	
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.	
Food waste	
Incinerator ash	
Other wastes (specify)	
MARPOL Annex VI – Air pollution	**Quantity (m^3)**
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
Exhaust gas-cleaning residues	

Приложение Д - продолжение

Name of ship:	IMO Number:

Please state below the approximate amount of waste and residues remaining on board and the percentage of maximum storage capacity. If delivering all waste on board at this port please strike through this table and tick the box below. If delivering some or no waste, please complete all columns.
I confirm that I am delivering all the waste held on board this vessel (as shown on page 1) at this port .

Type	Maximum dedicated storage capacity m^3	Amount of waste retained on board m^3	Port at which remaining waste will be delivered (if known)	Estimate amount of waste to be generated between notification and next port of call m^3
MARPOL Annex I – Oil				
Oily bilge water				
Oily residues (sludges)				
Oily tank washings				
Dirty ballast water				
Scale and sludge from tank cleaning				
Other (please specify)				
MARPOL Annex II – NLS				
Category X substance				
Category Y substance				
Category Z substance				
OS – other substances				
MARPOL Annex IV – Sewage				
Sewage				
MARPOL Annex V – Garbage				
Plastic				
Floating dunnage, lining or packing material				
Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery				
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery				
Food waste				
Incinerator ash				
Other wastes (specify)				

Date: .....
Time: .....

Name and Position: .....
Signature: .....

Лист 32

Приложение Е

СТАНДАРТНЫЙ БЛАНК КВИТАНЦИИ О СДАЧЕ СУДНОМ ОТХОДОВ В ПОРТОВОЕ ПРИЕМНОЕ СООРУЖЕНИЕ (MEPC.1/Circ.645)

STANDARD FORMAT FOR THE WASTE DELIVERY RECEIPT FOLLOWING A SHIP'S USE OF PORT RECEPTION FACILITIES (MEPC.1/Circ.645)

The designated representative of the reception facility provider should provide the following form to the master of a ship that has just delivered waste.
This form should be retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB

1.RECEPTION FACILITY AND PORT PARTICULARS

1.1 Location/Terminal name:	
1.2 Reception facility provider(s):	
1.3 Treatment facility provider(s) – if different from above:	
1.4 Waste Discharge Date and Time from:	to

2. SHIP PARTICULARS

2.1 Name of ship:			2.5 Owner or operator:	
2.2 IMO number:			2.6 Distinctive number or letters:	
2.3 Gross tonnage:			2.7 Flag State:	
2.4 Type of ship:	Oil tanker	Chemical tanker	Bulk carrier	Ro-ro
	Other cargo ship	Passenger ship	Container	Other (specify)

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE RECEIVED

MARPOL Annex I– Oil	**Quantity (m^3)**
Oily bilge water	
Oily residues (sludge)	
Oily tank washings	
Dirty ballast water	
Scale and sludge from tank cleaning	
Other (please specify)	
MARPOL Annex II – NLS	**Quantity (m^3)/Name**
Category X substance	
Category Y substance	
Category Z substance	
OS – other substances	
MARPOL Annex IV – Sewage	**Quantity (m^3)**

MARPOL Annex V – Garbage	**Quantity (m^3)**
Plastic	
Floating dunnage, lining, or packing material	
Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc.	
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.	
Food waste	
Incinerator ash	
Other wastes (specify)	
MARPOL Annex VI – Air pollution	**Quantity (m^3)**
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
Exhaust gas-cleaning residues	

On behalf of the port facility I confirm that the above wastes were delivered.

Signature: ..... Full Name and Company Stamp: .....

Лист 33

Краткое изложение ограничений по сбросу мусора в море, налагаемых правилами 4, 5 и 6 Приложения V МАРПОЛ

Примечание: Таблица носит справочный характер. Положения Приложения V МАРПОЛ являются превалирующими.

Тип мусора[1]	Все суда, исключая платформы[4]		Платформы, находящиеся на расстоянии более 12 миль от ближайшего берега и суда в пределах 500 м от таких платформ, Правило 5
	Вне особого района. Правило 4. (Расстояние от ближайшего берега)	В пределах особого района. правило 6. (Расстояние от ближайшего берега или шельфового льда)	
Измельченные или раздробленные пищевые продукты[2]	≥3 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности[3]	Сброс разрешен
Неизмельченные или раздробленные пищевые продукты	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Остатки груза[5,6], не содержащиеся в промывных водах	Сброс запрещен		
Остатки груза[5,6], содержащиеся в промывных водах	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Моющие препараты или добавки[6], содержащиеся в трюмных промывных водах	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности (согласно условиям правила 6.1.2)	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Моющие препараты или добавки[6], содержащиеся в воде для мытья палубы и внешних поверхностей	Сброс разрешен	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Тушп животных (должны быть разделаны или другим образом обработаны для обеспечения немедленного их затопления)	Сброс в пути и в наибольшей удаленности от берега (более 100 миль и на максимальной глубине)	Сброс разрешен	Сброс запрещен
Весь другой мусор, включая пластмассы, синтетические канаты, орудия лова, пластиковые мешки для мусора, золу инсинератора, клинкер, кулинарный жир, плавающие сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы, бумагу, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и аналогичные отходы	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен

1.Когда мусор смешан или загрязнен опасными веществами, запрещенными к сбросу или подпадающими под различные требования к сбросу, то применяются более строгие требования.
2.Раздробленные или измельченные пищевые отходы должны проходить сквозь сито с ячейками не более 25 мм.
3.Сброс вышеуказанных продуктов из птицы запрещен в Антарктике, если они не сожжены, обработаны в автоклаве или обработаны для стерилизации иным способом.
4.Морские платформы, находящиеся на расстоянии 12 миль от ближайшего берега и связанные с ними суда, включая все стационарные и плавающие платформы, занятые разведкой или добычей подводных минеральных ресурсов или иными связанными с ними процессами, а также все суда, сопровождающие у таких платформ или находящиеся в пределах 500 метров от них.
5.Остатки груза означают только такие остатки груза, которые не могут быть удалены обычными доступными средствами разгрузки.
6.Эти вещества не должны быть опасными для морской окружающей среды.

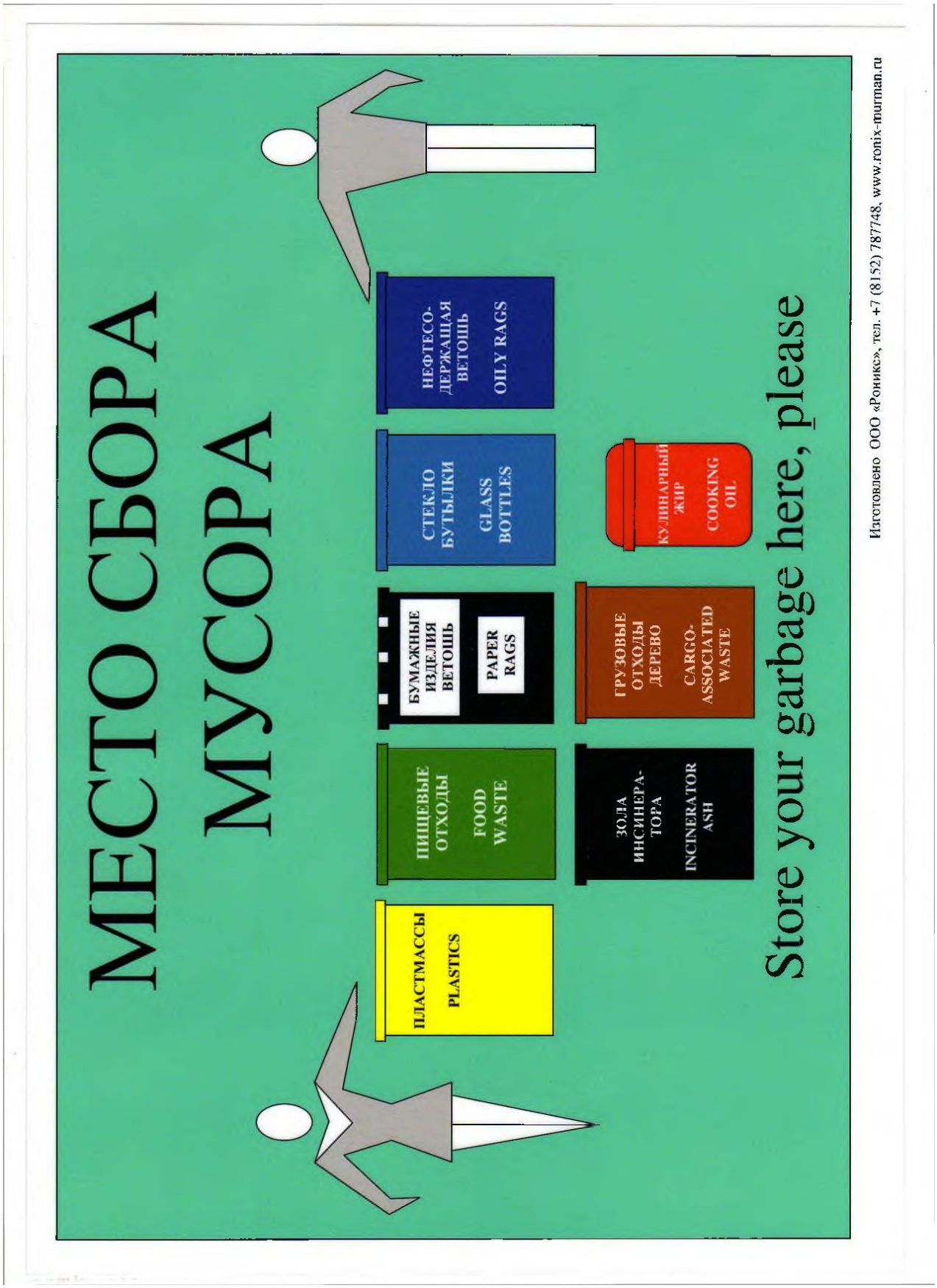
Summary of restrictions to the discharge of garbage into the sea under Regulations 4, 5 and 6 of MARPOL Annex V

Note: Table is intended as a summary reference. The provisions in MARPOL Annex V, not table, prevail.

Garbage type[1]	All ships except platforms[4]		Offshore platforms located more than 12 nm from nearest land and ships when alongside or within 500 meters of such platforms[4], Regulation 5
	Outside special areas Regulation 4. (Distances are from the nearest land)	Within special areas Regulation 6 (Distances are from nearest land or nearest ice-shelf)	
Food waste comminuted or ground[2]	≥3 nm, en route and as far as practicable	≥12 nm, en route and as far as practicable[3]	Discharge permitted
Food waste not comminuted or ground	≥12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues[5,6] not contained in wash water		Discharge prohibited	
Cargo residues[5,6] contained in wash water	≥ 12 nm, en route and as far as practicable	≥ 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives[6] contained in cargo hold wash water	Discharge permitted	≥ 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives[6] in deck and external surfaces wash water		Discharge permitted	Discharge prohibited
Animal Carcasses (should be split or otherwise treated to ensure the carcasses will sink immediately)	Must be en route and as far from the nearest land as possible. Should be >100 nm and maximum water depth	Discharge prohibited	Discharge prohibited
All other garbage including plastics, synthetic ropes, fishing gear, plastic garbage bags, incinerator ashes, clinkers, cooking oil, floating dunnage, lining and packing materials, paper, rags, glass metal, bottles, crockery and similar refuse	Discharge prohibited	Discharge prohibited	Discharge prohibited

1. When garbage is mixed with or contaminated by other harmful substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.
2.Comminuted or ground food wastes must be able to pass through a screen with mesh no larger than 25 mm.
3.The discharge of introduced avian products in the Antarctic area is not permitted unless incinerated, autoclaved or otherwise treated to be made sterile.
4.Offshore platforms located 12 nm from nearest land and associated ships include all fixed or floating platforms engaged in exploration or exploitation or associated processing of seabed mineral resources, and all ships alongside or within 500 m of such platforms.
5.Cargo residues means only those cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading.
6.These substances must not be harmful to the marine environment.

Изготовлено ООО «Роникс», тел. +7 (8152) 787748, www.ronix-murman.ru.


МЕСТО СБОРА МУСОРА
ПЛАСТМАССЫ
PLASTICS
ПИЩЕВЫЕ ОТХОДЫ
FOOD WASTE
БУМАЖНЫЕ ИЗДЕЛИЯ ВЕТОШЬ
PAPER RAGS
СТЕКЛО БУТЫЛКИ
GLASS BOTTLES
НЕФТЕСОДЕРЖАЩАЯ ВЕТОШЬ
OILY RAGS
ЗОЛА ИНСИНЕРАТОРА
INCINERATOR ASH
ГРУЗОВЫЕ ОТХОДЫ ДЕРЕВО
CARGO-ASSOCIATED WASTE
КУЛИНАРНЫЙ ЖИР
COOKING OIL
Store your garbage here, please
Изготовлено ООО «Роникс», тел. +7 (8152) 787748, www.ronix-murman.ru

Сброс любого мусора за борт запрещен, за исключением нескольких случаев

Конвенция МАРПОЛ и местные законы запрещают сброс с судов большинства видов мусора.

Только следующие виды мусора разрешено сбрасывать при соблюдении следующих условий:

За пределами особых районов, назначенных Приложением V МАРПОЛ:

- Измельченные или раздробленные пищевые отходы, способные проходить через сито с отверстиями не более 25 мм, могут быть сброшены на расстоянии не менее 3 миль от ближайшего берега.
- Другие пищевые отходы могут быть сброшены в море на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.
- Остатки груза, классифицированные как не представляющие опасности для морской среды, могут быть сброшены на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.
- Промывные воды с моющими веществами или добавками, используемые для очистки грузовых пространств, палубных и внешних поверхностей могут сбрасываться, если они не опасны для окружающей морской среды.
- При сбросе промывных вод с моющими веществами судно должно находиться в пути и как можно дальше от ближайшего берега.

В пределах особых районов по Приложению V МАРПОЛ:

- Применяются более строгие требования к сбросу пищевых отходов и остатков грузов, И
- Обращаться за справкой к Приложению V МАРПОЛ и к судовому плану операций с мусором.

Для всех морских районов судна, перевозящие специализированные грузы, такие как живой скот или твердые навалочные грузы, должны обращаться за информацией к Приложению V и связанному с ним Руководству по применению Приложения V.

Сброс любого мусора за борт должен регистрироваться в Журнале операций с мусором.

За нарушения этих требований может быть наложен штраф.

Discharge of all garbage into the sea is prohibited except provided otherwise

The MARPOL Convention and domestic law prohibit the discharge of most garbage from ships.

Only the following garbage types are allowed to be discharged and under the specified conditions.

Outside Special Areas designated under MARPOL Annex V:

- Comminuted or ground food wastes (capable of passing through a screen with openings no larger than 25 millimetres) may be discharged not less than 3 nautical miles from the nearest land.
- Other food wastes may be discharged not less than 12 nautical miles from the nearest land.
- Cargo residues classified as not harmful to the marine environment may be discharged not less than 12 nautical miles from the nearest land.
- Cleaning agents or additives in cargo hold, deck and external surfaces washing water may be discharged only if they are not harmful to the marine environment.
- With the exception of discharging cleaning agents in washing water, the ship must be en route and as far as practicable from the nearest land.

Inside Special Areas designated under MARPOL Annex V

- More stringent discharge requirements apply for the discharges of food wastes and cargo residues; AND
- Consult Annex V and the shipboard garbage management plan for details.

For all areas of the sea, ships carrying specialized cargos such as live animals or solid bulk cargoes should consult Annex V and the associated Guidelines for the implementation of Annex V.

Discharge of any type of garbage must be entered in the Garbage Record Book

Violation of these requirements may result in penalties.

Изготовлено ООО «Роникс», тел. +7 (8152) 787748, www.ronix-murman.ru

Приложение И

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С “ПЛАНОМ…”

С “Планом…” ознакомлен.

Должность	Фамилия, имя, отчество	Подпись	Дата

Лист 37

ОАО МОРСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ
JSC MARINE ARCTIC GEOLOGICAL EXPEDITION

УТВЕРЖДАЮ
APPROVED
Генеральный директор
ОАО МАГЭ
Director General of MAGE

_____ **Г.С. Казанин**
Kazanin
“ 22 ” 01 2007 г.
2007

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ Т/Х “ГЕОФИЗИК”

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN OF M/V “GEOFIZIK”

Одобрено по поручению Правительства Российской Федерации

Approved under the authority of the Government of Russian Federation

МУРМАНСКИЙ ФИЛИАЛ
ОДОБРЕНО
«01» февраля 2007

150-39
01.02.07
РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

Разработчик документации
ООО “Роникс”
Designing firm Ronix Co. Ltd
183038, Россия, г. Мурманск, ул. Воровского, 5/23, оф. 318
183038, Russia, Murmansk, Vorovskogo str., 5/23, office 318

Генеральный директор
Director General

_____ **С.Ю.Федоровский**
S.Fedorovskiy
“ 22 ” 01 2007 г.
2007

2007

ОДОБРЕНИЕ ПЛАНА
APPROVAL OF PLAN

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Ship's name: "Geofizik"

Port of registry: Murmansk

Flag: Russian Federation

Year and place of building: 1983, USSR, Khabarovsk

Gross Tonnage: 742

Displacement with draught up to load line: 1157 t

Light-ship displacement: 791 t

Registered number: 820209

IMO number: 8138798

Sign call: UAMO

Length of the ship overall: 55.60 m

Breadth of the ship: 9.32 m

Draught of the ship with displacement up to summer loadline in sea water: 4.22 m

Area of navigation: unrestricted

Название судна: "Геофизик"

Порт приписки: Мурманск

Флаг: Российская Федерация

Год и место постройки: 1983, СССР, г. Хабаровск

Валовая вместимость: 742

Водоизмещение по грузовую марку: 1157 т

Водоизмещение порожнем: 791 т

Регистровый номер: 820209

Номер ИМО: 8138798

Позывной сигнал: UAMO

Длина судна габ.: 55.60 м

Ширина судна: 9.32 м

Осадка судна в полном грузу по грузовую марку в морской воде 4.22 м

Район плавания: неограниченный

CONTENTS

Page

Introduction 5

1. Preamble 6

2. Reporting requirements 7

2.1. When to report 7

2.2. Information required 7

2.3. Who to be contacted 10

3. Steps to control discharge 12

3.1. Operational spills 12

3.2. Spills as result of accident 14

4. National and local co-ordination 18

5. Additional information (non-mandatory) 19

Appendix 1. Coastal state contact information 21

Appendix 2. Plan of fuel oil, lube oil and sludge tanks 100

Appendix 3. Scheme of fuel taking and transferring 101

Appendix 4. Shipboard oil pollution emergency plan. Summary flow chart 102

Appendix 5. Sheef of acquant with "SOPEP" 103

СОДЕРЖАНИЕ

Лист

Введение..... 5

1. Преамбула..... 6

2. Требования к передаче сообщений..... 7

2.1. Когда следует передавать сообщение..... 7

2.2. Требуемая информация..... 7

2.3. С кем следует установить связь..... 10

3. Меры по контролю за сбросами..... 12

3.1. Эксплуатационные разливы.....12

3.2. Разливы как результат аварии..... 14

4. Координация на национальном и местном уровне..... 18

5. Дополнительная информация.....19

Приложение 1. Пункты связи.....21

Приложение 2. Схема расположения танков топлива, масла и нефтеостатков.....100

Приложение 3. Схема приема и перекачки топлива.....101

Приложение 4. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Краткая схема.....102

Приложение 5. Лист ознакомления с "Планом…".....103

INTRODUCTION

1. This Plan is written in accordance with requirements of Regulation 37 of Annex I the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 elating thereto with taking into account of revisions of Annes to Protocol from 15.10.2004.

2. The purpose of the Plan is to provide guiance to the Master and officers on board the ship with espect to the steps to be taken when an oil pollution incident has occurred or is likely to occur.

3. The Plan contains all information and operational instructions required by the Guidelines. The appendices contain names, telephone, telex numbers, etc. of all contacts referenced in the Plan, as well as other reference material.

4. This Plan has been approved by the Register and, except as provided below, no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Register.

5. Changes to Section 5 and the Appendix 1 will not be required to be approved by the Register. The Appendix 1 should be maintained up to date by the owners, operators and managers.

ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий план составлен в соответствии с требованиями правила 37 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней с учетом поправок к приложениям к Протоколу от 15.10.2004.

2. Цель плана состоит в предоставлении руководства для капитана и лиц командного состава судна относительно мер, которые должны приниматься, когда происходит или может произойти инцидент, связанный с загрязнением нефтью.

3. План содержит всю информацию и инструкции по эксплуатации, требуемые Руководством. В приложениях содержатся имена, номера телефонов, телефаксов и т.д. всех пунктов связи, указанных в Плане, а также другие справочные материалы.

4. Настоящий План одобрен Регистром, и, за исключением предусмотренного ниже, без предварительного одобрения Регистра любая его часть не должна изменяться или пересматриваться.

5. Не требуется, чтобы Регистр одобрял изменения раздела 5 и Приложения 1. Приложение 1 должно постоянно обновляться собственниками, операторами и управляющими.

1. PREAMBLE

1.1. The Plan is available to assist personnel in dealing with an unexpected discharge of oil. Its primary purpose is to set in motion the necessary actions to stop minimize the discharge and to mitigate its effects.

1.2. Action of crew for preventing oil pollution of sea from the ship in extraordinary circumstances is a part of complex of measures for ensuring ship's safety and damage control in accordance with requirements of International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS 74) and Guidance for Prevention and Control damage of Marine Fleet.

1.3. The Master is responsible for entrying The Plan into force on board, for inserting amendments into list of addresses and means of communication and for correction as due to alterations are made on board as results of studies, training and practical action of crew combating with oil spill.

1.4. Officer in charge who a co-ordinates actions is to prevent acedental oil discharge is chief mate. He is responsible for training of crew in performing measures specified in the present Plan.

1.5. While using the Plan, together with scheme that is given in Appendix 2, the additional technical documentation may be needed (specification, general arrangements plan, calculation of stability etc.), that is kept at main command post of the ship.

1.6. Without interfering with shipowner`s liability, some coastal States consider that it is their responsibility to define techniques and means to be taken against a marine pollution incident and approve such operations which might cause further pollution, i.e. lightening. States are in general entitled to do so under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Polution Casualties, 1969 (1969 International Convention).

1. ПРЕАМБУЛА

1.1. План предназначен для оказания персоналу помощи в принятии мер в отношении неожиданного сброса нефти. Его главная цель состоит в обеспечении необходимых действий для прекращения или уменьшения сброса и смягчения его последствий.

1.2. Действия экипажа по предотвращению загрязнения нефтью с судов при чрезвычайных обстоятельствах являются частью комплекса мер по обеспечению безопасности и живучести судна в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС 74) и и Наставления по предупреждению аварий и борьбе за живучесть судов (НБЖС).

1.3. Ответственность за введение Плана в действие на судне и внесение в него изменений с целью корректировки адресов и средств связи, приведения его в соответствие с изменениями, происходящими на судне, а также за корректировку по результатам учений, тренировок и практических действий экипажа по борьбе с разливами нефти возлагается на капитана судна.

1.4. Координацию работ по предотвращению аварийных разливов нефти на судне осуществляет "офицер по разливам" - старший помощник капитана. На него возлагается также контроль над обучением экипажа навыкам выполнения мероприятий, предусмотренных данным Планом.

1.5. При работе с Планом наряду с приведенной в Приложении 2 схемой возможно потребуется дополнительная техническая документация (спецификация, чертежи общего расположения, расчеты остойчивости и т.п.), которая находится на главном командном пункте судна.

1.6. Не затрагивая вопрос об ответственности собственников судов, некоторые прибрежные государства считают, что их обязанностью является определение методов и средств борьбы с инцидентом, повлекшим загрязнение моря, и санкционирование таких операций, которые могут вызвать дальнейшее загрязнение, например, частичной разгрузки судов. В целом государства имеют право на такие действия согласно Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года (Конвенции относительно вмешательства в открытом море 1969 года).

2. REPORTING REQUIREMENT

2.1. When to report

2.1.1. Report of incident involving oil pollution shall be made without delay. If possible report shall be made by radio, telephone, telex, but in any case by the fastest channel available at the time report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

2.1.2. Report to a nearest coastal state is required in each case when is actual:

- a discharge of oil as result of damage to the ship or its equipment or for purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea;
- while ship operating instantaneous rate of discharge of oil content is more than Convention MARPOL 73/78 permitted.

2.1.3. Report to a nearest coastal state of possible discharge shall be made as a rule in such cases:

- a damage, failure or breakdown which affects the safety of the ship. Examples of such incidents are collision, grounding, fire on board, explosion, damage of construction, flooding, cargoshifting;
- failure or breakdown of machinery or equipment which results in impairment of the safety of navigation. The examples of such cases are failure or breakdown of steering gear, propulsion machinery, ship's electrical plant or main navigational equipment.

When the necessity of report is estimated the following factors should be taken into account as minimum:

- nature of damage, failure or breakdown of the ship, machineries or gears;
- ship's location and nearness to coast or another navigational troubles;
- weather, tide, current and sea state;
- density of traffic.

2.2. Information required

2.2.1. The form of primary report is presented in Table 1. For supplementary report as far as possible this form is used. The form of report is delivered with account of Resolution of IMO A.851(20) - General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants.

2. ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ

2.1. Когда следует передавать сообщение

2.1.1. Сообщение об инциденте, вызывающем загрязнение нефтью, должно быть передано без задержки. Сообщение, когда возможно, передается по радио, телефону, телексу, но во всяком случае – с помощью наиболее быстрого и доступного в момент инцидента средства. Сообщение по радио передается, насколько возможно, в первую очередь.

2.1.2. Сообщение ближайшему прибрежному государству требуется всякий раз, когда происходит фактический:

- сброс нефти в результате повреждения судна или его оборудования или в целях обеспечения безопасности судна или спасания людей на море;
- сброс во время эксплуатации судна нефти, количество или мгновенная интенсивность сброса которой превышает допустимые Конвенцией МАРПОЛ 73/78 нормы.

2.1.3. Сообщение ближайшему прибрежному государству, как правило, должно быть передано при наличии вероятности сброса в следующих случаях:

- повреждение, выход из строя или поломка, которые влияют на безопасность судна. Примерами таких ситуаций являются столкновение, посадка на мель, пожар, взрыв, повреждение конструкции, затопление, смещение груза;
- выход из строя или поломка механизмов и оборудования, которые ведут к нарушению безопасности мореплавания. Примерами таких случаев являются выход из строя или поломка рулевой машины, гребной установки, электроэнергетической установки, важного судового навигационного оборудования.

При оценке необходимости сообщения должны приниматься во внимание, как минимум, следующие факторы:

- характер повреждения, выход из строя или поломка судна, механизмов или оборудования;
- местонахождение судна и близость его к берегу или другие навигационные опасности;
- погода, прилив, течение и состояние моря;
- интенсивность движения.

2.2. Требуемая информация

2.2.1. Форма первоначального сообщения представлена в табл.1. Для дополнительных сообщений должна, насколько возможно, использоваться эта же форма. Форма сообщения разработана с учетом Резолюции ИМО А.851(20) "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязнителями моря".

SHIPBOARD MARINE POLLUTION EMERGENCY PLAN FOR OIL
Sample format for initial notification

A (SHIP NAME, CALL SIGN, MMSI, ID INMARSAT-C, FLAG)

B (DATE AND TIME OF EVENT, UTC)

D D H H M M

C (POSITION, LAT.,LONG.) OR D (BEARING, DISTANCE FROM LANDMARK)

N S

d d m m

E W

d d d m m

d d d N miles

E (COURSE)

d d d

F (SPEED, KNOTS)

kn kn 1/10

L (INTENDED TRACK)

M (RADIO STATION(S) VHF, MF SSB, HF SSB, INMARSAT MES) GUARDED:

N (DATE AND TIME OF NEXT REPORT, UTC)

D D H H M M

P (TYPE AND QUANTITY OF CARGO/BUNKERS ON BOARD)

Q (BRIEF DETAILS OF DEFECTS/DEFICIENCIES/DAMAGE)

R (BRIEF DETAILS OF POLLUTION, INCLUDING ESTIMATE OF QUANTITY LOST)

S (BRIEF DETAILS OF WEATHER AND SEA CONDITIONS)

WIND — direction; speed (Beaufort)

SWELL — direction; height (m)

T (CONTACT DETAILS OF SHIP'S OWNER/OPERATOR/AGENT)

U (ship size and type)

Length: 55.6 (m) Breadth: 9.32 (m) Draught (m) type: reseach, geophysical

Таблица 1

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ
Образец формата первоначального уведомления

A (название судна, позывные, идентификационный номер, номер ИНМАРСАТ-С, флаг)

B (дата и время события, UTC)

D D H H M M

C (местоположение, широта, долгота) или D (пеленг, расстояние до берегового ориентира)

N S
d d m m
E W
d d d m m

d d d мор.мили

E курс

d d d

F (скорость, узлы)

уз. уз. 1/10

L (предполагаемый путь)

M (прослушиваемые радиостанции/частоты УКВ-, ПВ-, КВ-радиостанции, ИНМАРСАТ МЕС)

N (дата и время следующего сообщения, UTC)

D D H H M M

P (вид и количество груза/бункерного топлива на борту)

Q (краткие сведения о дефектах/недостатках/повреждении)

R (краткие сведения о загрязнении, включая оценку потерянного количества)

S (краткие сведения о состоянии погоды и моря)

ветер — направление; скорость (шкала Бофорта)

волнение — направление; высота (м)

T (сведения о пунктах связи собственника/оператора/агента судна)

U (размеры и тип судна)

длина: 55.6 (м) ширина: 9.32(м) осадка: (м) тип: исследовательское, геофизическое

X (ADDITIONAL INFORMATION) BRIEF DETAILS OF INCIDENT: NEED FOR OUTSIDE ASSISTANCE: ACTIONS BEING TAKEN: NUMBER OF CREW AND DETAILS OF ANY INJURIES: DETAILS OF P&I CLUB AND LOCAL CORRESPONDENT: MOBILE PHONES NUMBERS: OTHERS:

2.2.2. If the language difficulties may exist, the languages used shall include English with using if possible Standard Marine Navigational Vocabulary. For report the International Code of Signals may be used with agreement of parties. When it is used the proper mention shall be entered immediately after letter index. The radio communication procedure need to be in the line with the GMDSS provisions.

2.2.3. Supplementary data for filling Table 1 is presented further:

A - name of the ship, call sign or ship station identity, MMSI number, INMARSAT-C number and flag of the ship;

B - a digit group giving day of month (first two digits), hours and minutes (last two digit group);

C - a four digit group giving latitude in degrees and minutes suffixed with N (North) or S (South), and a five digit group giving longitude in degrees and minutes suffixed with E (East) or W (West) or

D - true bearing (first three digits) and distance in nautical miles from a clearly identified landmark (stand landmark);

E - true course;

F - speed in knots and tenths of knot;

L - intended track. For route information, latitude and longitude shall be indicated for each turn point, expressed as in C afore, together with type of intended track between these points, for example "RL" (rhumbe line), "GC" (great circle) or "coastal", or, in case of coastal sailing, the estimated date and time of passing significant points expressed by a six digit group as in B afore;

M - state in full names of station/ frequencies VHF, MF SSB, HF SSB, INMARSAT MES guarded;

N - date and time group expressed as in B;

P - names and quantities of bunkers aboard;

Q - brief details of defects/deficiencies/damage. Brief details of ship's condition and possibility of fuel oil transferring;

R - brief details of pollution. Type of discharged oil, estimation of its quantity, definition of movement of oil spot, if possible, estimation of surface of pollution position. Position expressed as in C or D;

S - brief details of prevailing weather and sea conditions;

T - name, address, telephone and telex number of ship's owner and representative (charterer, owner or operator of the ship or their agent);

Продолжение таблицы 1

X (дополнительная информация) краткие сведения об инциденте: необходимость в посторонней помощи: предпринимаемые действия: количество членов экипажа и сведения о телесных повреждениях: сведения о клубе Пи энд Ай (или другом страхователе) и местном корреспонденте: номера мобильных телефонов: прочая:

2.2.2. Когда могут возникать языковые трудности, используемые языки должны включать английский с использованием, когда это возможно, Стандартного морского навигационного словаря-разговорника. Для передачи подробной информации может быть использован, по усмотрению, Международный свод сигналов. При его использовании в текст сообщения сразу после буквенного индекса необходимо внести соответствующие указания об этом. Обеспечение связи должно осуществляться с помощью средств ГМССБ.

2.2.3. Ниже приведены дополнительные данные для заполнения табл.1.

A - название судна, позывные или опознавательные данные судовой радиостанции, идентификациооный номер, номер ИНМАРСАТ-С и флаг судна;

B - группа из шести цифр, указывающая день (первые две цифры), часы и минуты (последние две цифры);

C - группа из четырех цифр, указывающая широту в градусах и минутах, а также знаки N (север) или S (юг), и группа из пяти цифр, указывающая долготу в градусах и минутах, а также знаки E (восток) или W (запад), или

D - истинный пеленг (первые три цифры) и расстояние в морских милях от четко опознаваемой береговой отметки (указать береговую отметку);

E - истинный курс;

F - скорость в узлах и десятых долях узла;

L - предполагаемый путь. При описании пути необходимо давать широту и долготу каждой поворотной точки, как в "C" с указанием типа предполагаемого пути между этими точками, например, "RL" (по локсодромии), "GC" (по дуге большого круга) или "вдоль береговой линии" в случае прибрежного плавания, ожидаемую дату и время прохождения характерных точек в виде группы из шести цифр, как в"B";

M - полностью указать наименования прослушиваемых станций/частот УКВ-, ПВ-, КВ-радиостанции, ИНМАРСАТ МЕС);

N - группа, указывающая дату и время, как в "B";

P - наименование и количество бункера на борту судна;

Q - краткие сведения о неисправностях/недостатках/повреждениях; Краткие сообщения о состоянии судна и возможности перекачки топлива;

R - краткие сведения о загрязнении. Название нефтепродуктов, сброшенных в море; оценка количества; оценка перемещения сброшенных нефтепродуктов; по возможности, оценка поверхности района разлива. Место дается как в "C" или "D";

S - краткое описание превалирующих погодных и морских условий.

T - имя, адрес, номер телекса и телефона судовладельца и представителя (фрахтователь, владелец, или оператор судна или их агент);

U - сведения о длине, ширине, осадке и типе судна; -

X - дополнительная информация:

краткое описание инцидента;

необходимость помощи извне, помощь, которая была затребобована или была предоставлена другими судами;

предпринимаемые действия в отношении сброса и движения судна;

количество экипажа и сведения о каких-либо телесных повреждениях;

сведения о клубе Пи анд Ай (или другом страхователе) и местном корреспонденте;

номера мобильных телефонов;

другие сведения.

2.2.4. После передачи первоначального сообщения в объеме таблицы 1 пункта 3.2.1, как можно ранее и насколько это практически возможно, следует передать дополнительное сообщение, содержащее информацию важную для защиты морской среды. Эта информация должна включать пункты: P; Q; R; S; X.

2.2.5. Следующая дополнительная информация должна быть направлена судовладельцу или оператору либо в то же самое время, когда отправляется первоначальное сообщение, либо в возможно короткое время после него:

- дополнительные детали повреждения судна и оборудования;
- сохраняются ли имеющиеся повреждения до сих пор;
- оценка пожароопасности и предпринятые меры предосторожности;
- размещение груза на борту и его количество;
- число несчастных случаев;
- ущерб и повреждения, нанесенные другим судам;
- время (GMT), когда была запрошена помощь и время, в течение которого ожидалась помощь;
- первейшие требования в запасных частях и других материалах;
- любая другая важная информация.

2.3. С кем следует установить связь

2.3.1. При вовлечении в инцидент, вызывающий загрязнение или его вероятность, судно должно поддерживать связь с прибрежным государством или портом, с организациями, заинтересованными в судне.

Пункты связи представлены в Приложении 1.

Связь должна поддерживаться круглосуточно.

2.3.2. **Связь с прибрежным государством** начинается с первоначального сообщения, передаваемого в соответствии с пунктом 2.2.1 данного Плана.

При отсутствии в Приложении 1 пункта связи или в случае невозможности или задержки в установлении связи с пунктом, указанном в Приложении 1, следует связаться с ближайшей береговой радиостанцией, назначенной станцией для сообщения о движении судов, или спасательно-координационным центром скорейшим из имеющихся в наличии средств.

2.3.3. **While the ship being in a port** contact is established with the point specified in Appendix 1. If in Appendix 1 the address of point to contact is absent it is necessary when arrival to obtain detailed information concerning local order of reporting.

Aboard the communication shall be established with following port representatives:

- a harbour master (terminal/loading master);
- a department of fire safety (in case of esplosion or fire);
- an agent;
- headquarters of port;
- representative of P&I Club (or other insurant);
- owner/operator;
- charterer;
- cleaning work contractor.

2.3.4. **Contact with agency of ship's interest** shall made with the point of communication detected in Appendix 1.

When elimination of accident is required to transfer oil, water ballast etc., the effect of the action on stress and stability of the ship shall be taken into account. If estimation of this effect is impossible the necessary information shall be provided by ship's owner.

2.3.3. **Связь с портом (при нахождении судна в порту)** устанавливается с пунктом, указанным в Приложении 1. При отсутствии в Приложении 1 адреса для связи в данном порту необходимо получить по прибытию в порт подробные сведения, касающиеся местного порядка передачи сообщений.

На судне следует иметь пункты связи со следующими представителями в порту:

- капитан порта (terminal/loading master);
- отдел пожарной охраны (на случай взрыва или пожара);
- агент;
- портовые власти;
- представитель клуба P&I (или другого страхователя);
- судовладелец/управляющий;
- фрахтователь;
- подрядчик по очистительным работам.

2.3.4. **Связь с организациями, заинтересованными в судне**, должна устанавливаться через пункты связи, указанные в Приложении 1.

При устранении аварийных ситуаций, связанных с необходимостью перекачки на судне нефтепродуктов, балласта и т.п., должны учитываться воздействия этих перекачек на общее напряжение и остойчивость судна. При невозможности оценки на судне воздействия перекачек на напряжение и остойчивость судна следует обратиться к судовладельцу за необходимой информацией.

3. STEPS TO CONTROL DISCHARGE

3.1. Operational spills

3.1.1. To prevent spills resulting from ship's operating is necessary strict execution of requirements of such ship's documents as:

- technical description and instruction of maintaining system of loading and transferring of fuel oil;
- recommendations of preventing pollution from ships.

While the ship operating the most probable situation of spill to occur is bunkering. During this action the spills are mostly probable from of suctions of fuel loading and delivering, lube oil loading, bilge water unloading.

Also the discharge of fuel oil is possible through air pipes of tanks (especially when bunkering). While bunkering the constant control of watchkeeper is necessary at this region of deck.

In case of oil spilling on deck, fuel oil loading is necessary to interrupt and to begin elimination of oil spill results:to collect it into pails, barrels and etc., to gather with oil absorbent material (sand, sawdust, rag).

No washing fuel oil overboard. Throwing down overboard saturated with oil sand, sawdust and rag is forbidden. The sand, sawdust and rag must been landed.

If while bunkering the visible traces of oil are observed on surface of water in immediate vicinity of the ship it is necessary to:

- notify the person in charge ashore (a list of contacts is given in Appendix 1);
- put down the appropriate entry in the ship book;
- if a reason is considered that oil spill is a result of any violation in bunkering it is necessary to interrupt this process. The bunkering shall be resumed only after the cause of oil spill appearing have been eliminated and permission of Authorities obtained. Report of the discharge shall be made to the coastal Authorities, the owner, harbour master or agent of the ship.

3.1.2. **When in bunkering spills from fuel oil** pipe and air pipes of tanks are discovered it is necessary to act in accordance with theprovisions of Table 2.

Table 2

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- start ship alarm and detect its type and location of area of oil spill; - stop fuel oil bunkering activities; - start a fire pump and make ready fire extinguishing system; - organize collection of the oil spills from the deck and take all appropriate measures to prevent oil discharge overboard;	watch mate 3rd engineer watch engineer watch engineer

3. МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСАМИ

3.1. Эксплуатационные разливы

3.1.1. В целях предотвращения эксплуатационных разливов нефтепродуктов необходимо строгое соблюдение требований следующих судовых документов:

- технического описания и инструкции по эксплуатации системы приема и перекачки топлива;
- наставления по предотвращению загрязнения с судов.

Наибольшая вероятность эксплуатационного разлива нефтепродуктов может иметь место при бункеровке судна. При этом утечки нефтепродуктов наиболее вероятны у патрубков приема и выдачи топлива, приема масла и выдачи льяльных вод.

Также выброс нефтепродуктов возможен через воздушные трубы цистерн (особенно в период окончания бункеровочных операций). В этих районах палубы во время бункеровочных операций должно быть обеспечено постоянное наблюдение вахтенной службы.

В случае пролива топлива на палубу при бункеровке необходимо прекратить прием топлива и приступить к устранению последствий пролива топлива путем сбора в ведра, бочки и т.п. и сбора с помощью впитывающих нефть материалов (песок, опилки, ветошь).

Смывать нефть с палубы за борт запрещается. Запрещается сбрасывать за борт пропитанные нефтепродуктами песок, опилки, ветошь. Песок, опилки и ветошь должны быть сданы за берег.

При появлении в процессе бункеровки вблизи судна на поверхности воды нефти необходимо:

- информировать ответственное лицо берегового персонала (координаты указаны в Приложении 1);
- сделать соответствующую запись в судовом журнале;
- если имеются основания считать, что нефть появилась на воде вследствие каких-либо нарушений нормального процесса бункеровки, следует немедленно прекратить эти операции. Возобновление их возможно только после устранения причин появления нефти на воде и получения разрешения от уполномоченных на это властей.

Информация о сбросе должна быть передана ответственному лицу берегового персонала, судовладельцу, капитану порта и агенту, обслуживающему судно.

3.1.2. **При обнаружении утечки нефтепродуктов** при бункеровочных операциях из трубопроводов приема топлива, а также из воздушных труб цистерн, содержащих нефтепродукты, необходимо действовать в соответствии с положениями таблицы 2.

Таблица 2

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
-объявить общесудовую тревогу с указанием вида тревоги и места разлива нефти;	вахтенный помощник
- прекратить прием топлива;	третий механик
- запустить пожарный насос и подготовить систему пожаротушения;	вахтенный механик
- организовать сбор разлитой на палубе нефти и принять все меры по недопущению ее попадания за борт;	вахтенный механик

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- watch water surface and if the visible oil trace is observed notify the coastal authorities about the incident;	watch mate
- call an oil recoverer;	watch mate
- estimate the quantity of spilling oil and size of the oil spot;	3rd engineer
- in the case of oil firing act according to the Emergency Operation Plan;	chief engineer
- provide recording a number and membership and technical means taking part in liquidating spills from water area of the port and duration of the work;	chief mate
- make entry in the ship and engine books.	watch mate chief mate chief engineer

3.1.3. **If fuel oil tank is overflowed** and fuel oil spills on deck it is necessary to act according to item 3.1.2 of this Plan.

In addition the fuel oil shall be transferred from overflowed tank into empty or filled in part tanks or to an coastal installation.

3.1.4. **When leak of the hull in the area** of fuel oil tanks is discovered initial measures is to:

- transfer fuel oil from the damage tanks into empty or partially filled tanks or to coastal or another ship;
- close pipelines connected with damage tanks;
- if possible restore the leakage of the hull.

As the fuel oil transfering as the measures which is made to restore the leakage shall be taken into account in respect of its affects on strength of the hull and ship's stability.

Actions is necessary to execute in accordance with the provisions of Table 3.

Table 3

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- start alarm, according to circumstances reduce speed or stop the ship; fixe the ship particulars: displacement, draught, heel and trim in time the leakage was being discovered;	watch mate Master
- start fire pump;	watch engineer
- prepare to start fuel oil pump;	watch engineer
- discover location of oil spill. If spilling is slack the location of leakage is to discover visually because of tank sounding have no result in that case;	officer of alarm team

Продолжение таблицы 2

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- наблюдать за водной поверхностью и при появлении нефтяных пятен от попавшей с судна за борт нефти сообщить береговым властям;	вахтенный помощник
- вызвать нефтесборщик;	вахтенный помощник
- оценить количество пролитой за борт нефти и размер нефтяного пятна;	третий механик
- в случае возгорания нефти действовать согласно расписанию по пожарной тревоге;	старший механик
- обеспечить запись состава и количество персонала и технических средств, участвующих в ликвидации разлива в акватории порта и времени работы;	старший помощник вахтенный помощник
- произвести запись в судовом журнале и в машинном журнале.	старший помощник старший механик

3.1.3. **При переполнении топливных цистерн** и выливе топлива на палубу необходимо действовать в соответствии с пунктом 3.1.2. данного Плана. Дополнительно следует осуществить перепуск излишков топлива из переполненной цистерны в пустые или частично заполненные цистерны или на берег.

3.1.4. **При обнаружении течи** корпуса в районе топливных цистерн первоочередными мерами являются:

- перекачка нефти из поврежденной цистерны в пустые или частично заполненные судовые цистерны, либо выгрузка на берег или другое судно;
- перекрытие трубопроводов, связанных с поврежденной цистерной;
- по возможности устранение течи корпуса.

При откачке топлива из поврежденных цистерн, а также при устранении трещин в корпусе необходимо учитывать воздействие этих мероприятий на напряжения в корпусе и остойчивость судна.

Действовать необходимо в соответствии с положениями табл.3.

Таблица 3

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- объявить общесудовую тревогу, в соответствии с обстановкой снизить или остановить ход судна; зафиксировать данные о водоизмещении, осадке, крене и дифференте судна на момент обнаружения течи;	вахтенный помощник капитан
- запустить пожарный насос;	вахтенный механик
- подготовить к запуску насос перекачки топлива;	вахтенный механик
- определить место утечки нефти. При незначительных утечках место повреждения корпуса определяется визуально, так как определение путем замера уровня в данном случае малоэффективно;	командир аварийной партии

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- close the pipe line connected with damaged tank;	watch engineer
- define availability and quantity of fuel oil in tanks;	watch engineer
- unload in part or transfer fuel oil from the damaged tanks in accordance with directions of Main Control Post (wheel house);	3rd engineer
- if possible abolish leak of hull;	chief mate
- estimate quantity of spilling fuel oil;	chief mate
- make entry in the ship and engine books.	chief mate chief engineer

3.2. Spilling as result of accident

3.2.1. In all events of accident combating for ship safety shall de organized with all possible and property neasures for preventing or reducing oil discharge to sea.

3.2.2. **When grounding** emergency alarm the crew executes according to the Master List in squads.

When the hull is damaged in area of fuel tanks besides of specified in the Master List in squads the following measures shall be undertaken (Table 4):

Table 4

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- start a fire pump and get ready fire-extinguishing system;	watch engineer
- if possible, deenergise eletrical equipment in area of hull damage;	electrical engineer
- stop supply ventilator of the engine room and accommodation;	electrical engineer
- when oil fire near board operate in accordance with the Emergency Operation Plan using fire extinguishing means, drive oil off the board by water steam from fire nozzles;	chief mate
- obtain a full information about the damage of the hull in the area of fuel oil tanks by visual observing and inspection;	chief mate
- close the pipe lines, which are connected with damaged tanks;	watch engineer
- transmit a report about accidental spill in accordance with the Part 3 of this Plan;	watch mate chief mate

Продолжение табл.3

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденной цистерной;	вахтенный механик
- уточнить наличие и количество топлива в цистернах;	вахтенный механик
- частично откачать или перекачать топливо из поврежденной цистерны в соответствии с распоряжением Главного поста управления (рулевой рубки);	третий механик
- по возможности устранить течь корпуса;	старший помощник
- оценить количество вылитой нефти;	старший помощник
- сделать запись в судовом журнале и машинном журнале.	старший помощник старший механик

3.2. Разливы в результате аварий

3.2.1. Во всех случаях аварии необходимо организовать борьбу за живучесть судна, принимая все возможные и целесообразные меры для предотвращения или уменьшения сброса нефти в море.

3.2.2. **При посадке на мель** экипаж по сигналу общесудовой тревоги действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

При повреждении корпуса в районе топливных цистерн, наряду с действиями, предусмотренными Расписанием по тревогам, должны быть приняты следующие меры (табл.4):

Таблица 4

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- запустить пожарный насос и подготовить систему пожаротушения;	вахтенный механик
- обесточить, по возможности, оборудование в районе повреждения корпуса;	электромеханик
- остановить приточные вентиляторы МО и жилых помещений;	электромеханик
- при возгорании нефти у борта судна действовать в соответствии с Расписанием по пожарной тревоге, использовать средства пожаротушения, отгон нефти от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов;	старший помощник
- получить подробную информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных цистерн путем визуального осмотра и обследования;	старший помощник
- перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденными цистернами;	вахтенный механик
- передать сообщение об аварийном разливе в соответствии с разделом 2 данного Плана;	вахтенный помощник старший помощник

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- consider variants of fuel oil transfer from damaged tanks into empty or partially filled tanks, taking into account stability of the ship and stress in the hull. If the affect of fuel oil transfer on stress in the hull and ship's stability is impossible to be estimated onboard and at serious damages it is necessary to connect with the Fleet Department of owner in order to obtain this information. The Fleet Department is providing an assistance of Classification Society or any organisation for calculations of damage stability and damaged longitudinal strength;	chief engineer chief mate
- transfer fuel oil from damaged tanks in accordance with directions of Main Control Post (wheel house);	watch engineer
- if there are no sufficient capacity aboard for removing fuel oil from damaged tanks, ask another ships for assistance; transferring fuel oil from ship to ship is advisable to execute by pumps of damaged ship using when possible electrical energy of intact ship. When transferring the recommendations of i. 3.1.2 in respect to bunkering shall be taken into account;	chief engineer chief mate
- organize leak sealing;	chief mate
- if the ship is inside oil area the water for cooling mechanisms or providing fire pump shall be taken from bottom sea chests. In this case a location of sea chests relativly the point of hull grounding is to take in consideration;	chief engineer watch engineer chief mate
- make entry in the ship and engine books.	chief engineer

3.2.3. **In case of fire/explosion**, with starting alarm the crew executes in accordance with the Master List in squads. When oil firing near board, it is necessary to act in accordance with the Master List squads; oil is to be driven off board by water steams from fire nozzles.

3.2.4. **In case of collision**, with starting alarm the crew executes in accordance with the Master List in squads. When as results of collision is a leakage of the hull in area of fuel oil tanks, for reducing the loss from marine pollution the action shall be made in accordance with i. 3.2.5 of the present Plan.

3.2.5. **In case of hull damage** with starting alarm the crew executes in accordance with the Master List. When the damage is located in area of fuel oil tanks, for reducing the loss from marine pollution the following measures shall be undertaken (Table 5):

Продолжение табл. 4

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- рассмотреть варианты перекачки нефти из аварийных цистерн в свободные или не полностью заполненные цистерны с учетом остойчивости и напряжения корпуса. При невозможности оценить на судне воздействие перекачки нефти на напряжение и остойчивость и при серьезных повреждениях необходимо установить связь с отделом флота для получения этой информации. Технический менеджер запрашивает помощь классификационного общества или другой компетентной организации для выполнения расчетов аварийной остойчивости и продольной прочности;	старший помощник старший механик
- перекачать нефть из аварийной цистерны в соответствии с распоряжением Главного поста управления (рулевой рубки);	вахтенный механик
- при отсутствии на судне достаточных свободных емкостей для откачки нефти из поврежденной цистерны, при необходимости, запросить помощь другого судна, перекачку нефти с судна на судно целесообразно осуществить насосами аварийного судна с использованием (при необходимости) энергии, подаваемой с другого судна. При перекачке нефти учитывать рекомендации пункта 3.1.2., касающиеся бункеровочных операций;	старший механик старший помощник
- организовать заделку пробоины;	старший помощник
- при нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключить на днищевые кингстоны. При этом следует учесть взаиморасположение кингстона и места соприкосновения корпуса с грунтом;	старший механик вахтенный механик
- сделать запись в судовом журнале и машинном журнале.	старший помощник старший механик

3.2.3. **При пожаре/взрыве** на судне по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

При возгорании нефти у борта судна необходимо действовать в соответствии с Расписанием по противопожарной тревоге, а отгон нефти от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов.

3.2.4. **При столкновении судна** по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам. Если в результате столкновения произошло повреждение корпуса в районе топливных цистерн, то для уменьшения ущерба от загрязнения моря нефтью следует действовать в соответствии с пунктом 3.2.5 настоящего Плана.

3.2.5. **При повреждении корпуса** по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам. При повреждении корпуса в районе топливных цистерн для уменьшения ущерба от загрязнения моря должны быть приняты следующие меры (табл.5):

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- start a fire pump and get ready fire-extinguishing system;	watch engineer
- if possible, de-energise eletrical equipment in area of hull damage;	electrical engineer
- in case of oil firing near board, execute in accordance with the Master List in squads; oil is to be driven off the ship by water steams from fire nozzles;	watch mate
- obtain detailed information about damage of hull in the area of fuel oil tanks by the way of visual observation and inspection;	chief mate
- close the pipe lines, which is connected with damaged tank;	watch engineer
- report about accidental spilling in accordance with the Part 2 of this Plan;	watch mate
- if the ship is occurred in the middle of oil spot, it is necessary to lead it out the spill area, considering wind and current direction, keeping the damaged board against the wind;	chief mate Master
- realise a passage of the ship in a place more suitable for ship restoring and partially unloading and so to reduce a danger of polluton to any particularly sensitive shore-line area. Such manoeuvring shall be co-ordinated with Administration of coastal State in case it subjected to this State jurisdiction;	Master
- consider variants of fuel oil transfer from damaged tanks into empty or partially filled tanks, taking into account stability of the ship and stress in the hull. If the affect of fuel oil transfer on stress in the hull and ship's stability is impossible be estimated onboard and at serios damages it is necessary to connect with the Fleet Department of owner in order to obtain this information. The Fleet Department is providing an assistance of Classification Society or any organisation for calculations of damage stability and damaged longitudinal strength;	chief mate chief engineer
- transfer fuel oil from damage tanks in accordance with directions of Main Control Post (wheel house);	watch engineer
- if there are no sufficient capacity aboard for removing fuel oil from damaged tanks, ask another ships for assistance. When transferring, the recommendations in respect to bunkering shall be taken into account;	chief mate chief engineer
- organize leak sealing;	
- the ship being within oil spot, the water for cooling mechanisms and providing fire pump shall be taken from bottom inlet valves;	chief mate watch engineer
- make entry in the ship and engine books.	chief mate chief engineer

Таблица 5

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
- запустить пожарный насос и подготовить систему пожаротушения;	вахтенный механик
- обесточить, по возможности, оборудование в районе повреждения корпуса;	электромеханик
- при возгорании нефти у борта судна действовать в соответствии с расписанием по противопожарной тревоге, отгон нефти от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов;	вахтенный помощник
- получить подробную информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных цистерн путем визуального осмотра и обследования;	старший помощник
- перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденной цистерной;	вахтенный механик
- передать сообщение об аварийном разливе в соответствии с разделом 2 данного Плана;	вахтенный помощник
- если судно оказалось в нефтяном поле, то необходимо вывести судно из района разлива, сообразуясь с направлением ветра и течения, удерживая борт, в котором имеется пробоина, с подветренной стороны;	старший помощник капитан
- осуществить перевод судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения какого-либо особо чувствительного прибрежного района. Такое маневрирование должно быть согласовано с администрацией прибрежного государства, если оно попадает под юрисдикцию этого государства;	капитан
- рассмотреть варианты перекачки нефти из аварийных цистерн в свободные или не полностью заполненные цистерны с учетом остойчивости судна и напряжения корпуса. При невозможности оценить на судне воздействие перекачки нефти на напряжение и остойчивость и при серьезных повреждениях необходимо установить связь с отделом флота для получения этой информации. Отдел флота запрашивает помощь классификационного общества или другой компетентной организации для выполнения расчетов аварийной остойчивости и продольной прочности;	старший помощник старший механик
- перекачать нефть из аварийных цистерн в соответствии с распоряжением Главного поста управления (рулевой рубки);	вахтенный механик
- при отсутствии на судне достаточных свободных емкостей для откачки нефти из поврежденной цистерны, при необходимости, запросить помощь другого судна. При перекачке нефти учитывать рекомендации, касающиеся бункеровочных операций;	старший помощник старший механик
- организовать заделку пробоины;	старший помощник
- при нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключить на днищевой кингстон;	вахтенный механик
- сделать запись в судовом журнале и машинном журнале.	старший помощник старший механик

3.2.6. **When extreme heel** the discharge is mostly probable from air pipes of tanks.

With intents of preventing marine pollution it is necessary to:

- if possible shut down deck scuppers which an oil discharge is probable occurred through;
- execute partially unloading oil from tanks, located on heeled side into tanks of opposite side in respect of ensuring of sufficient stability of the ship;
- when discharge occur to deck it is necessary to accumulate it into pails, barrels and etc. or with oil absorbent (sand, sawdust, rag). Washing fuel oil overboard is forbidden. Throwing down overboard saturated with oil sand, sawdust and rag is forbidden.

3.2.7. **In case of ship dipping or sinking**, with starting alarm the crew executes in accordance with the Master List of squads.

With intents of preventing marine pollution it is necessary to:

- if possible shut down deck scuppers, air pipes and close pipelines though which discharge is probable;
- if possible get information on hull damages in area of fuel oil tanks and on quantity of fuel oil in tank by hand inspection and exploration;
- transmit a report about accidental spill in accordance with the Part 2 of this Plan.

3.2.8. **When wrecked/stranded** emergency alarm the crew executes according to Master List of squads. When the hull is damaged in area of fuel tanks besides of specified in Master List of squads the measures according shall be undertaken to the Table 4.

3.2.9. **When hazardous varour release** the crew executes in accordance with the Master List of squards. With intents of preventing fire personnel exposure to toxic vapours and explosion in is necessary to:

- if the ship can manoeuvre, after course so that the ship is upwind of the spilled cargo and place of hazardous vapour release;
- shut down non-essential air intakes, etc.;
- all possible sources of ignition should be eliminated and action should be taken to prevent toxic vapours or flammable vapours entering accommodation and engine-room spaces.

3.2.6. **При чрезмерном крене** наиболее вероятен выброс нефтепродуктов из воздушных труб цистерн.

В целях предотвращения загрязнения моря необходимо:

- по возможности закрыть шпигаты на палубе, куда возможен выброс нефтепродуктов;
- произвести частичную откачку нефти из цистерн, расположенных на борту накренения в цистерны противоположного борта, сообразуясь с обеспечением остойчивости судна;
- при выбросе нефти на палубу произвести ее сбор в ведра, бочки и т.п., либо с помощью впитывающих нефть материалов (песок, опилки, ветошь). Смывать нефть за борт запрещается. Запрещается также сбрасывать за борт пропитанные нефтью материалы.

3.2.7. **При погружении или потоплении** судна по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам. В целях предотвращения загрязнения моря при покидании судна необходимо:

- по возможности закрыть шпигаты, воздушные трубы и перекрыть трубопроводы, через которые возможен выброс нефтепродуктов;
- по возможности получить информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных цистерн и о количестве топлива в цистернах путем визуального осмотра и обследования;
- передать сообщение об аварийном разливе в соответствии с разделом 2 данного Плана.

3.2.8. **При кораблекрушении или посадке на мель** экипаж по сигналу общесудовой тревоги действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

При повреждении корпуса в районе топливных цистерн, наряду с действиями, предусмотренными Расписанием по тревогам, должны быть приняты меры в соответствии с таблицей 4.

3.2.9. **При выбросе опасных паров** экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам.

Для предотвращения пожара, воздействия на экипаж ядовитых паров и взрыва необходимо:

- если судно способно маневрировать, изменить курс судна с тем, чтобы судно находилось с наветренной стороны от пятна разлитого груза;
- закрыть второстепенные воздухозаборники и т.д.;
- все возможные источники возгорания должны быть устранены и предприняты меры к предотвращению распространения опасных паров в жилые помещения и машинное отделение.

4. NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION

4.1. Co-ordination of actions of the ship and a coastal State is needed in order to reduce effect of ncident. Connection with a coastal State begins from primary report about an incident. Thereto, co-ordination of actions is necessary for ship crew with Administration of a coastal State, especially in such cases as this actions are permitted by the coastal State. These actions are following:

- using an absorbent and dispergator for relaxation of oil polution effect;
- a passage of the ship to a place more suitable for repair works or execution of ship's partially unloading and reducing a danger of pollution to any particularly sensitive shoreline areas;
- transfer of oil to an other ship.

Some coastal States have agencies that take charge of response for incident of discharge immediately and subsequently bill the owner for the costs. In other coastal State responsibility for response is placed on the ship owner.

In event of oil discharge in a port the Master shall notify harbour authorities immediately.

In the same time as the ship arrival the Master shall be informed by a harbour authorities or agent about procedures of report and telephone number to be contacted and harbour routines of engaging special personnel and harbour means.

The Master shall present for harbour authorities all necessary information for investigation of incident involving pollution and render any assistance required for prevention or liquidation results of pollution in case this assistance is not in contradictions with harbour routines and does not make worse the ship and crew condition.

4. КООРДИНАЦИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ

4.1. Координация действий судна и прибрежного государства необходима для уменьшения последствий инцидента. Установление связи с прибрежным государством начинается с передачи первоначального сообщения об инциденте. Кроме того, необходима координация действий судового экипажа с администрацией прибрежного государства, особенно в тех случаях, когда на данные действия должно быть получено разрешение от прибрежного государства. Такими действиями являются:

- использование сорбентов и диспергаторов для снижения последствий разлива нефти;
- переход судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения каким-либо особо чувствительным прибрежным районам;
- перегрузка нефти на другое судно и т.п.

Некоторые государства имеют организации, которые берут на себя ответственность за осуществление ответных мер немедленно в случае сброса и впоследствии выставляют судовладельцу счет к оплате расходов. В других прибрежных государствах ответственность за первоначальные ответные меры возлагается на судовладельца.

В случае разлива нефти в порту капитан должен немедленно информировать портовые власти.

Порядок передачи сообщения, номера контактных телефонов, существующий в порту порядок привлечения специализированного персонала и портовых средств капитан должен получить от портовых властей или агента с приходом судна в порт.

Капитан должен предоставить властям порта необходимую информацию для расследования инцидента загрязнения и оказать любую запрошенную помощь для предотвращения или ликвидации последствий загрязнения, если оказание такой помощи не противоречит портовым правилам и не может привести к ухудшению ситуации для судна и его экипажа.

5. ADDITIONAL INFORMATION

5.1. A list of ship's operational documents (referense) is presented in Table 6.

Table 6

Name	Location
- Emergency Operation Plan	Navigation space Main Control Post
- Information on stability	Navigation space Main Control Post
- Tank Plan	Office of chief mate and chief engineer
- Fuel oil system	Office of chief engineer
- Bilge system	Office of chief engineer
- Scheme of air and sounding pipes	Office of chief engineer
- Tables of tank capacity	Office of chief mate and chief engineer
- Guidelines on prevention of pollution from ships	Office of chief engineer

5.2. When the Plan has been used in a casualty its effect shall be estimated by ship administration and owner and necessary corrections shall be provided for.

Plan contents shall be known for all ship personnel. The constant crew coaching shall be provided for their actions in accidental situation. This coaching may be combined with any other trainings onboard.

5.3. The Plan is necessary to be re-approved in following cases:

- change of area of navigation;
- change of ship properties that have effect due to contents of the Plan;
- change of procedures of operation aboard in accidental situatations;
- any other changes those have influance on the Plan drive;
- according to requirement of Register for necessary correction.

5. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

5.1. Перечень судовой эксплуатационной документации (справочный) приведен в табл.6.

Таблица 6

Наименование	Местонахождение
- Расписание по тревогам	Рулевая рубка, Главный пост управления
- Информация об остойчивости	Рулевая рубка, Главный пост управления
- План цистерн	Канцелярии старшего помощника и старшего механика
- Топливная система	Канцелярия старшего механика
- Осушительная система	Канцелярия старшего механика
- Схема воздушных и мерительных труб	Канцелярия старшего механика
- Таблицы емкости судовых цистерн	Канцелярии старшего помощника и старшего механика
- Наставление по предотвращению загрязнения с судов	Канцелярия старшего механика

5.2. После использования Плана в аварийной ситуации его эффективность должна быть оценена администрацией судна и судовладельцем, а в Плане предусмотрены необходимые корректировки. Содержание плана должно быть известно всему личному составу. Должны быть предусмотрены регулярные тренировки по действиям экипажа при аварийных ситуациях. Эти тренировки могут быть совмещены с другими учениями, проводимыми на судне.

5.3. Переодобрение Плана требуется в следующих случаях:

- при изменении района эксплуатации судна;
- при изменении характеристик судна, оказывающих значительное влияние на содержание Плана. Например, при переоборудовании танков или трубопроводов;
- при изменении судовой процедуры реагирования в аварийных ситуациях;
- при других изменениях, оказывающих значительное влияние на оперативность Плана;
- по требованию Регистра, если будет выявлена необходимость корректировки Плана.

is not needed.

5.4. Enlarged copy of Shipboard oil pollution emergency plan. Summary flow chart (Appendix 4) is to be located on visible place in navigation space.

5.5. Records about re-approvments and changes of the Plan shall be made in Table 7.

Table 7

RECORDS ABOUT RE-APPROVEMENTS AND CHANGES OF THE PLANS

Changes	Date	Changed pages	Official functionary	Register

При изменении сведений об адресах, номерах телефонов, факсов, телексов пунктов связи переодобрение Плана не требуется.

5.4. Увеличенную копию "Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Краткая схема" (Приложение 4) рекомендуется разместить на видном месте в рулевой рубке.

5.5. Записи по пересмотрам и изменениям Плана необходимо производить в табл.7.

Таблица 7

ЗАПИСИ ПО ПЕРЕСМОТРАМ И ИЗМЕНЕНИЯМ ПЛАНА

Изменение	Дата	Измененные листы	Должностное лицо	Регистр

ПУНКТЫ СВЯЗИ В ПОРТАХ
COMMUNICATION POINTS IN PORTS

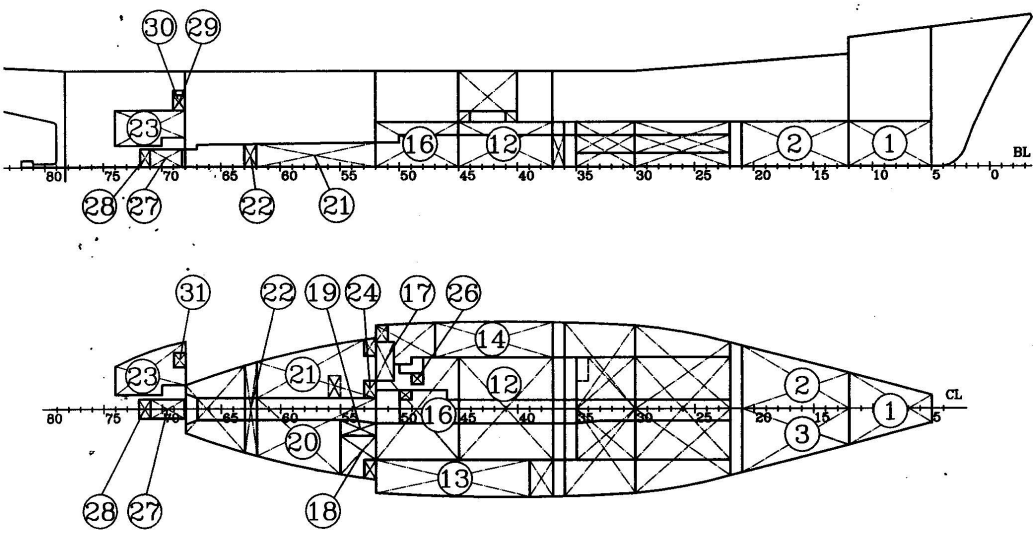
Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
Порт Мурманск Port Murmansk			
Инспекция портнадзора Мурманского Морского Торгового порта Inspection of Harbour Control of Murmansk Maritime Commercial Port Инспектора Inspectors Капитан порта Harbour Master	183024, г. Мурманск, Портовый проезд,19 183024, Murmansk, Portovyi pr., 19	 Тел./Tel.: (8152)480665 (8152)480774 Тел./Tel.: (8152)480275	
Инспекция портнадзора Мурманского Морского Рыбного порта Inspection of Harbour Control of Murmansk Maritime Fishing Port Инспектора Inspectors Капитан порта Port Master	183001, г. Мурманск, ул. Траловая, 12А 183001, Murmansk, Tralovaya str., 12A	 Тел./Tel.: (8152)286339 (8152)285959 Тел./Tel.: (8152)282245	
Спасательно-координационный центр (СКЦ) Co-ordinate-Saving Centre (CSC) Дежурный Man of duty Начальник Head	г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15 Murmansk, Comintern str., 15	Телекс/Tlx: 126178MAPRU RU Тел./Tel.: (8152)428307 Тел./Tel.: (8152)480220	

Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
Мурманское бассейновое аварийно-спасательное управление (МБАСУ) Murmansk Maritime Rescue-Saving Headquerters (MMRSH)		Телекс/Tlx: 126436 Плот Plot Факс/Fax: (8152)476752	
Диспетчер МБАСУ Controller of MMRSH		Тел./Tel.: (8152)480629 Тел./Tel.. Факс/Fax: (8152)423228	
Отдел аварийно-спасательных работ МБАСУ Rescue-Saving Division of MMRSH		Тел./Tel.: (8152)457480	
Начальник МБАСУ Head of MMRSH		Тел./Tel.: (8152)459984	
Диспетчер Базы по ликвидации разливов нефти (ЛРН) Controller of Base of Oil Spill Licquidation (OSL)		Тел./Tel.: (8152)457486	
Специализированная Морская инспекция Мурманского областного комитета экологии и природных ресурсов Specialis Maritime Inspection of Murmansk Regional Ecology and Environment Comission	г. Мурманск, ул. Софьи Перовской, д.25/26, к.202,203 Murmansk, Sophii Perovskoy Str., 25/26, of. 202,203		
Инспекторы Inspectors		Тел./Tel.: (8152)458628	
Начальник Head		Тел./Tel.: (8152)450839	

ПУНКТЫ СВЯЗИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ, КОТОРЫЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В СУДНЕ
POINT OF COMMUNICATION IN ORGANIZATIONS OF SHIP`S INTEREST

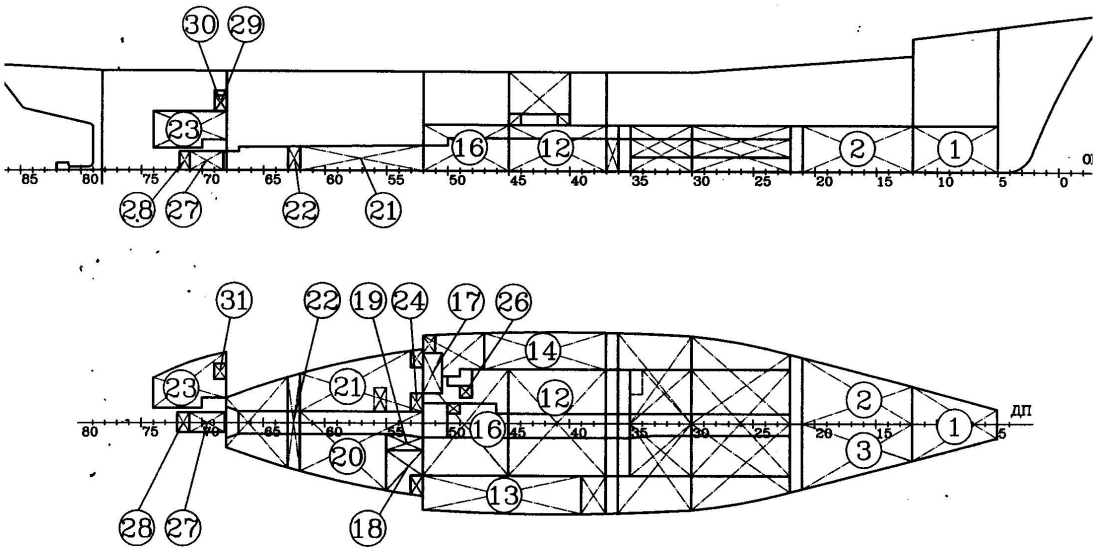
Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
Судовладелец OWNER			
ОАО МАГЭ JSC MAGE Генеральный директор Director General	183012, г. Мурманск, ул. С. Перовской. 26 26, S. Perovskoy Street, Murmansk, 183012 Russia	Тел./Tel.: Факс/Fax: +7(8152)450709 Тел./Tel.: +47 789 10469	
Зам. ген. директора по флоту Deputy Director General of Fleet		Тел./Tel.: +7(8152) 458352	
Главный инженер Director Technical		Тел./Tel.: +7(8152)450709	
Капитан-наставник Captain Mentor		Тел./Tel.: Факс/Fax: +7(8152)455307	

PLAN OF FUEL OIL, LUBE OIL AND SLUDGE TANKS



No OF ITEM ON PLAN	TANK NAME	AREA OF LOCATION	VOLUME, CU.M
1	FUEL OIL No1, C	5–12 FRS.	13.18
2	BILGE WATER No2, PS	12–21 FRS.	23.70
3	BILGE WATER No3, SB	12–21 FRS.	23.70
12	FUEL OIL No6, C	37–45 FRS.	50.30
13	FUEL OIL No5, SB	39–52 FRS.	21.70
14	FUEL OIL No4, PS	37–47 FRS.	17.62
16	FUEL OIL No7, C	45–52 FRS.	43.46
17	FUEL OIL SETTLING, PS	50,5–52 FRS.	4.99
18	WASTE OIL, SB	52–55 FRS.	2.54
19	WATER SETTLING, SB	52–55 FRS.	1.70
20	BILGE WATER No9, SB	52–62 FRS.	15.42
21	FUEL OIL No8, PS	52–62 FRS.	9.45
22	SLUDGE AFTER FILTERING EQUIPMENT, C	62–63 FRS.	1.74
23	LUBE OIL STORE, PS	68–74 FRS.	5.51
24	LEAKAGE OIL, PS	52–53 FRS.	0.22
26	LEAKAGE FUEL, PS	48–49 FRS.	0.17
27	CIRCULATING LUBE OIL OF VPP, C	68–71 FRS.	0.40
28	VVP BOSS DISCHARGE LUBE OIL, C	71–72 FRS.	0.08
29	VVP HEAD LUBE OIL, PS	68–69 FRS.	0.18
30	VVP LUBE OIL STORE, PS	68–69 FRS.	0.26
31	ELECTRICAL COMPRESSORS LUBE OIL, PS	68–69 FRS.	0.80

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ТАНКОВ ТОПЛИВА, МАСЛА
И НЕФТЕОСТАТКОВ



N ПОЗ. ПО СХЕМЕ	НАИМЕНОВАНИЕ ТАНКОВ	РАЙОН РАСПОЛОЖЕНИЯ	ОБЪЕМ, $м^3$
1	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N1, ДП	5–12 ШП.	13.18
2	СБОРА ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД N2, ЛБ	12–21 ШП.	23.70
3	СБОРА ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД N3, Пр.Б	12–21 ШП.	23.70
12	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N6, ДП	37–45 ШП.	50.30
13	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N5, Пр.Б	39–52 ШП.	21.70
14	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N4, ЛБ	37–47 ШП.	17.62
16	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N7, ДП	45–52 ШП.	43.46
17	ОТСТОЯ ТОПЛИВА, ЛБ	50,5–52 ШП.	4.99
18	ОТРАБОТАННОГО МАСЛА, Пр.Б	52–55 ШП.	2.54
19	СЛИВА ВОДООТСТОЯ, Пр.Б	52–55 ШП.	1.70
20	СБОРА ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД N9, Пр.Б	52–62 ШП.	15.42
21	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N8, ЛБ	52–62 ШП.	9.45
22	ПРОДУКТОВ СЕПАРАЦИИ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД, ДП	62–63 ШП.	1.74
23	ЗАПАСА МАСЛА, ЛБ	68–74 ШП.	5.51
24	УТЕЧНОГО МАСЛА, ЛБ	52–53 ШП.	0.22
26	УТЕЧНОГО ТОПЛИВА, ЛБ	48–49 ШП.	0.17
27	ЦИРКУЛЯЦИОННОГО МАСЛА ВРШ, ДП	68–71 ШП.	0.40
28	СЛИВНОГО МАСЛА СТУПИЦЫ ВРШ, ДП	71–72 ШП.	0.08
29	НАПОРНЫЙ МАСЛА ВРШ, ЛБ	68–69 ШП.	0.18
30	ЗАПАСА МАСЛА ВРШ, ЛБ	68–69 ШП.	0.26
31	СМАЗОЧНОГО МАСЛА ЭЛЕКТРОКОМПРЕССОРОВ, ЛБ	68–69 ШП.	0.80

SCHEME OF FUEL TAKING AND TRANSFERRING

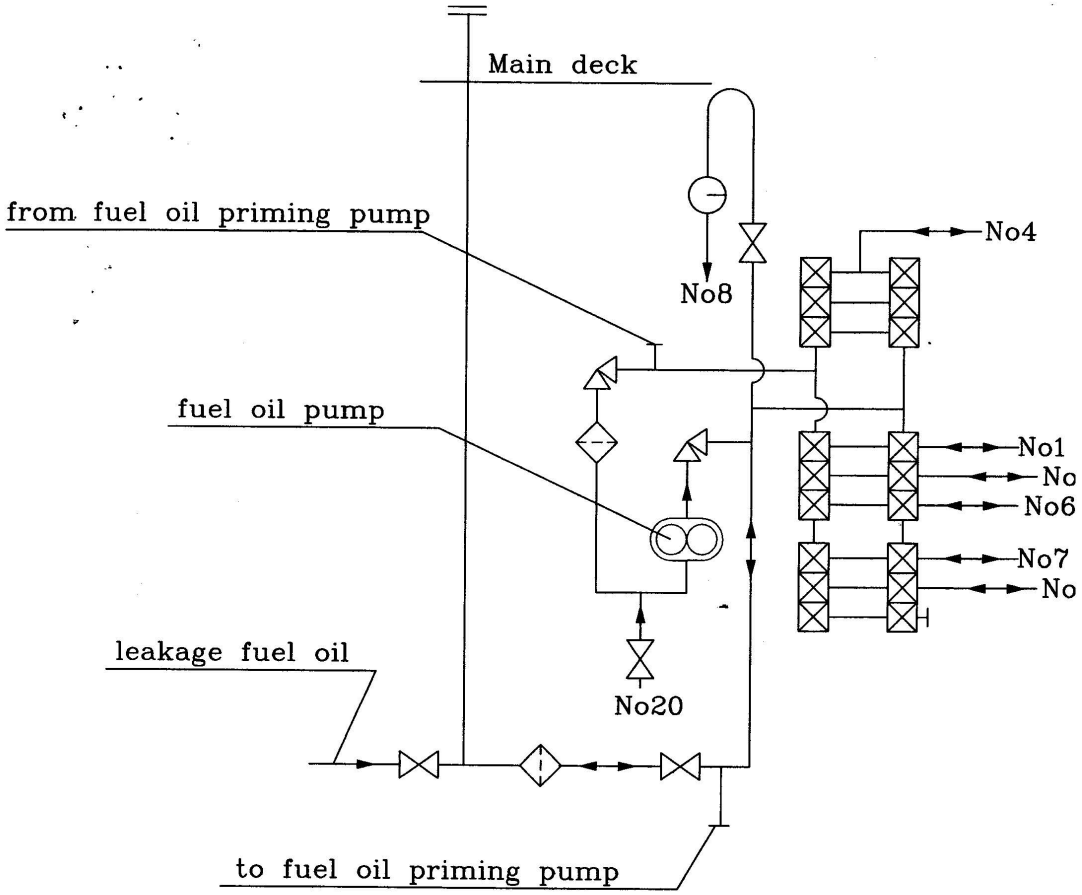
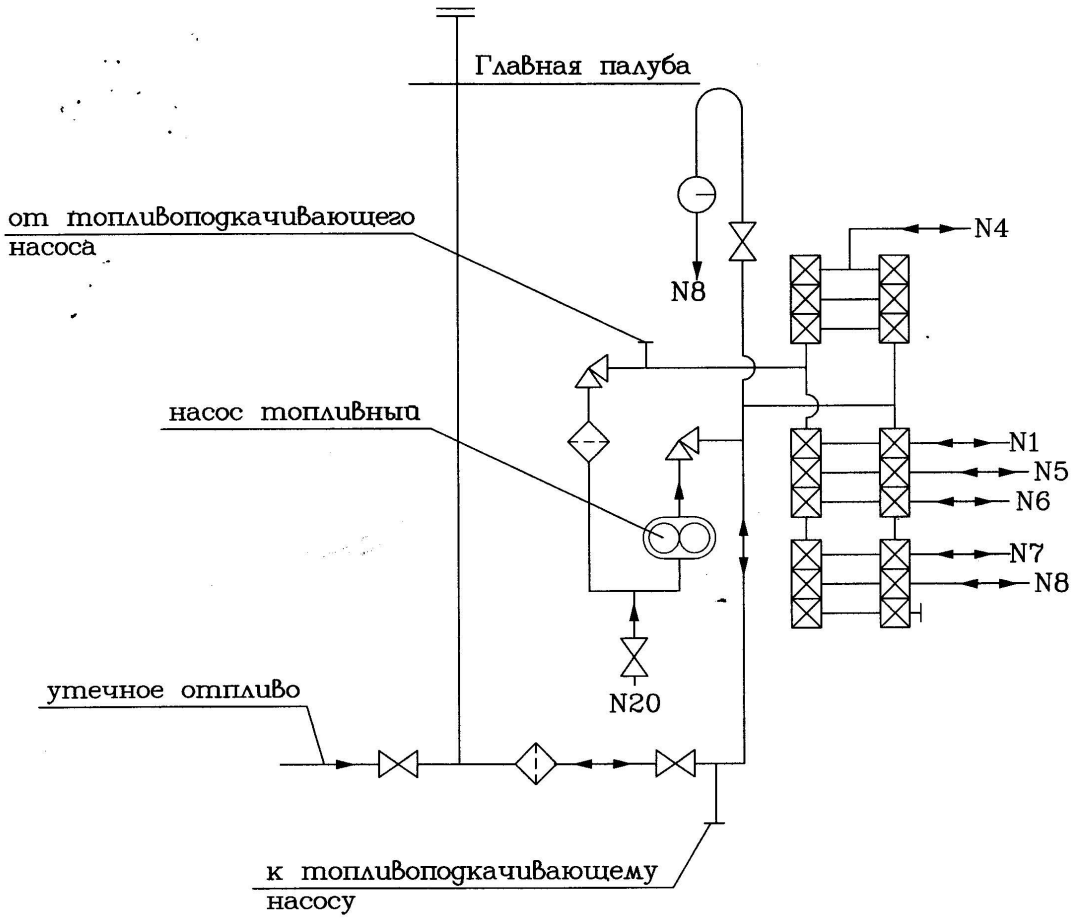
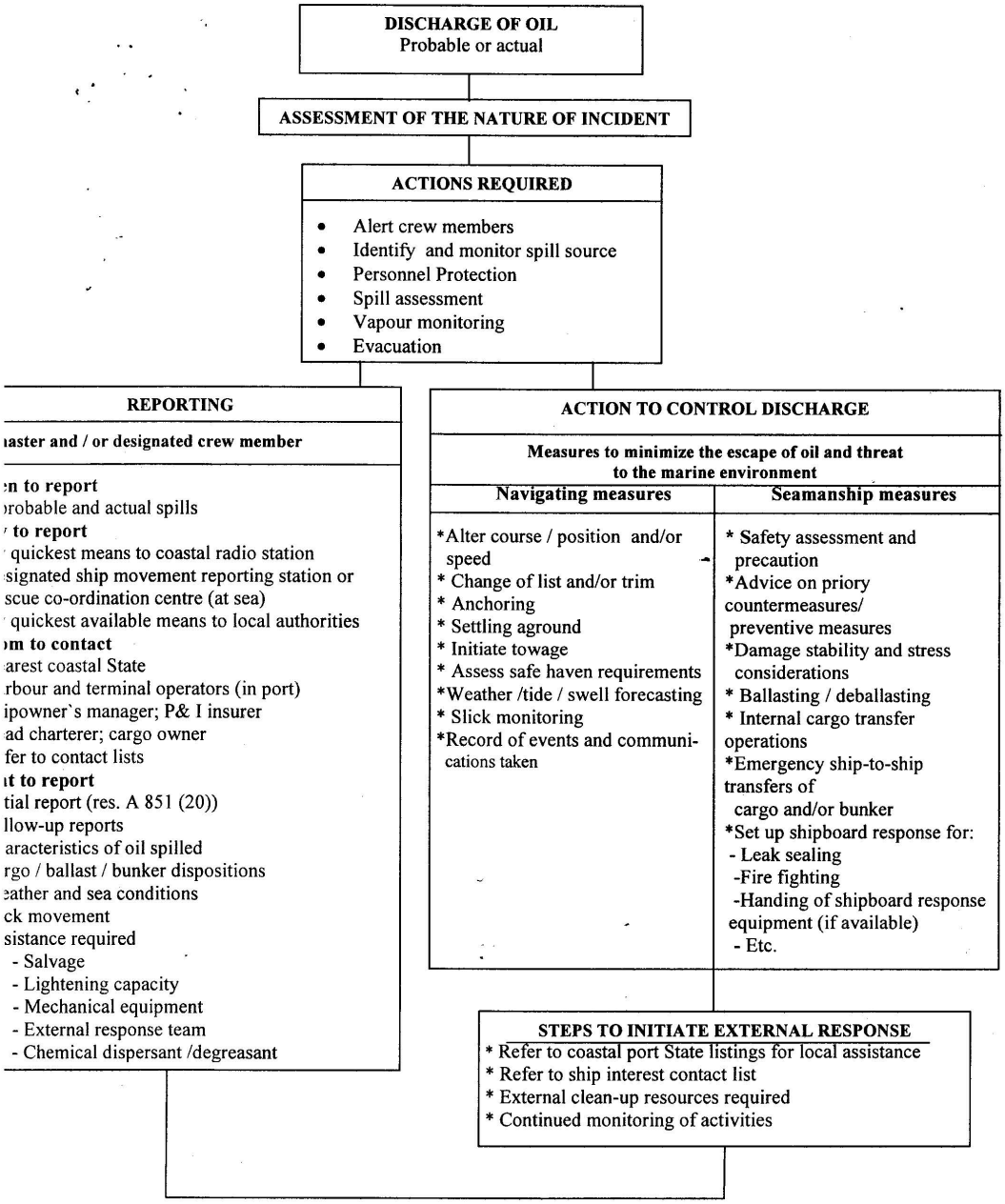


СХЕМА ПРИЕМА И ПЕРЕКАЧКИ ТОПЛИВА



SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN
Summary flow chart

is flow diagram is an outline of the course of action that shipboard personnel should follow in responding to an pollution emergency based on the guidelines published by the Organization. This diagram is not exhaustive and ɔuld not be used as a sole reference in response. Consideration should be giver for inclusion of specific erences to the Plan. The steps are designed to assist ship personnel in actions to stop or minimize the discharge oil and mitigate its effects. These steps fall into two main categories – reporting and action.



ПРИЛОЖЕНИЕ 4

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ
Краткая схема

Настоящая схема является кратким описанием хода действий, которые должны предприниматься судовы персоналом в аварийной ситуации, связанной с загрязнением нефтью, на основе руководства, опубликованног Организацией. Настоящая схема не является исчерпывающей и не должна использоваться в качеств единственного основания для принятия мер в аварийной ситуации. Следует рассмотреть вопрос о включени специальных ссылок на план. Меры предназначены для оказания судовому персоналу помощи в действиях п прекращению или уменьшению сброса нефти и смягчению его последствий. Эти меры подразделяются на дв основные категории- передача сообщений и действия.

СБРОС НЕФТИ
Возможный или фактический

ОЦЕНКА ХАРАКТЕРА ИНЦИДЕНТА

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

- Оповещение членов экипажа об опасности
- Выявление и контроль источника разлива
- Защита персонала
- Оценка разлива
- Контроль выброса паров
- Эвакуация

ПЕРЕДАЧА СООБЩЕНИЯ

Капитаном и/или назначенным членом экипажа

Когда передавать сообщение
Во всех случаях возможных или фактических разливов
Как передавать сообщение
* Наиболее быстрыми средствами в адрес береговой радиостанции
* Назначенной станции для передачи сообщений о движении судов или
* Спасательно-координационный центр (в море)
* Наиболее быстрыми средствами местным властям
С кем устанавливать связь
* С ближайшим прибрежным государством
* С операторами гаваней и терминалов (в порту)
* С управляющим собственника судна; страхователем Пи энд Ай
* С главным фрахтователем; грузовладельцем
* См. перечни пунктов связи
Что указывать в сообщении
* Первоначальное сообщение (рез.А.851(20))
* Последующие сообщения
* Характеристики разлитой нефти
* Размещение груза/балласта/бункерного топлива
* Состояние погоды и моря
* Перемещение пятна
* Требуемая помощь
  -спасание
  -частичная разгрузка судна
  -машинное оборудование
  -аварийная бригада со стороны
  -диспергент/растворитель для химической чистки

ДЕИСТВИЯ ПО ОГРАНИЧЕНИЮ СБРОСА

Меры для уменьшения утечки нефти и угрозы для морской среды

Навигационные меры	**Меры морской практики**
* Изменение курса/местоположения и/или скорости * Изменение крена и/или дифферента * Постановка на якорь * Посадка на мель * Буксировка * Оценка требований относительно убежища * Прогноз погоды/прилива/ волнения * Наблюдение за пятном * Регистрация событий и принятых сообщений	* Оценка безопасности и меры предосторожности * Рекомендация о первоочередных контрмерах/ предупредительных мерах * Соображения об остойчивости и напряжении судна в поврежденном состоянии * Балластировка/дебалластировка * Операции по внутренней перекачке груза * Аварийная перекачка груза и/или бункерного топлива с судна на судно * Принятие мер на судне в отношении: -заделки течи -борьбы с пожаром -обращения с судовым оборудованием для принятия ответных мер (если имеется) -и т.д.

МЕРЫ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ПОМОЩИ СО СТОРОНЫ

* Для привлечения местной помощи см. перечни прибрежных государств порта
* См. перечень пунктов связи сторон, представляющих интересы судна
* Требуемые ресурсы со стороны для очистных операций
* Постоянный контроль мероприятий

ПРИЛОЖЕНИЕ 5
APPENDIX 5

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С "ПЛАНОМ…"
SHEET OF ACQUAINT WITH "SOPEP"

С "Планом…" ознакомлен
The are acquainted with the "SOPEP"

Должность Appointment	Фамилия, имя, отчество Name	Подпись Signature	Дата Date
КАПИТАН	Пыжин А.А.		10.04.2007
ст. пом. к-на	Захарев М.С.		10.04.2007г
2 ПКМ	Шугора И.В		10.04.2007
ст. мех.	Матвеев С.Л.		10.04.2007
2 мех.	Ракшин А.С.		10.04.2007
3 мех.	Сидор И.В.		10.04.2007г
2л. мех.	Ефимов С.А.		10.04.2007г
боцман	Свирелкин Н.С.		10.04.2007
боцман	Панченко В.И.		07.05.2007
2 механик	Березник С.И.		14.05.2007
капитан	Маслов С.Е.		18.06.2007
ст. пом к-на	Чалый А.А.		01.02.2008
2 ПКМ	Иванов С.В.		01.02.2008
2 мех.	Илгунас В.В.		26.02.2008
2 ПКМ	Контюряев С.Н.		12.05.2008
СПКМ	Голяня Р.М		14.05.2008
3 мех	Скоробогатов А.А.		14.05.2008
3 мех	Анатолий А.В		15.10.2008г
2ПКМ	Зевахин А.С.		15.10.2008г.
СПКМ	Солоневич В.П.		02.04.2009г
3й мех-к.	Подрясский, В.В.		27.05.2009г
2ПКМ	Ежов А.Н.		27.05.2009
2 ПКМ	Ваталин М.В.		05.04.2010
3 механик	Гуреев А.Б.		05.04.2010
2ПКМ	Ивашев А.А.		02.06.2010
2ПКМ	Седых С.В		11.05.2011
Капитан	Голыня Р.М.		25.10.2011
2ПКМ	Зайцев В.Ю.		28.05.13
СПКМ	Леонтьев А.В.		28.05.13
Боцман	Шуман Ф.Н.		28.05.13
2-й мех-к	Бабаевский Ю.С.		28.05.13

ПРИЛОЖЕНИЕ 5
APPENDIX 5

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С "ПЛАНОМ..."
SHEET OF ACQUAINT WITH "SOPEP"

С "Планом..." ознакомлен
The are acquainted with the "SOPEP"

Должность Appointment	Фамилия, имя, отчество Name	Подпись Signature	Дата Date
1-й электромех.	Кравченко С.Г.		28.05.13
Капитан	Бойченко А.В.		24.09.13
ПКРЭ	Василенко И.Г.		24.09.13.
3 ий - мех.	Синицын Л.В.		24.09.13
Механик ТО	Чуб А.А.		24.09.13
Матрос 1кл.	Федун С.М.		24.09.13
Моторист 1кл.	Шкунник Б.Ю.		24.09.13

Ответственные исполнители:

Ведущий конструктор М.М.Питолина

Генеральный директор С.Ю.Федоровский

Морская Арктическая Геологоразведочная Экспедиция		ПОЛОЖЕНИЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ SAFETY MANAGEMENT MANUAL	СБК-01
файл: QMM-B.DOC	пересмотр: A - 05.05.2000	ОТДЕЛ ФЛОТА	

УЧЕТ КОРРЕКТУРЫ

Дата	Наименование корректирующего материала	Должность Ф.И.О. выполнившего корректуру	Роспись
10.04.07	MSC-MEPC. Circ 2 31 March 2007г	КМ Маслов	
12.04.07	MSC-MEPC. 6/Circ 3 29 March 2007г	КМ Маслов	
26.07.07	MSC-MEPC. 6/Circ 4 30 June 2007г	КМ Маслов	
18.10.07	MSC-MEPC. 6/Circ. 2 30 September	СПКМ Захаров	
11.01.08	MSC-MEPS 31 December	КМ Маслов	
12.05.08	MSC-MEPS. 6/Circ 4 31 March 2008	КМ Маслов	
25.07.08	MSC-MEPC. 6/Circ. 4 30 June 2008	КМ Захаров	
28.10.08	MSC-MEPC 6/Circ 4 31 September	КМ Захаров	
19.05.09	MSC-MEPC. 6/Circ. 5 31 March 2009	КМ Маслов	
10.07.09	MSC-MPEC. 6/Circ. 5 30. 06. 2009	КМ Маслов	
15.01.10	MSC-MEPC. 6/Circ 6 31. 12. 2009	КМ Маслов	
05.03.10	MSC-MEPC. 6/circ. 6 31. 03. 2010	КМ Маслов	
23.08.10	MSC-MEPC. 6/circ. 6 30.06.2010	КМ Маслов	
30.03.12	MSC-MEPC 6/Circ. 10 31. 03. 2012	КМ Голыня	
31.03.12	MSC-MEPC 6/Circ 11 31.03.2013	КМ Голыня	
23.09.13	MSC-MEPS 6/Circ 11 30.06. 2013	КМ Бойченко	

ООО "Хабаровская топливная компания"

ул.Постышева, д.16, офис 305 (1), Хабаровск, Россия, 680030
ул.Невская, д.47, Хабаровск, Россия, 680009
Тел: +7 (4212) 913-417, +7 (4212) 728-919
E-mail: khtc@transbunker.com
www.xtk-khv.ru

Бункерная расписка
BUNKER DELIVERY RECEIPT

		Номер/Numbe: 10/10	**Дата**/Date: 30.10.2021
Порт доставки Port of delivery	Корсаков	**Наименование судна** / Vessel's	M/V "GEOFIZIK"
Доставлено (наименование бункеровщика) Delivered by (Barge name)	Орск	**IMO Number**	9301304
Время швартовки (Дата/Время) Alongside vessel (Date/Time)	30.10.2021 11:20	**Судовладелец** Owner	ИП Кресов В.Г.
Время начала погрузки (Дата/Время) Pumping started (Date/Time)	30.10.2021 12:00	**Порт следования** Next Port	Корсаков
Время окончания погрузки (Дата/Время) Pumping finished (Date/Time)	30.10.2021 13:00		

	Вид нефтепродукта PRODUCT SUPPLIED		**ТМС вид 1/MGO** **Марка**/Grade
Вязкость, cCт при 100°C Viscosity, cSt at 100°C	6,435	**Содержание серы, %** Sulphur, %	0,295
Плотность при 15°C, кг/м³ Density, at 15°C, rg/ m	0,8444	**Содержание воды, %** Water, %	Следы
Температура вспышки,°C Flash Point, °C	+73	**Температура в танке, °C** Tank temperature, °C	+8
Температура застывания,°C Pour Point, °C	-15		

Количество поставленного топлива
Delivered quantity

Объем, m3 Volume, m³	**41,046**	**Вес, тонн** Weight, mt	**30**

К сведению: топливо поставляется в соответствие с п.п.1, 4а правила 14 п.1 правила 18 Приложения VI MARPOL / Note: the above product is sold in compliance with the Khabarovsk Fuel Company general terms and conditions of sale and delivery (excerpt on the back of the BDR). The fuel oil supplied is in conformity with regulation 14 (1, 4a) and regulation 18 (1) of MARPOL Annex VI

Поставщик подтверждает, что поставка нефтепродуктов произведена в соответствии с Правилом 18.3 Приложения VI МАРПОЛ и что содержание серы не превышает: / The supplier certifies hereby that the fuel oil supplied in conformity with regulation 18.3 of MARPOL Annex VI and that the sulphur content does not exceed:

V 0,5% масс в соответствии с лимитом, установленным Правилом 14.1 Приложения VI МАРПОЛ / 0,5% m/m as per the limit value in Regulation 14.1 of MARPOL Annex VI;

☐ 0,1% масс в соответствии с лимитом, установленным Правилом 14.4 Приложения VI МАРПОЛ; или / 0,1% m/m as per the limit value in regulation 14.4 of MARPOL Annex VI; or

☐ ___ % масс в соответствии с установленным покупателем особым лимитом подтвержденным представителем Поставщика / the purchaser's specified limit value of ___ % m/m confirmed by the supplier's representative.

Подтверждение поставщика
SUPPLIER'S CONFIRMATION

Владелец ГСМ и грузоотправитель ООО «Хабаровская топливная компания» груз передал
POL owner and consignor "Khabarovsk Fuel Company" Co., Ltd transferred the product

Подпись/Signature

Фамилия И.О./Full Name

Подтверждаю поставку вышеуказанного продукта в указанном объеме
We confirm that the above product was delivered and that the quantities were correct

Подтверждаю
Acknowledged by

Подпись Капитана/Старшего механика
Signature of Master/Chief Engineer

Савчук Н.Т.

Печать судна поставщика
Barge stamp

Полное имя печатными буквами
Full Name in Block Capitals

Подтверждение судна-получателя
RECEIVING VESSEL'S CONFIRMATION

Подтверждаю получение вышеуказанного продукта и то, что образцы были взяты, запечатаны и пронумерованы следующим образом:
We acknowledge receipt of the above product and confirm that samples were taken, sealed and numbered as follows:

№ пробы для бункеровщика № of sample for bunkering barge	19704661
№ пробы для судна-получателя бункера № of sample for vessel receiving bunker	19704664
№ пробы MARPOL 73/78 № of sample for MARPOL 73/78	19704667

Подтверждаю
Acknowledged by

Подпись Капитана/**Старшего Механика**
Signature of Master/Chief Engineer

Глоба А.М.

Печать судна получателя
Receiving vessel's stamp

Фамилия И.О. печатными буквами
Full Name in Block Capitals