МАГЭ

ПРОГРАММА РАБОТ НА «ОКАЗАНИЕ УСЛУГ ПО ПРОВЕДЕНИЮ 3D/4D СЕЙСМИЧЕСКОЙ СЪЕМКИ НА ЛУНСКОМ ЛИЦЕНЗИОННОМ УЧАСТКЕ»

ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

(ОВОС)
Приложения
Часть 3



Москва, 2022 г.

ПРОГРАММА РАБОТ НА «ОКАЗАНИЕ УСЛУГ ПО ПРОВЕДЕНИЮ 3D/4D СЕЙСМИЧЕСКОЙ СЪЕМКИ НА ЛУНСКОМ ЛИЦЕНЗИОННОМ УЧАСТКЕ»

ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

(ОВОС)
Приложения
Часть 3

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

Москва,
2022 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЯ.....6
ПРИЛОЖЕНИЕ И СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ 7
ПРИЛОЖЕНИЕ И1 – НИС «DONG FANG KAN TAN NO.2».....8
ПРИЛОЖЕНИЕ И2 – МФАСС «Калас» 174
ПРИЛОЖЕНИЕ И3 – ИС «Фёдор Ковров» 360
ПРИЛОЖЕНИЕ И4 – НИС «Николай Трубятчинский» 477

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ И
СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

ПРИЛОЖЕНИЕ И1 – НИС «DONG FANG KAN TAN NO.2»

中 国 船 级 社
China Classification Society

格式 Form CLS(C)
编号 No.: AD21SSS00001

入 级 证 书
Classification Certificate

本证书签发给：
This Certificate is issued to: 东方勘探二号 DONG FANG KAN TAN NO.2

船舶登记号 Class No.	06Q4000
国际海事组织编号 IMO Number	9397418
建造日期 Date of Build	December 15, 2006
建造者 Shipbuilder	Dalian Liaonan Shipyard, China
总吨位 Gross Tonnage	2334

兹证明 上述船舶经中国船级社验船师依据本社规范进行了检验并符合要求，授予该船舶下列入级符号和附加标志，并载入船舶录：
THIS IS TO CERTIFY that the above-mentioned ship has been surveyed by China Classification Society's surveyor(s) and found to be in compliance with the requirements of Society's Rules, and the ship has been assigned the class and entered in the Register of Ships with the following Classification Character(s) and Class Notation(s):

★CSA **Research Ship; Ice Class B; Helicopter Facilities**

★CSM **MCC; DP–1; PR–2**

本证书有效期至
This Certificate is valid until December 14, 2026 但应持续符合本社规范的各项要求。
subject to continued compliance with the requirements of the Society's Rules.

发证地点 Issued at Abu Dhabi

发证日期 Issued on October 14, 2021

中国船级社 C1 08 CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

(LU WEI)
中国船级社指定验船师
Designated Surveyor to
China Classification Society

注：1. 可通过本社官方网站的船舶录查阅本船的船级状态和船舶的各主要特性要素和细节，本社官方网站的网址为：http://www.ccs.org.cn
Notes:1.To establish the classification status or the main characteristic particulars and details of the ship, the Register of Ships uploaded on the Class official website can be consulted. Access to Class official website is available via http://www.ccs.org.cn

声明：1. 本证书依据适用的本社入级规范签发，仅反映船舶在检验当时的状况。本证书的内容并不减轻设计方、建造方、拥有方、销售方、供应方、修理方、营运方以及其他方应承担的明示或默示的任何义务。本社适用的入级规范中的条款适用于本证书。除与CCS另有约定外，凡由本社服务引起的或与本社服务有关的任何争议，均应提交中国海事仲裁委员会，按照申请仲裁当时该委员会有效的仲裁规则进行仲裁。仲裁裁决是终局的，对争议当事双方均有约束力。中华人民共和国法律适用。
Declarations: 1.This Certificate is issued under the applicable Classification Rules of this Society, and solely reflects the condition of the vessel at the time of the survey.Nothing contained in this Certificate shall be deemed to relieve any designer, builder, owner, seller, supplier, repairer, operator or other entity of any obligation express or implied. The general terms and conditions in the applicable Rules of this Society govern this Certificate. Unless otherwise agreed with this Society, any dispute arising from or in connection with the services provided by this Societyshall be submitted to China Maritime Arbitration Commission for arbitration binding which shall be conducted in accordance with the commission's arbitration rules in effect at the time of applying for arbitration. The arbitral award is final and upon both parties. The laws of the People's Republic of China apply.

2. 本证书及有关信息非经本社允许，不能作为买卖船舶使用。
2. This certificate and relevant information cannot be used in connection with the sale of ship without permission of the Society.

船级的保持须符合中国船级社有关规范的要求，应特别注意以下情况将会导致船级的暂停或取消：
Class maintenance is subject to compliance with the requirements of China Classification Society's (CCS's) Rules and the attention is drawn to that the following circumstances would result in the suspension or cancel of Class:

1. 凡经本社批准入级的船舶如遇有下列情况，其船级将自动暂停，入级证书将失效：

(1) 船舶未在CCS规定的期限（5年船级证书到期时，CCS将通知船东）内完成船级特别检验且未经本社同意展期，除非在到期日前船舶便已开始进行特别检验的完成检验（此检验应在恢复营运前完成）；

(2) 年度检验未在其周年到期日的后3个月内完成，除非船舶正在进行年度检验的完成检验；

(3) 中间检验未在5年特别检验周期的第3个年度检验周年到期日的后3个月内完成，除非船舶正在进行中间检验的完成检验。

1. For all the ships classed with CCS, the class will be subject to automatic suspension and the classification certificate is subject to invalidation in any one of the following cases:

1.1 When a special survey has not been completed within the period of time specified by CCS (the owner will be notified that the 5-year class certificate becomes invalid)and no extension is granted by the Society, unless the ship has been under attendance for completion of the special survey prior to resuming trading, by the due date;

1.2 When an annual Survey has not been completed within three (3) months of the due date of the annual survey, unless the vessel is under attendance for completion of the annual survey;

1.3 When an intermediate Survey has not been completed within three (3) months of the due date of the third annual survey in each special survey period (5 years), unless the ship is under attendance for completion of the intermediate survey.

2. 凡经本社批准入级的船舶如遇有下列情况，经确认本社可暂停其船级，且入级证书将失效：

(1) 船舶超出入级符号与附加标志规定的限制，以及批准的其他附加条件进行营运；

(2) 船舶一旦发生任何可能使已授予的船级趋于失效的损坏、缺陷、故障或搁浅，且未在合理的第一时间向CCS报告，或者在预期的修理开始之前未提交CCS同意。

2. For all the ships classed with CCS, the class may be suspended after confirmation and the classification certificates is subjected to invalidation in any one of the following cases:

2.1 When the ship is operating beyond the service limitation defined by its character of classification and class notations or any other additional conditions as approved;

2.2 Any damage, defect, failure or grounding that may affect the validity of the assigned class not reported to CCS without inappropriate delay or prior agreement of CCS to foreseen repairs.

3. 凡经本社批准入级的船舶如遇有下列情况，本社可暂停其船级，且入级证书将失效，除非在到期日之前验船师为完成这些检验已登轮：

(1) 如CCS给出的船级条件在规定时间（该事件将通知船东）内未消除，且未经CCS同意展期；

(2) 如果在年度检验时，到期或过期的循环检验项目未完成，且未经CCS同意展期；

(3) 如果除年度检验、中间检验或特别检验以外其他建造后检验，未在到期日完成，且未经CCS同意展期；

(4) 如果任何损坏、缺陷、故障或搁浅的修理未按规定完成并检验；

(5) 船东未能安排规范第一篇第2章2. 9. 1. 4条要求的不定期检验；

(6) 船舶在搁置期间，船舶未实施经CCS同意的搁置维护方案或在规定期限内未实施搁置检验。

3. For all the ships classed with CCS, the class may be suspended and the classification certificates is subjected to invalidation in any one of the following cases, unless the ship is attended by the surveyor for completion of the survey, by the due date:

3.1 When any conditions of class imposed by CCS are not fulfilled by a specified due date (the owner will be notified of the date), and no extension is granted by CCS;

3.2 When any continuous survey items due or overdue at time of annual survey has not dealt with, and no extension is granted by CCS at the time of annual survey; When

3.3 surveys after construction other than annual, intermediate or special Surveys are overdue, and no extension is granted by CCS;

3.4 When repairs of any damage, defect, failure or grounding have not been completed and surveyed as specified;

3.5 Failure to permit the unscheduled surveys referred to in 2.9.1.4 of Chapter 2, Part 1 of the CCS Rules;

3.6 When the laying-up maintenance programme agreed by CCS has not been implemented or the laying-up survey has not been performed within the specified time limit during the laying-up period of the ship.

4. 凡经本社批准入级的船舶，如遇有下列情况，本社可取消其船级：

(1) 应船东的申请；

(2) 当导致船级暂停的情况未在规定的时间纠正时；

(3) 如船舶在尚未完成要求其在开航前处理的船级条件时出海航行，船级将立即被取消；

(4) 当船舶因过期的年度检验、中间检验、特别检验或本规范规定的其他建造后检验和/或过期的船级条件，而导致船级暂停达到6个月时；对于处于搁置状态、正在等待对其事故的处置或正在进行恢复船级的检验的船舶，可以同意延长船级暂停期；

(5) 船舶的船体与设备、轮机包括电气设备，遭受重大损坏或发生其他情况，经确认已无法继续营运时，如沉没、拆船等；

(6) 未按时交纳检验费；

(7) 如果船舶在1年内发生2次或2年内发生3次被PSC滞留，且被给出严重缺陷，CCS也可决定取消船级，并在船舶录中给出相应的注释。

4. For all the ships classed with CCS, the class may be canceled by the society in any one of the following cases:

4.1 At the request of the owner;

4.2 The circumstances leading to suspension of class are not corrected within the time specified;

4.3 A ship's class will be canceled immediately when the ship proceeds to sea without having completed conditions of class which were required to be dealt with before leaving port;

4.4 When class has been suspended for a period of six (6) months due to overdue annual, intermediate, special or other surveys after construction as required by the Rules and/ or overdue conditions of class; or overdue conditions of class. A longer suspension period may be granted for ships which are either laid up, awaiting disposition of a casualty or under attendance for reinstatement;

4.5 Where hull, equipment or machinery (including electrical installations) is so badly damaged or in other conditions (e.g. sinking, scrapping, etc.) that continuing operation of the ship is confirmed as not possible;

4.6 When the payment of survey fees is not made in time;

4.7 Where a ship has been detained following a Port State Control inspection on two occasions in one year or three occasions in two years, with serious deficiencies found, then the class will also be liable to be canceled, at the discretion of CCS, and a corresponding note will be given in the Register of Ships.

5. 如由于出现超出船东或CCS正常控制能力的不可抗力的情况，导致船舶不在能够及时完成过期检验项目的港口，经船东申请并满足相应条件，CCS可同意船舶在保持船级情况下，直接航行到卸货港卸货，必要时，随后压载航行至将完成检验的港口。

5. If , due to circumstances reasonably beyond the owner's or the CCS control , the ship is not in a port where the overdue surveys can be completed at the expiry of the periods allowed, CCS may allow the ship to sail, in class, directly to an agreed discharge port, and if necessary, hence, in ballast, to a port at which the survey will be completed, at the request of the owner and meet the appropriate conditions.

6. 如只是与保持特殊的附加标志有关的检验要求未按规定进行，则暂停或取消仅限于相应的特殊附加标志。

6. If survey requirements related to maintenance of class notations are not carried out in any case of suspending or canceling class, the suspension or cancellation is to be limited to those class notations only.

7. 取消船级的船舶，将在CCS船舶录或其补录上给予相应的公布。

7. Cancellation of class of a ship will be indicated correspondingly in CCS Register of Ships or its supplements.

8. 船舶的船级暂停或取消时，CCS将以书面形式通知船东、船旗国政府主管机关，并在中国船级社网站中登出，供保险商等有关利益方获悉。

8. When the class of a ship is suspended or cancelled, CCS will send written notification to the owner and the Administration of the flag State, and make an announcement on CCS website available to the underwriters and other interested parties concerned.

9. 对适用SOLAS公约的船舶，公告将说明由于船级暂停或取消将导致某些法定证书失效。

9. For ships to which SOLAS applies, the notification will state that certain statutory certificates are implicitly invalidated by the suspension or withdrawal of class.

CLS(C) Ver. 2.2 202007

入级证书签证栏 (第一页)

Endorsements of Classification Certificate (Page 1)

格式 Form **CLS(C)**
编号 No.: **AD21SSS00001**

年度或中间检验
Annual or Intermediate Survey:

兹证明，本船已进行了年度或中间检验，符合规范的有关要求。
THIS IS TO CERTIFY that, at an annual or an intermediate survey, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Rules.

年度检验
Annual Survey

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

年度/中间*检验
Annual/ Intermediate* Survey

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

年度/中间*检验
Annual/ Intermediate* Survey

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

年度检验
Annual Survey

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

* 不适者划去
* Delete as appropriate.

** 仅需在最后登轮日期超出时间窗口时填入首次登轮日期
** The first visit date to be entered only when the Last visit date exceeding the time window

如适用时，船级年度或中间检验应与载重线年度检验和构造安全的年度或中间检验（或客船安全证书的换证检验）一起进行。
As applicable, the Class Annual or Intermediate Survey is to be carried out in conjunction with the Load Line Annual Survey and Safety Construction Annual Intermediate Survey (or Renewal Survey of Passenger Ship Safety Certificate).

入级证书签证栏（第二页）

Endorsements of Classification Certificate (Page 2)

格式
Form **CLS(C)**
编号
No.: **AD21SSS00001**

特检展期：
Postponement of Special Survey:
按照规范的要求，进行了特别检验展期，本证书延期至
In accordance with the requirements of the Rules,
Special Survey is postponed, and this Certificate is extended until _____

地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

特检完成：
Completion of Special Survey:
特别检验已完成，本证书有效期延至
The Special Survey is completed, and this Certificate is extended until _____

地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

周年日期提前的签署
Endorsement for Advancement of Anniversary Date
年度 / 中间 * 检验在周年日的三个月之前完成，新的周年日期调整为
Annual/Intermediate* Survey is completed more than three months before the anniversary date,
and the new anniversary date is _____

地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度 / 中间*检验在周年日的三个月之前完成，新的周年日期调整为
Annual/Intermediate* Survey is completed more than three months before the anniversary date,
and the new anniversary date is _____

地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适者划去
* Delete as appropriate.
** 仅需在最后登轮日期超出时间窗口时填入首次登轮日期。
*** The first visit date to be entered only when the Last visit date exceeding the time window.

中 华 人 民 共 和 国
THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

格式
Form **COP(CHN)**
编号
No. **AD21SSS00001**

国 际 防 止 油 污 证 书
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

本证书应附有结构和设备记录 （格式 A） 编号
This Certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment **(Form A)** No. **SG18SS00378**

经中华人民共和国政府授权，由中国船级社根据经一九七八年议定书修订的一九七三年国际防止船舶造成污染公约及其修正案（以下简称“公约”）的规定签发

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 People's Republic of China by China Classification Society

船 名 Name of ship	**东方勘探二号 DONG FANG KAN TAN NO.2**
船舶编号或呼号 Distinctive number or letters	**CN20054823861**
船 籍 港 Port of registry	**Tianjin**
总 吨 位 Gross tonnage	**2334**
船舶载重量+ (t) Deadweight of ship + (t)	**N.A.**
船舶登记号 Class No.	**06Q4000**
国际海事组织编号 IMO Number	**9397418**
船 舶 类 型 Type of ship	**Ship other than any of Oil tanker and ship under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention**

中国船级社证明：
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY CERTIFIES:

1 本船已按本公约附则 I 第 6 条的规定，进行了检验； 和
That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention; and

2 检验查明，本船的结构、设备、各种系统、附件、布置和材料及其状况，在各方面均属合格，且本船符合本公约附则 I 所有适用的要求。
That the survey shows that the structure,equipment,systems,fittings,arrangement 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.

本证书有效期至 **December 14, 2026** 但应按本公约附则 I 第 6 条的规定进行各种检验。
This certificate is valid until subject to surveys in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention.

签发本证书所基于的检验的完成日期：
Completion date of the survey on which this certificate is based: **October 14, 2021**

发证地点 Issued at **Abu Dhabi**
发证日期 Issued on **October 14, 2021**

中国船级社 C1 Q8 CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

(LU WEI)
中 国 船 级 社
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

+仅油船需要填写
+For oil tankers only

格式
Form COP(CHN)
编号
No. AD21SSS00001

年度检验和期间检验签证栏

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

兹证明, 本船已按本公约附则I第6条要求进行了检验, 符合本公约的有关要求.
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.

年度检验
ANNUAL SURVEY
地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度检验 / 期间检验*
ANNUAL / INTERMEDIATE* SURVEY
地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度检验 / 期间检验*
ANNUAL / INTERMEDIATE* SURVEY
地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度检验
ANNUAL SURVEY
地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

按照第10. 8. 3条进行的年度检验/期间检验
ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 10.8.3

兹证明，本船已按本公约附则I第10. 8. 3条的要求进行了年度 / 期间* 检验并符合公约的有关规定.
THIS IS TO CERTIFY that, at 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 provisions of the Convention.

地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

*不适用者删去
*Delete as appropriate

格式
Form **COP(CHN)**
编号
No. **AD21SSS00001**

在适用第10.3条情况下，有效期少于5年的证书展期签署
ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE(5) YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES
该船符合公约的有关规定，本证书根据公约附则I第10.3条应视为有效，有效期限至
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

在已完成换证检验并适用第10.4条情况下的签署
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES
该船符合公约的有关规定，本证书根据公约附则I第10.4条应视为有效，有效期限至
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

在适用第10.5或10.6条情况下，将证书有效期展期至驶抵进行检验的港口或给予宽限期的签署
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
本证书根据公约附则I第10.5或10.6 条应视为有效，有效期限至:*
This certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6 * of Annex I of the Convention, be accepted as valid until _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

在适用第10.8条情况下，周年日提前的签署
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 10.8 APPLIES
按照本公约附则I 第10.8条，新的周年日期为
In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention ,the new anniversary date is _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

按照本公约附则I 第10.8条，新的周年日期为
In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

_____
*不适用者删去
*Delete as appropriate

中 国 船 级 社

CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

格式 Form A

编号 No. SG18SS00378

非油船结构与设备记录

Record of Construction and Equipment for Ships Other Than Oil Tankers

国际防止油污证书附件

Supplement to the International oil pollution prevention certificate (IOPP certificate)

按照经一九七八年议定书修订的一九七三年国际防止船舶造成污染公约（以下简称“公约”）附则I的规定。

In respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention".)

1. 船舶资料 PARTICULARS OF SHIP

1.1	船名 Name of ship	东方勘探二号 DONG FANG KAN TAN NO.2
1.2	船舶编号或呼号 Distinctive number or letters	CN20054823861
1.3	国际海事组织编号 IMO No.	9397418
1.4	船籍港 Port of registry	Tianjin
1.5	总吨位 Gross tonnage	2334
1.6	建造日期： Date of build:	
1.6.1	签订建造合同日期 Date of building contract	January 16, 2005
1.6.2	安放龙骨或船舶处于相似建造阶段的日期 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction	November 18, 2005
1.6.3	交船日期 Date of delivery	December 15, 2006
1.7	重大改建（如适用时）： Major conversion (if applicable):	
1.7.1	签订改建合同日期 Date of conversion contract	--

注：1. 本格式用于IOPP证书上列为第三种类型的船舶，即“上述各类以外的船舶”，对油船及属于公约附则I第2.2条规定的设有货油舱的非油船，应使用格式B。

Notes: 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 of the Convention, Form B shall be used.

2. 该记录应永久地附于IOPP证书之后，IOPP证书应随时保存在船上。
This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate.The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

3. 记录正本的文字应至少使用英文、法文或西班牙文的其中一种语言。如同时使用发证国的官方语言，则在有争议或分歧时，应以该国官方语言为准。
The language of the original 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.

4. 若本条“适用”和“是”，则在对应方框内划“X”，若“不适用”和“不是”则划“-”
Entries in boxes shall be made by inserting either across(X) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.

5. 本记录所述的条款系指公约附则I的条款，所述决议系指国际海事组织通过的决议。
Regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to the those adopted by the International Maritime Organization.

No. 18346792 Page 1/4 Ver.4.6 201805

格式
Form A
编号
No. SG18SS00378

1.7.2 改建开工日期
Date on which conversion was commenced --

1.7.3 改建完工日期
Date of completion of conversion --

1.8 由于交船的意外延迟，主管机关同意该船作为第1.28.1条所指的“在1979年12月31日或之前交船的船舶”
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 — —

2. 控制机器处所舱底水和燃油舱排油的设备(第14条和第16条)
EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND OIL FUEL TANKS (regulation 14 and 16)

2.1 在燃油舱内装载压载水：
Carriage of ballast water in oil fuel tanks:

2.1.1 该船在正常条件下能在燃油舱内装载压载水
The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks — —

2.2 所装滤油设备的型式：
Type of oil filtering equipment fitted: SKIT SDEB 1.0

2.2.1 15ppm滤油设备[第14.6条]
Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6) — —

2.2.2 有报警和自动停止装置的15ppm滤油设备[第14.7条]
Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7) ×

2.3 认可标准：*
Approval standards:*

2.3.1 油水分离/滤油设备：
The separating/filtering equipment:

.1 已按A.393(X)决议认可：
has been approved in accordance with resolution A.393(X); —

.2 已按MEPC.60(33)决议认可：
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); —

.3 已按第MEPC.107(49)号决议认可：
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49); ×

.4 已按A.233(VII)决议认可：
has been approved in accordance with resolution A.233(VII); —

.5 已按国家标准认可，但国家标准未基于A.393(X)或A.233(VII)决议：
has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII); —

.6 未经认可。
has not been approved. —

2.3.2 处理装置已按A.444(XI)决议认可
The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) —

2.3.3 油份计：
The oil content meter:

1. 已按A.393(X)决议认可：
has been approved in accordance with resolution A.393(X); —

2. 已按MEPC.60(33)决议认可：
has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); —

3. 已按MEPC.107(49)决议认可。
has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). ×

2.4 该系统最大排量为 米^3/小时
Maximum throughput of the system is 1.00 m^3 / h

* 参见本组织1977年11月14日A.393(X)决议通过的《关于油水分离设备和油分计国际性能和试验技术条件的建议案》，该决议取代了A.233(VII)决议；见IMO出版物IMO-608E。进一步参见本组织海上环境保护委员会MEPC.60(33)决议通过并于1993年7月6日生效的《机舱舱底水防污染设备指南和技术条件》，该决议取代了A.393(X)和A.444(XI)决议；见IMO出版物IMO-646E和本组织海上环境保护委员会MEPC.107(49)决议通过并于2005年1月1日生效的《经修订的船舶机器处所防污染设备指南和技术条件》，该决议已取代MEPC.60(33)，A.393(X)和A.444(XI)决议。

Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI)(see IMO sales publication IMO-646E), and to the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.107(49) which, effective on 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI).

№ 18346793

Page 2/4 Ver.4.6 201805

格式 Form A
编号 No. SG18SS00378

2.5 第14条的免除：
Waiver of regulation 14:

2.5.1 按第14.5条，该船免除第14.1或14.2条的要求。
The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5

2.5.1.1 该船专门从事在特殊区域内航行：
The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s): —

2.5.1.2 该船按 **《国际高速船安全规则》** 发证，从事定期营运且周转期不超过24小时
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 —

2.5.2 该船设有如下储存柜用来留存所有船上的含油舱底水：
The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows: —

液舱（编号） Tank identification	液舱位置 Tank location		容积 Volume (m^3)	总容积 Total volume (m^3)
	肋骨号（由）—（至） Frames(from)—(to)	横向位置 Lateral position		
—	—	—		—

2A.1 该船须按照12A条建造，且应符合下列要求：
The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirements of:

2A.1.1 第6款以及第7或8中的任一款（双壳构造）
paragraphs 6 and either 7 or 8 (double hull construction) — —

2A.1.2 第11款（燃油意外溢油性能）
paragraph 11 (accidental oil fuel outflow performance) — —

2A.2 该船不须满足12A条的要求
The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A. ×

3. 残油（油泥）的留存和处理措施（第12条）和含油舱底水储存柜*
Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and oily bilge water holding tank(s)*

3.1 该船设有如下残油（油泥）舱用于留存船上的残油（油泥）：
The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows: ×

液舱（编号） Tank identification	液舱位置 Tank location		容积 volume (m^3)	总容积 Total volume (m^3)
	肋骨号（由）—（至） Frames(from)—(to)	横向位置 Lateral position		
Dirty Oil Tank	**23-27**	**P.S.**	**4.40**	
Dirty Lub. Oil Tank	**31-35**	**S.S.**	**4.40**	
F.O. Rush Tank	**23-27**	**P.S.**	**3.50**	
Inc. Sludge Tank	**52-55**	**P.S.**	**0.60**	
				12.90

3.2 残油（油泥）舱内留存的残油（油泥）的处理措施：
Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

3.2.1 残油（油泥）焚烧炉
Incinerator for oil residues (sludge) ×

*本公约未要求舱底水储存柜，如设置，应在表3.3中列出。
* 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.

№ 18346794

格式
Form A
编号
No. SG18SS00378

3.2.2 适用于燃烧残油（油泥）的辅锅炉
Auxiliary boiler suitable for burning oil residue (sludge) ..... —

3.2.3 其他可接受的设施，说明是：
Other acceptable means, state which: ..... —

3.3 该船设有如下储存舱柜用来留存船上的含油舱底水：
The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows: ..... ×

液舱(编号) Tank identification	液舱位置 Tank location		容积 Volume (m^3)	总容积 Total Volume (m^3)
	肋骨号(由)-(至) Frames (from) - (to)	横向位置 Lateral position		
Bilge Water Tank	**23-27**	**S.S.**	**4.40**	**4.40**

4. 标准排放接头（第 13 条）
STANDARD DISCHARGE CONNECTION (regulation 13)

4.1 该船设有将机器处所的舱底污水残留物及油渣排至接收设备的固定管路，并装有符合第13条规定的标准排放接头
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. 船上油污/海洋污染应急计划(第 37 条)
SHIPBOARD OIL/MARINE POLLUTION EMERGENCY PLAN (regulation 37)

5.1 该船备有符合第37条规定的船上油污应急计划
The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37..... ×

5.2 该船备有符合第37.3条规定的船上海洋污染应急计划
The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3 ... —

6 免 除
EXEMPTION

6.1 根据第 3.1 条的规定，本公约附则I 第3 章中的一些的要求业经主管机关准许免除，免除项目为本记录的下列条款：
Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s) —

of this Record. ..... —

7. 等效(第 5 条)
EQUIVALENTS (regulation 5)

7.1 附则I中某些要求的等效措施业经主管机关认可，其认可项目为本记录的下列条款
Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I listed under paragraph(s) —

of this Record. ..... —

8. 符合极地规则第II-A部分第1章
Compliance with part II-A – chapter 1 of the Polar Code

8.1 该船符合极地规则引言和第II-A部分第1章第1.2节中环境相关规定的附加要求
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. ..... —

兹证明本记录准确无误
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

发证地点
Issued at **Singapore**

发证日期
Issued on **October 16, 2018**

(Jiang Botao)
中国船级社验船师
Surveyor to
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

№ 18346795

Page 4/4 Ver.4.6 201805

中 华 人 民 共 和 国
THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

格式 Form **CWP(CHN)**
编号 No. **AD21SSS00001**

国际防止生活污水污染证书
INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

经中华人民共和国政府授权，由中国船级社根据经1978年议定书修订并经MEPC. 115(51)决议修正的1973年国际防止船舶造成污染公约（以下简称"公约"）的规定签发
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 resolution MEPC.115(51) (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of the People's Republic of China by **China Classification Society**

船舶概况：
PARTICULARS OF SHIP:

船　名 Name of Ship	东方勘探二号 DONG FANG KAN TAN NO.2
船舶呼号/编号 Distinctive number or letters	CN20054823861
船舶登记号 Class No	06Q4000
IMO编号 IMO Number	9397418
船籍港 Port of Registry	Tianjin
总吨位 Gross Tonnage	2334
本船核定载运人数 Number of persons which the ship is certified to carry	50
船舶状况 Status of Ship	New Ship
按第11.3条适用的船型 Type of ship for the application of regulation 11.3	Ship other than a passenger ship

安放龙骨或处于相似建造阶段的日期，或在适用时，重大改装或改建工作开始的日期：
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: **November 18, 2005**

中国船级社证明：
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY CERTIFIES:

1. **本船业已按照上述公约附则IV第9条和第10条的规定，设有以下的生活污水处理装置和排放管路**
That the ship is equipped with a sewage treatment plant and a discharge pipeline in compliance with Regulation 9 and 10 of Annex IV of the Convention as follows:

*1.1 生活污水处理装置：
Description of the sewage treatment plant:

生活污水处理装置型式 Type of the sewage treatment plant	WCB-50
制造厂名 Name of manufacturer	Jiangsu Nanji Machinery Co., Ltd. Taixing Ship's Machinery Works

经主管机关核准，该生活污水处理装置符合 MEPC.2(VI). 决议所规定的排放标准。

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided MEPC.2(VI).

格式 Form **CWP(CHN)**
编号 No. **AD21SSS00001**

*1.2 粉碎器：
Description of the comminuter: **(Not Applicable)**
粉碎器型式
Type of the comminuter --
制造厂名
Name of manufacturer --
消毒后的生活污水标准
Standard of sewage
after disinfection --

*1.3 集污舱：
Description of holding tank: **(Not Applicable)**
集污舱总容量
Total capacity of the holding tank -- m^3
安装位置
Location --

1.4 将生活污水排往接收装置的管路，装备了标准通岸接头。
A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

2. 已按照公约附则IV第4条的规定对本船进行了检验。
That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex IV of the Convention.

3. 检验查明，本船的结构、设备、系统、布置和材料以及其状况在各方面均可满意，本船符合公约附则IV的相关要求。
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 IV of the Convention.

本证书有效期至 **December 14, 2026** 在此期间应按本公约附则IV第4条要求接受检验。
This Certificate is valid until subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention

签发本证书所基于的检验的完成日期：
Completion date of survey on which this certificate is based: **October 14, 2021**

发证地点 Issued at **Abu Dhab**
发证日期 Issued on **October 14, 2021**

中国船级社 C1 08 CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

(LU WEI)
中 国 船 级 社
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适用者划去或标识"Not Applicable"。
Delete or mark with "Not Applicable" as appropriate.

格式
Form **CWP(CHN)**
编号
No. **AD21SSS00001**

在适用第8.3条情况下，有效期少于5 年的证书展期签署

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 8.3 APPLIES

本船符合公约的有关规定，本证书根据公约附则IV 第8.3条应视为有效，有效期至

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.3 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

在已完成换证检验并适用第8.4条情况下的签署

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 8.4 APPLIES

该船符合公约的有关规定，本证书根据公约附则IV第8.4条应视为有效，有效期至

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 8.4 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

This cert

在适用第8.5或8.6条情况下，将证书有效期展期至驶抵进行检验的港口或给予宽限期的签署

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 8.5 OR 8.6 APPLIES

本证书根据公约附则IV第8.5或8.6*条应视为有效，有效期至

This certificate shall, in accordance with regulation 8.5 or 8.6* of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until

_____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适用者划去
Delete as appropriate.

中 华 人 民 共 和 国
THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

格式 Form CAP(CHN)
编号 No. AD21SSS00001

国 际 防 止 空 气 污 染 证 书
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

本证书应附有结构和设备记录簿（格式 AIR），其编号为
This Certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment (Form AIR) with No. HN20SSS00060

经中华人民共和国政府授权，由中国船级社根据经修正的《经1978年议定书修订的1973年国际防止船舶造成污染公约的经修正的1997年议定书》（以下简称"公约"）的规定签发

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the People's Republic of China by China Classification Society

船舶概况：
PARTICULARS OF SHIP:

船名 Name of ship	东方勘探二号 DONG FANG KAN TAN NO.2		
船舶呼号/编号 Distinctive Number or letters	CN20054823861		
登记号 Class No	06Q4000	IMO编号 IMO number	9397418
船籍港 Port of registry	Tianjin		
总吨位 Gross tonnage	2334		

中国船级社证明：
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY CERTIFIES:

1. 本船已按本公约附则VI第5条要求进行了检验；和
   That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
2. 检验表明设备、系统、装置、布置和材料完全符合本公约附则VI的适用要求。
   That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

本证书有效期至 This certificate is valid until December 14, 2026 在此期间应按本公约附则VI第5条要求接受检验。 subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

签发本证书所基于的检验的完成日期：
Completion date of the survey on which this certificate is based: October 14, 2021

发证地点 Issued at Abu Dhabi

发证日期 Issued on October 14, 2021

中国船级社 C1 08 CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

(LU WEI)
中 国 船 级 社
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

http://www.ccs.org.cn/electrocert Page 1/4 Ver. 3.2 201910 UTN:S021-641995

格式
Form **CAP(CHN)**
编号
No. **AD21SSS00001**

年度检验和期间检验签证栏
ENDORSMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

兹证明业已按公约附则VI第5条的要求进行了检验，查明本船符合该附则的有关规定。
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 the relevant provisions of that Annex:

年度检验
Annual survey:

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度/期间 * 检验
Annual / Intermediate* survey:

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度/期间 * 检验
Annual / Intermediate* survey:

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度检验
Annual survey:

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适用者划去
* Delete as appropriate

格式
Form CAP(CHN)
编号
No. AD21SSS00001

按照第9.8.3条进行的年度检验/期间检验
ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 9.8.3

兹证明业已按公约附则VI第9.8.3条的要求进行了年度/中间*检验，查明本船符合该附则的有关规定。
THIS IS TO CERTIFY that at an annual / intermediate* survey required in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found comply with the relevant provisions of that Annex:

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

在适用第9.3 条情况下，有效期少于5 年的证书展期签署
ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 9.3 APPLIES

本船符合公约的有关规定，本证书根据公约附则VI 第9.3条视为有效，有效期至
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 _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

在已完成换证检验并适用第9.4条情况下的签署
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 9.4 APPLIES

该船符合公约的有关规定，本证书根据公约附则VI 第9.4条应视为有效，有效期至
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 until _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适用者划去
* Delete as appropriate

中 国 船 级 社
China Classification Society

格式 Form AIR(CHN)
编号 No. TJ18SS00465

国际防止空气污染证书或防止空气污染证书的附录
Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate) or Air Pollution Prevention Certificate (APP Certificate)

结 构 和 设 备 记 录
Record of Construction and Equipment

注：
Notes:

1. 本记录应永久附于IAPP证书或APP证书之后。IAPP证书或APP证书应随时保存在船上。
   This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate or APP Certificate, the IAPP Certificate or APP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2. 记录应至少使用英文、法文或西班牙文中的一种语言。如同时使用签发国的官方语言，则在有争议或分歧时，应以该官方语言为准。
   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. 在空格内应填入"x"表示"是"和"适用"，或填入"-"表示"不"和 "不适用"。
   Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer "yes" and "applicable" or a (-) for the answer "no" and "not applicable" as appropriate.
4. 除非另有说明，本记录中所提及的条款系指本公约附录VI的条款，决议或通函系指国际海事组织通过的决议或通函。
   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 International Maritime Organization.

1 船舶概况
Particulars of ship

1.1	船名 Name of ship	**东方勘探二号** **DONG FANG KAN TAN NO.2**
1.2	国际海事组织编号 IMO number	**9397418**
1.3	船舶安放龙骨或处于相应建造阶段的日期 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction	**November 18, 2005**
1.4	船长(L)# 米 Length (L) # metres	--

仅用于2016年1月1日或以后建造的经特殊设计并仅用于娱乐目的、根据第13.5.2.1或13.5.2.3条不适用于第13.5.1.1条规定的NOx排放极限的船舶填写。

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 NOx emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

编号
No.: TJ18SS00465

2 船舶排放的控制
Control of emissions from ships

2.1 消耗臭氧物质(第12条)
Ozone depleting substances (regulation 12)

2.1.1 下列在2005年5月19日以前安装的含有消耗臭氧物质（氢氯氟烃除外）的灭火系统、其他系统和设备可继续使用：
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:

系统或设备 System or equipment	船上位置 Location on board	物质 Substance
--	--	--

2.1.2 下列在2020年1月1日以前安装的含有氢氯氟烃(HCFCs)的系统可继续使用：
The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service:

系统或设备 System or equipment	船上位置 Location on board	物质 Substance
--	--	--

2.2 氮氧化物（NOx）(第13条)
Nitrogen oxides (NOx) (regulation 13)

2.2.1 下列船上安装的船用柴油机符合第13条所示要求：
The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

格式编号 Form No. AIR(CHN) TJ18SS00465

MARPOL附则VI适用规则 Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC=2008年NOx技术规则) (NTC=NOX Technical Code 2008)(AM = 认可方法) (AM = Approved Method)	柴油机 #1 Engine #1	柴油机 #2 Engine #2	柴油机 #3 Engine #3	柴油机 #4 Engine #4	柴油机 #5 Engine #5	柴油机 #6 Engine #6	柴油机 #7 Engine #7	柴油机 #8 Engine #8	柴油机 #9 Engine #9	柴油机 #10 Engine #10	柴油机 #11 Engine #11	柴油机 #12 Engine #12
制造厂 Manufacturer	MAN B&W Diesel A/S	MAN B&W Diesel A/S	Chongqing Cummins Engine Company limited	Chongqing Cummins Engine Company limited	Chongqing Cummins Engine Company limited							
型号 Model	6L23/30A	6L23/30A	KT38-G(M)	KT38-G(M)	KT38-G(M)							
系列号 Serial number	18157	18158	41070275	41070274	41070313							
使用（适用的应用循环-NTC3.2） Use (applicable application cycle(s) – NTC 3.2)	E2	E2	D2	D2	D2							
额定功率（kW） (NTC1.3.11) Rated power (kW) (NTC 1.3.11)	960.00	960.00	560.00	560.00	560.00							
额定转速（RPM） (NTC1.3.12) Rated speed (RPM)(NTC1.3.12)	900.00	900.00	1500.00	1500.00	1500.00							
2000年1月1日或以后安装的完全相同柴油机由第13.1.1.2条免除 Identical engine installed≥1/1/2000 exempted by13.1.1.2	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
按照第13.1.1.2条，完全相同柴油机的安装日期（年/月/日） Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per13.1.1.2	—	—	—	—	—							
重大改建日期（日/月/年） Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2	—	—	—	—							
	13.2.1.2 & 13.2.3	—	—	—	—							
	13.2.1.3 & 13.2.3	—	—	—	—							

格式 Form AIR(CHN)
编号 No. TJ18SS00465

			柴油机 #1 Engine #1	柴油机 #2 Engine #2	柴油机 #3 Engine #3	柴油机 #4 Engine #4	柴油机 #5 Engine #5	柴油机 #6 Engine #6	柴油机 #7 Engine #7	柴油机 #8 Engine #8	柴油机 #9 Engine #9	柴油机 #10 Engine #10	柴油机 #11 Engine #11	柴油机 #12 Engine #12
I级 Tier I		13.3	×	×	×	×	×							
		13.2.2	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
		13.2.3.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		13.2.3.2	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
		13.7.1.2	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
II级 Tier II		13.4	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
		13.2.2	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
		13.2.2 (不符合III级)(Tier III not possible)	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
		13.2.3.2	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
		13.5.2(免除) (Exemptions)	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
		13.7.1.2	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
III级 (仅ECA-NOx) Tier III (ECA-NOx only)		13.5.1.1	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
		13.2.2	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
		13.2.3.2	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
		13.7.1.2	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
AM*	已安装 installed		□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
	本次检验未购得 not commercially available at this survey		□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
	不适用 not applicable		□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□

* 参见《2014年认可方法程序指南》（MEPC. 243 (66) 决议）。
* Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66)).

格式 Form AIR(CHN)
编号 No. TJ18SS00465

2.3 硫化物 （SOx）和颗粒物(第14条)
Sulphur oxides (SOx) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 当船舶在第14.3条规定的排放控制区外营运时，本船使用：
When the ship operates outside of an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 燃油交付单证明硫含量不超过下述极限值的燃油：
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of:

— ■4.5% m/m （2012年1月1日及以后不适用）；或
4.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2012); or

× ■3.5% m/m （2020年1月1日及以后不适用）；或
3.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2020); or

× ■0.5% m/m, 和/或
0.50% m/m, and/or

.2 本记录第2.6条列出的按第4.1条认可的等效措施，该等效措施在SOx减排效果方面至少与使用硫含量为以下限值的燃油相等：
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 that is at least as effective in terms of SOx emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:

— ■4.50% m/m （2012年1月1日及以后不适用）；或
4.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2012); or

— ■3.50% m/m （2020年1月1日及以后不适用）；或
3.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2020); or

— ■0.50% m/m
0.50% m/m

2.3.2 当船舶在第14.3条款规定的排放控制区内营运时，本船使用：
When the ship operates inside an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 燃油交付单证明硫含量不超过下述极限值的燃油：
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of:

— ■1.00 % m/m （2015年1月1日及以后不适用）；或
1.00% m/m (not applicable on or after 1 January 2015); or

× ■0.10% m/m ，和/或
0.10% m/m, and/or

.2 本记录第2.6条列出的按第4.1条认可的等效措施，该等效措施在SOx减排效果方面至少与使用硫含量为以下限值的燃油相等：
an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 that is at least as effective in terms of SOx emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:

— ■1.00 % m/m （2015年1月1日及以后不适用）；或
1.00% m/m (not applicable on or after 1 January 2015); or

— ■0.10% m/m
0.10% m/m

格式 Form AIR(CHN)
编号 No. TJ18SS00465

2.4 挥发性有机化合物(VOCs)(第15条)
Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 ☐ 本液货船备有一套按照MSC/Circ. 585号通函要求安装和认可的蒸气收集系统
The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/ Circ. 585

2.4.2.1 ☐ 载运原油的液货船备有认可的VOC管理计划
For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan

2.4.2.2 VOC管理计划的认可编号
VOC Management Plan approval reference: --

2.5 船上焚烧（第16条）
Shipboard incineration (regulation 16)
本船装有1台焚烧炉：
The ship has an incinerator:

.1 2000年1月1日或以后安装的符合
installed on or after 1 January 2000 which complies with

☒ .1 经修正的MEPC. 76(40)号决议的规定
resolution MEPC.76(40), as amended*

☐ .2 MEPC. 244(66)号决的规定
resolution MEPC.244(66)

.2 2000年1月1日前安装的符合：
installed before 1 January 2000 which complies with:

☐ .1 经修订的MEPC. 59(33)号决议的规定
resolution MEPC.59(33),as amended**

☐ .2 经修订的MEPC. 76(40)号决议的规定
resolution MEPC.76(40),as amended*

2.6 等效(第4条)
Equivalents (regulation 4)
已允许该船使用下列在船上安装的装置、材料、设备或器具，或允许使用其他程序、替代燃油、或符合方法，以代替本附则所要求者：
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:

系统或设备 System or equipment	使用的等效 Equivalent used	认可编号 Approval reference
--	--	--

备注：
Remark:

兹证明本记录准确无误。
This is to Certify that this Record is correct in all respects.

发证地点 Issued at: Tianjin
发证日期 Issued on: January 2, 2019

(Zhang Chenxi)
中国船级社验船师
Surveyor to China Classification Society

* 经修订的MEPC. 93(45)号决议
As amended by resolution MEPC.93(45).

** 经修订的MEPC. 92(45)号决议
As amended by resolution MEPC.92(45).

格式
Form CAP(CHN)
编号
No. AD21SSS00001

在适用第9.5 或9.6条情况下，将证书有效期展期至驶抵进行检验的港口或给予宽限期的签署

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

本证书根据公约附则VI 第 9.5 或 9.6 *条应视为有效，有效期至
This certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6 *of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

在适用第9.8条情况下，周年日提前的签署

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 9.8 APPLIES

根据公约附则VI 第9.8条，新的周年日为
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

根据公约附则VI 第9.8条，新的周年日为
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适用者划去
* Delete as appropriate

中 国 船 级 社
China Classification Society

格式 Form CGP
编号 No. SG18SS00378

防 止 船 舶 垃 圾 污 染 检 验 证 明
Statement of Garbage Pollution Prevention From Ships

船舶概况：
Particulars of Ship:

船 名：
Name of Ship: 东方勘探二号 DONG FANG KAN TAN NO.2

船 籍 港：
Port of Registry: Tianjin

船舶编号或呼号：
Distinctive No.or Letters: CN20054823861

总吨位：
Gross Tonnage: 2334

船舶登记号：
Class No: 06Q4000

IMO 编号：
IMO No. 9397418

中国船级社证明：
China Classification Society Certifies:

1. 本船业已按照 MARPOL 73/78 防污公约附则V 的规定配备了下述设备和文件：
That the above-named ship has fitted and provided the following equipment and documents in accordance with the Regulations of MARPOL 73/78 Annex V.

(1) 告示
Placard

a. 数量：
Number: 3 pcs

b. 安放位置：
Location: Mess Room; Port and Starboard Side of Accommodation Space

(2) 垃圾容器
Garbage Receptacles

名 称 Name	金属箱 Metal bins	金属罐 Cans	桶 Drums	轮式垃圾箱 Wheelie Boxes	集装袋 Container Bags
数 量 Number	—	—	—	4	—
容 量 Capacity (M^3)	—	—	—	0.38 x 4	—

(3) 处理设备
Processing Equipment

名 称 Name	型 号 Type	处 理 能 力 Treatment Capacity
焚烧炉 Incinerator	OG120C	180000 kcal/h
磨碎机 Grinder	MDG-15	150 kg/h
压实机 Compactor	ORWAK3100	2.5 m3/h

№ 16185477

Page 1/2 Ver.2.0 201606

格式
Form **CGP**
编号
No. **SG18SS00378**

（4） 该船配有按73/78防污公约附则V第10条编制的垃圾记录簿
× This ship was provided with the garbage record book developed in accordance with regulation 10 of MARPOL 73/78 Annex V

（5） 该船配有按73/78防污公约附则V第10条编制的垃圾管理计划
× This ship was provided with the garbage management plan developed in accordance with regulation 10 of MARPOL 73/78 Annex V

2. 上述设备和文件经检验符合73/78防污公约附则V的要求。
That the survey shows that the above equipment and documents fully comply with the applicable requirements of MARPOL 73/78 Annex V.

3. 船东应根据MARPOL73/78防污公约附则V的规定所给出的限制对垃圾处理负全部责任。
The ship's owner is to be responsible for the disposal of garbage entirely in accordance with the limits set by the Provisions of MARPOL 73/78 Annex V.

This Certificate was re-issued according to previous Certificate NO.DL14SS00241.

签发本证明所基于的检验的完成日期：
Completion date of the survey on which this statement is based: **December 15, 2006**

地点：
Place: **Singapore**

日期：
Date: **October 16, 2018**

中国船级社 C1 03 CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

(Jiang Botao)
中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to China Classification Society

Symbol: × *Applicable* — *Not applicable*

№ 18346832

Page 2/2 Ver.2.0 201606

垃圾管理计划

GARBAGE MANAGEMENT PLAN

东方勘探二号
DONGFANGKANTAN NO. 2

船东/Ship owner:		Tianjin Hilong Geophysical CO., LTD.	
		日期/Date	2018.02.28
校对/CHECKED	HILONGGEOPYSICALCo.,LTD G.T.2334 T.P.1920Kw DONGFANGKANTANNO.2	批准/Approved by:	中华人民共和国天津海事局 船舶文书专用章

船舶参数
SHIP 'S PARTICULARS

船 名 Nane of Ship	东方勘探二号 DONGFANGKANTAN NO.2
船旗国 Flag	CHINA
船藉港 Port of Registry	TIANJIN
国际呼号 Call Sign	BFEK
国际识别号 IMO No.	9397418
注册编号/船级登记号 Official Number/Class Number	020006000086/CN20054823816
船舶种类 Ship's Type	OTHER TYPE
交船日期（新造/改建） Date of Delivery（BUILD /REBUILD）	2006 Dec 15
总长 Length Overall	65.82m
垂线间长 Length bet. Perpendiculars	58.40m
型宽 Moulded Breadth	13.80m
型深 Moulded Depth	5.10m
夏季吃水 Summer Draght	3.80m
总吨位 Gross Tonnage 净吨位 Net Tonnage	2334 700
载重量 Deadweight	650.1t

船厂 Builder	大连辽南船厂 DALIAN LIAONAN SHIPYARD CO.,LTD
船东 Owner	天津海龙石油地球物理勘探有限公司 TIANJIN HILONG GEOPHYSICAL CO.,LTD
船舶管理人 Operator	天津海龙石油地球物理勘探有限公司 TIANJIN HILONG GEOPHYSICAL CO.,LTD
地址 Address	天津经济技术开发区第二大街 83 号中石油天津大厦 14 楼 14th Floor, CNPC Tower, No.83, Second Avenue, TEDA, Tianjin, China
电话 Telephone	+86-22-66225042
传真 Fax	+86-22-66225058

Remarks:

The vessel does not sail in the polar waters.

备注：

本船并不航行于两极水域。

修订及批准记录

RECORD OF REVISION SHEET & APPROVAL

修改部分 Section Amended	版本 Revision	变更年月日 Date inserted	船长签字 Master' s Signature

目 录

CONTENT

第 1 节 前言 INTRODUCTION....6

1.1 规范介绍 Legal Requirements....6
1.2 船长需知 The Instruction to the Master....6
1.3 垃圾管理计划及排放记录 Garbage Management Plan & Disposal Record....8
1.4 垃圾管理人员 Garbage Management Officer....8
1.5 告示牌 Placards....9
1.6 定义 Definitions....10

第 2 节 废弃物最小化 WASTE MINIMIZATION....19

2.1 储存&供应 Stores & Provisions....199
2.2 货物固定与保护(不适用于油轮)Cargo Securing & Protection (not applicable to tankers)....199
2.3 渔具 Fishing gear(不适用于本船 not applicable to Vessel)....20

第 3 节 垃圾收集 COLLECTION OF GARBAGE....21

3.1 容器 Receptacles....221
3.2 垃圾收集程序 Collection Procedures....223
3.3 海上垃圾回收 Recovery Of Garbage At Sea....25

第 4 节 垃圾加工处理 PROCESSING OF GARBAGE....266

4.1 概述 GENERAL INFORMATION....266
4.2 收集 STORAGE....277
4.3 排放 DISCHARGE....288
4.4 加工处理垃圾的船上设备 Shipboard equipment for processing garbage....31
4.5 磨碎或粉碎....31
4.6 压实 COMPACTORS....332
4.7 焚烧 INCINERATORS....34
4.8 动物尸体的处理 Treatment of animal carcasses....388
4.9 排放作为货物载运的鱼 Discharge of fish carried as a cargo....40
4.10 极地水域的操作要求 Operational requirements in polar waters.... 40

第 5 节固体散装货物货物残余的管理（不适用于油船） MANAGEMENT OF CARGO RESIDUES OF SOLID BULK CARGOES (not applicable to tankers)....42

第 6 节 培训、教育和信息 TRAINING, EDUCATION AND INFORMATION....45

第 7 节 港口垃圾接收设施 PORT RECEPTION FACILITIES FOR GARBAGE....46

附则 1 垃圾记录薄格式 FORM OF GARBAGE RECORD BOOK....47

附则 2 告示样本 SAMPLE PLACARD....52

附则 3 海上垃圾排放选项 OPTIONS FOR SHIPBOARD DISPOSAL AND DISCHARGE OF GARBAGE... 56

第 1 节 前言 INTRODUCTION

1.1 规范介绍 Legal Requirements

国际海事组织（IMO）海上环境保护委员会（MEPC）第 70 届会议于 2016 年 10 月 28 日通过了 MARPOL 公约附则 V 的修正案（MEPC.277(70)决议）关于对海洋环境有害物质和垃圾记录簿格式内容。该修正案提供了对环境有害固体散货分类标准和确保此类固体散货不被排放且托运人进行声明。该附则 V 的修正案将于 2018 年 3 月 1 号正式生效。

On 28 October 2016, RESOLUTION MEPC.277(70) ,IMO adopted, by MEPC 70/18/Add.1, Amendments to MARPOL Annex V related to products which are hazardous to the marine environment (HME) and Form of Garbage Record Book. The amendments provide criteria for the classification of solid bulk cargoes as harmful to the marine environment and are aimed at ensuring that such substances are declared by the shipper if they are classed as harmful and are not discharged which will enter into force effective 1 March 2018.

1. 本"计划"包括了国际海事组织制定的"垃圾管理计划编制指南"所要求的全部资料和操作程序。

This plan contains all information and procedures stated in Guidelines for the development of the garbage management plan adopted by the International Maritime Organization.

2. 本"计划"是为本船船员在船上使用。以船员使用的工作语言编写。

This plan is provided for shipboard crew members to use and developed in crew's working language.

3. 本船全体船员应严格按本"计划"有效地管理垃圾，防止水域污染。

All crew members onboard must handle and dispose garbage in strict compliance with this plan to prevent garbage pollution.

4. 根据 MARPOL73/78 附录 V 和极地规则第 II-A 部分第五章的规定，要求船员认真计划和合理利用岸上有关的设施。处理和存储船上垃圾最适宜的程序由于各个船舶要素的不同有所变化，如船舶的类型和大小，操作区域，离最近陆地或最近冰架或最近固定冰的距离，船上垃圾规则和沿途停靠港口的接受设施。

Compliance with the provision of Annex V of MARPOL 73/78 and Chapter 5 of part II-A of the Polar Code requires careful planning and execution by crewmembers in conjunction with shore facilities. The most appropriate procedures for handling and storing garbage on the ship will vary depending on the factors such as the type and size of the ship, the area of operation and the distance from the nearest land, nearest ice shelf, or nearest fast ice, and the shipboard garbage regulations and reception facilities at port of call.

5. 在每个沿海停靠的港口，船长应努力通过代理或者港口机关要求卸载船上垃圾并在岸上处理。如果港口方拒绝接受垃圾或者没有接收设备，这一情况将被记录在垃圾日志中。

At every port of call, the Master shall endeavor, through the agent or port authorities, to land any garbage requiring shore disposal. In the event of a port refusing or have no reception facilities, the fact will be entered in the Garbage Log Book.

6. 船长应确保收到垃圾接收的收据，其中注明时间，地点（港口），垃圾类型，卸载和已被接收的数量和有效转移到港口接收设备的存储垃圾。

The Master shall ensure that a receipt is issued by the reception facility mentioning the time, location (port), type of garbage and quantity landed and received by the reception facility, the efficient transfer of retained garbage to port reception facilities.

7. 为了确保遵守最有效的垃圾处理和存储程序，船长应保证所有船员意识到关于船上垃圾处理和存储的垃圾管理计划的重要性。

To ensure that the most effective handling and storage procedures are followed, the Master must ensure all crew members are aware of the waste management for handling and storing ship-generated garbage.

1.2 船长需知 The Instruction to the Master

所有员工都必须了解他们的责任和职责，因此:

All employees must understand their duties and responsibilities, therefore:-

•所有船舶都必须符合公司的垃圾管理计划，特别是在船舶上进一步开发，以满足特定的要求，包括船上设备的使用。

All vessels are required to conform with the Company's Garbage Management Plan, specifically further developed on each vessel to ship specific requirements including the use of the equipment onboard.

•每一艘船的船长都要确保每一名新员工在船上接受全面的垃圾管理的指导和培训，并处理在船上产生的垃圾(收集、分离、处理、储存和处置)。

The Master of every vessel is to ensure that each new employee boarding his vessel receives comprehensive instruction and training in the management (collection, separation, processing, storage and disposal) of shipboard generated waste.

•在每月召开的管理会议上，或必要时，船长应审查垃圾管理计划的有效性，并在会议记录中对公司进行确认。During the monthly shipboard management meetings, or as necessary, the Master shall review the effectiveness of Garbage Waste Management Plan and confirm the same to the Company in the meeting minutes.

•在对船舶进行每周检查时，船长应检查是否符合该规定。

During the weekly inspections of the vessel, the Master shall check compliance with this policy.

1.3 垃圾管理计划及排放记录 Garbage Management Plan & Disposal Record

该垃圾管理计划的副本应显示在所有船员能看到的位置上。垃圾管理计划和垃圾处理记录(附则 1)必须保持最新版，并随时准备被港口的监管人员进行检查。

A copy of this waste management plan shall be displayed in a position visited by all crew members. The plan and Garbage Disposal Record (Annex1) must be kept up-to-date and ready to be made available for inspection on occasions by superintendents and port state control inspectors.

每一艘船的船长都要确保船舶所需要的船舶特定信息被输入在适当的位置。

Each vessel's master is to ensure that the ship-specific information required for the vessel is entered in the appropriate place.

每次排放到海洋或接收设施，或已完成的焚烧，应立即记录在垃圾记录簿(附则 1)，并在当天由主管人员签署。当船旗国发布了自己的垃圾处理记录簿时，应该用它代替(附则 1)。

Each discharge into the sea or to a reception facility, or a completed incineration, shall be promptly recorded in the Garbage Record Book (Annex1) and signed for on the date of the discharge or incineration by the officer in charge. Where the flag state has published its own Garbage Disposal Record Book, this should be used in lieu of the (Annex1).

垃圾记录簿的每一页都要由船长签字。

Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the Master of the ship.

垃圾记录簿中的条目应该是英文的。记录条目必须以船旗国的官方语言，以防有争议或矛盾。

The entries in the Garbage Record Book shall be in English. Where the entries must also be made in an official language of the flag state, the entries in that language shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

1.4 垃圾管理人员 Garbage Management Officer

船长是垃圾管理计划的总负责人。

The designed person in charge of garbage management plan is master of the ship.

负责执行垃圾管理计划的是大副。

The designated support person in charge of carrying out the garbage management plan is the chief officer.

1.5 告示牌 Placards

每一艘 12 米以上的船舶，在全部、固定或浮动平台上，应显示出通知船员和乘客符合 MARPOL 附件 3、4、5 和 6 规定的排放要求的标语牌。

Every ship of 12 m or more in length overall and fixed or floating platforms shall display placards which notify the crew and passengers of the discharge requirements of MARPOL Annex V regulations 3, 4, 5 and 6, as applicable.

公司的标语(1 到 3)应该放在显眼的位置，这些位置包含船员在那里工作和生活，以及垃圾箱放置的地方。这些地方包括厨房空间、餐厅、起居室、桥楼、主甲板等。

The Company Placards (1 to 3) should be placed in prominent places where crew will be working and living, and in areas where bins are placed for collection of garbage. These places include galley spaces, mess room(s), wardroom, bridge, main deck and other areas of the ship, as appropriate.

告示牌 1 – 排放要求 Placard 1 – Disposal requirements

告示牌 2 – 特殊区域 Placard 2 – Special Areas

告示牌 3a– 垃圾禁令 Placard 3a – Garbage Prohibition

告示牌 3b - 垃圾禁令 (针对固定或浮动平台和在该平台 500 m 以内营运的船舶的告示)

Placard 3b - Garbage Prohibition (fixed or floating platforms and ships operating < 500 metres of such platforms only)

告示牌 3c– 垃圾禁令 (针对乘客的告示)

Placard 3c - Garbage Prohibition (vessels carrying passengers)

这些告示应该在高亮显示，并用工作人员的工作语言和英语打印出来。

he placards should be displayed at line of sight height and be printed in the working language of the crew and in English.

为了确保耐用性，当损坏或磨损了告示的可读性时，它们应该被替换。

To ensure durability, they should be laminated and replaced when damage or wear compromises the readability of the placard.

详细见附则 2 告示样本 英文/中文

See Annex 2 for Placards in English / Chinese

1.6 定义 Definitions

1.6.1 就垃圾管理计划而言，适用下面的定义：

For the purposes of this Garbage Management Plan, the following definitions apply:

a) 动物尸体 ANIMAL CARCASSES

系指任何作为货物被船舶载运并在航行中死亡或被实施安乐死的动物尸体。

Animal carcasses means the bodies of any animals that are carried on board as cargo and that die or are euthanized during the voyage.

b) 货物残留物 CARGO RESIDUES

指本公约其他附则未规定的，货物装卸后在甲板上或舱内留下的任何货物残留物，包括装卸过量或溢出物，不管其是在潮湿还是干燥的状态下，或是夹杂在洗涤水中，但不包括清洗后甲板上残留的货物粉尘或船舶外表面的灰尘。

Cargo residues means the remnants of any cargo which are not covered by other MARPOL Annexes to the present Convention 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.

c) 食用油 COOKING OIL

系指任何用于或准备用于食物亨制或亨调的可食用油品或动物油脂，但不包括使用这些油进行亨制的食物本身。

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.

d) 生活废弃物 DOMESTIC WASTES

系指其他附则未规定的、在船上起居处所产生的所有类型的废弃物。生活废弃物不包括灰水。

Domestic wastes means all types of wastes not covered by other MARPOL Annexes that are

generated in the accommodation spaces onboard the ship. Domestic wastes does not include grey water.

e) 在航途中 EN ROUTE

系指船舶在海上包括偏离最短直线航道的航行。就实际航行目的而言，会造成海上大范围实际又合乎情理的排放。

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.

f) 渔具 Fishing gear

系指任何以捕捉、控制以便随后捕捉或收获海洋或淡水生物为目的而布设于水面、水中或海底的实物设备或其他任何部分或部件组合。

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.

g) 固定或浮动平台 FIXED OR FLOATING PLATFORMS

系指固定或浮动的位于海上的，用于从事海底矿产资源勘查、开发或相关近海操作的结构物。

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.

h) 食物废弃物 FOOD WASTES

系指船上产生的任何变质或未变质的食料，包括水果，蔬菜，奶制品，家禽，肉类产品和食物残渣。

Food wastes means any spoiled or unspoiled food substances and includes fruits, vegetables, dairy products, poultry, meat products and food scraps generated aboard ship.

i) 垃圾 GARBAGE

系指所有的食物垃圾，生活废弃物和操作废弃物，所有的塑料，货物残留物，食用油，渔具，在船舶正常运行期间产生的动物尸体，并有可能被连续或定期处理，除非在本公约的其他附件中规定或列示的物质。垃圾不包括新鲜的鱼和部分在航行中捕到的鱼类,或由于水产养殖活动涉及运输的鱼包括贝类养殖设施的位置和收获鱼的运输包括海岸贝类等设施进行处理。

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 Annexes to the present MARPOL Convention.

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.

j) 灰水 GREY WATER

系指洗碗水、淋浴、洗衣、洗澡和脸盆泄放管的排出物。其不包括 MARPOL 附则 IV 第 1.3 条（生活污水）中规定的厕所、小便池、医院和动物处所的排出物，且不包括货物处所的排出物。灰水不视作附则 V 范围内的垃圾。

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 MARPOL Annex IV (sewage), and it does not include drainage from cargo spaces. Grey water is not considered garbage in the context of MARPOL Annex V.

k) 灰渣 Incinerator

系指用于船上焚烧垃圾的焚烧炉和烧煤锅炉产生的灰渣。

Incinerator ashes means ash and clinkers resulting from shipboard incinerators used for the incineration of garbage.

l) 最近陆地 NEAREST LAND

系指根据国际法确定的领土领海的基线测量，除此之外，对于目前的附录而言，“澳大利亚东北部海岸线的最近土地” 是指从澳大利亚海岸的一个点开始划一条线:

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 Annex, "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:

从（南维 11° 00', 东经 142° 08' ）到点（南纬 10° 35', 东经 141° 55'），然后到点（南纬 10° 00', 东经 142° 00'）， 然后到点（南纬 09° 10', 东经 143° 52'），然后到点（南纬 09° 00', 东经 144° 30'），然后到点（南纬 10° 41', 东经 145° 00'），到点（南纬 13°

00'，东经 145° 00'），到点（南纬 15° 00'，东经 146° 00'），到点（南纬 17° 30'，东经 147° 00'），到点（南纬 21° 00'，东经 152° 55'），到点（南纬 24° 30'，东经 154° 00'），最后到澳大利亚的海岸线上的点（南纬 24° 42'，东经 153° 15'）。

latitude 11°00′ S, 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 09°10′ S, longitude 143°52′ E,
thence to a point latitude 09°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.

m) 作业废弃物 OPERATIONAL WASTES

系指其他附则未规定的、船舶正常保养或操作期间在船上收集的或是用以储存和装卸货物的所有固体废弃物（包括泥浆）。操作废弃物也包括货物洗舱水和外部清洗水中所含的清洗剂和添加剂。作业废弃物不包括灰水、舱底水或其他对船舶作业至关重要的类似排出物。

Operational wastes means all solid wastes (including slurries) not covered by other Annexes that are collected onboard during normal maintenance or operations of a ship, or used for cargo stowage and handling. Operational wastes 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 IMO.

n) 塑料 PLASTIC MEANS

系指一个或多个高分子质量聚合物为基本成分的固体材质，这种材质通过聚合物制造成型或加热和（或）加压制作成成品。塑料的材质特性从脆硬易碎到柔软有弹性。就本附则而言，："所有塑料"系指所有含有或包含任何形式塑料的垃圾，其中包含合成缆绳、合成纤维渔网、塑料垃圾袋和塑料制品的焚烧炉灰。

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.

o) 回收利用 Recycling

系指隔离和提取各种成分和材料进行再加工处理的活动。

Recycling means the activity of segregating and recovering components and materials for reprocessing.

p) 重新使用 Reuse

系指提取各种成分和材料不经再加工处理即供进一步使用的活动。

Reuse means the activity of recovering components and materials for further use without reprocessing.

q) 特殊区域 SPECIAL AREA

系指是指因其海洋和生态状况以及其交通的特定特征的海域采用特殊的强制方法来防止海洋污染的区域。

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.

就本附则而言，特殊区域为地中海区域、波罗的海区域、黑海区域、红海区域、海湾区域、北海区域、南极区域和大加勒比海区域，其界限如下：

For the purposes of this Annex 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 地中海区域系指地中海本身，包括其中的各个海湾和海区在内，与黑海以北纬 41° 为界，西至直布罗陀海峡，以西经 5° 36'为界。

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 41º N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian 5°36′ W.

.2 波罗的海区域系指波罗的海本身以及波的尼亚湾、芬兰湾和波罗的海入口，以斯卡格拉克海峡中斯卡晏角处的北纬 57° 44.8'为界。

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 57º 44.8′ N.

.3 黑海区域系指黑海本身，与地中海以北纬 41° 为界。

The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean

and the Black Sea constituted by the parallel 41º N.

.4 红海区域系指红海本身，包括苏伊士湾和亚喀巴湾，南以拉斯西尼（北纬 12° 28.5'，东经 43° 19.6' ）和胡森穆拉得（北纬 12° 40.4'，东经 43° 30.2' ）之间的恒向线为界。
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 (12º 28.5′ N, 43º 19.6′ E) and Husn Murad (12º 40.4′ N, 43º 30.2′ E).

.5 海湾区域系指位于拉斯尔哈得 (北纬 22°30',东经 59°48')和拉斯阿尔法斯特(北纬 25° 04'，东经 61° 25'）之间的恒向线西北的海域。
The Gulfs area means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22º 30′ N, 59º 48′ E) and Ras al Fasteh (25º 04′ N, 61º 25′ E).

.6 北海区域系指北海本身，包括下列界限之内的海区：
The North Sea area means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:

（1）北纬 62°以南和西经 4°以东的北海海域；
The North Sea southwards of latitude 62º N and eastwards of longitude 4º W;

（2）斯卡格拉克海峡，南至斯卡晏角以东北纬 57° 44.8'；和
The Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57º 44.8′ N; and

（3）英吉利海峡及其西经 5°以东和北纬 48°30'以北的入口处。
The English Channel and its approaches eastwards of longitude 5º W and northwards of latitude 48º 30′ N.

.7 南极区域系指南纬 60° 以南的海域。
The Antarctic area means the sea area south of latitude 60º S.

.8 大加勒比海区域系指墨西哥湾和加勒比海本身，包括其中的海湾和海区以及由以下边界组成的大西洋的一部分：在北纬 30°自佛罗里达向东至西经 77°30'，然后连一条恒向线至北纬 20° 与西经 59° 的交叉点，然后再连一条恒向线至北纬 7° 20'与西经 50° 的交叉点，然后再连一条恒向线沿西南方向至法属圭亚那的东部边界。
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.

1.6.2 来自于公约的定义
Definitions from the convention

1. 规则是指公约各附件所含的规则
Regulations means the regulation contained in the annexes to the convention.

2. 有害物质是指投入海中会危害人体健康，生物资源和海上生命，损害设施或其他海洋的合法使用的物质以及目前公约控制的物质。
Harmful substance means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by

the present convention.

3. 排放，有害的物质或含有害物质的污水，也就是说任何来自于船上释放，包括任何外溢，处理，泄漏，耗散，抽吸，散发或倾倒。
Discharge, in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release, however caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying.
排放不包括：[MEPC.65(37)& MEPC.89(45)]
倾倒的物质在 1972 年 11 月 3 日在伦敦的防止由于倾倒垃圾和其他物质造成的海污染公约范围内。一切塑料制品，包括但不限于：合成纤维缆绳、合成纤维鱼网、塑料垃圾袋和可能含有毒或重金属残余的塑制品的焚烧炉灰渣。
由于探测，开发和海底矿物质的有关离岸过程中直接释放的有害物质，
在合法的对消灭和控制污染的科学考察释放的有害物质。
Discharge does not include: [(MEPC. 65 (37) & (MEPC.89(45))
Dumping, within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or Synthetic fiber ropes, Synthetic fiber fishing nets, Plastic garbage bags and the incinerator's cinder burnt by plastics perhaps contain poisonous or heavy metal giblets in prohibited.
Release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or
Release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

4. 船只是指海上的任何类型的船舶。
Ship means a vessel of any type operation in the marine environment

5. 事故是指已经或可能倾倒有害物质或还有此物质的液体入海的事件。
Incident means event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

6. 组织是指国际海事组织
Organization means the International Maritime Organization.

7. 来自于极地规则的定义
Definitions from the Polar Code

8. 极地规则是指船舶在极地水域操作的国际规则，由引言，第 I-A 部分，第 II-A 部分，第 I-B 部分，和第 II-B 部分组成，采纳了 MSC.385(94) 和 MEPC.264(68)决议。
Polar Code means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68).

9. 北极水域是指位于北纬58° 和西经042° 至北纬64º37′.0西经035º27′.0 随后恒向线至北纬67º03′.9西经026º33′.4，及恒向线至北纬70º49′.56西经008º59′.61 (Sørkapp, Jan Mayen)，随后沿着Jan Mayen南部沿岸通过Bjørnøya岛至北纬73º31'.6东经019º01'.0，而后大圆线至北纬68º38′.29东经043º23′.08(Cap Kanin Nos)，随后通过亚洲大陆北部沿岸朝东到白令海峡，随后从白令海峡向西到北纬60º 直到Il'pyrskiy为止，随后沿北纬60º等纬线向东直到并包括Etolin海峡为止，随后通过北美大陆北部沿岸沿岸包含北纬60° 以南，随后继续沿北纬60º等纬线向东至西经056º37′.1，随后恒向线至北纬58° 和西经042° 以北的这些水域。
Arctic waters means those waters which are located north of a line from the latitude 58º00′.0 N

and longitude 042º00'.0 W to latitude 64º37'.0 N, longitude 035º27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67º03'.9 N, longitude 026º33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70º49'.56 N and longitude 008º59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73º31'.6 N and 019º01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68º38'.29 N and longitude 043º23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60º N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60º N and thence eastward along parallel of latitude 60º N, to longitude 056º37'.1 W and thence to the latitude 58º00'.0 N, longitude 042º00'.0 W.

10. 极地水域是指北极水域和/或南极水域。
Polar waters means Arctic waters and/or the Antarctic area.

11. 冰架是指附着在海岸上厚度在海平面以上部分超过2-50米的浮冰。
Ice-shelf means a floating ice sheet of considerable thickness showing 2 to 50 m or more above sea-level, attached to the coast.

12. 固定冰是指海冰沿海岸形成并保持，它依附在海岸在浅滩或搁浅的冰山之间至冰墙和冰峰。
Fast ice means sea ice which forms and remains fast along the coast, where it is attached to the shore, to an ice wall, to an ice front, between shoals or grounded icebergs

13. 其它定义
Other Definition

a) 电器废料是指用于船舶正常操作的或在起居舱室电子电器设备，包括所有的零部件、材料及消耗品，他们是该设备废弃时的一部分，具有对人体和/或环境潜在的危害性。
E-waste means electrical and electronic equipment used for the normal operation of the ship or in the accommodation spaces, including all components, subassemblies and consumables, which are part of the equipment at the time of discarding, with the presence of material potentially hazardous to human health and/or the environment.

b) 含油的布是指公约附则 I 中注明的被油渗透的布。
Oily rags are rags which have been saturated with oil as controlled in Annex I to the Convention.

c) 污染布是指被在公约其它附则中注明的有害物体渗透的布。
Contaminated rags are rags which have been saturated with a substance defined as a harmful substance in the other annexes to the Convention.

d) 船上焚化炉和烧煤锅炉的灰烬和残渣属于 MARPOL 附则 V 规则 1.12 节规定的作业废弃物，因此也包括在 MARPOL 附则 V 规则 1.9 节内的垃圾范畴内。
Ash and clinkers from shipboard incinerators and coal-burning boilers are operational wastes in the meaning of regulation 1.12 of MARPOL Annex V, and therefore are included in the term garbage, within the meaning of regulation 1.9 of MARPOL Annex V.

e) 货舱、甲板和外表面洗涤水中包含的清洁剂或添加剂作为作业废弃物即附则 V 下的垃圾，这些物质要排放入海必须对海洋环境无害。
While cleaning agents and additives contained in hold washwater, and deck and external surface wash water are considered "operational wastes" and thus "garbage" under Annex V, these

cleaning agents and additives may be discharged into the sea so long as they are not harmful to the marine environment.

f) 一种对海洋环境无害的清洁剂或添加剂如它：
A cleaning agent or additive is considered not harmful to the marine environment if it:
.1 它不是一种按照 MARPOL 附则 III 里的有害物质；和
It is not a "harmful substance" in accordance with the criteria in MARPOL Annex III; and
.2.它不包含任何已知的致癌物质、诱导有机体突变的物质或有毒物质；
It does not contain any components which are known to be carcinogenic, mutagenic or reprotoxic (CMR).

g) 船舶的记录应包含清洁剂或添加剂生产厂家提供的符合对海洋环境无害的标准的证据。为船舶记录的目的提供一个确认的、有日期的和签署的声明应是必须的；
The ship's record should contain evidence provided by the producer of the cleaning agent or additive that the product meets the criteria for not being harmful to the marine environment. To provide an assurance of compliance, a dated and signed statement to this effect from the product supplier would be adequate for the purposes of a ship's record. This might form part of a Safety Data Sheet or be a stand-alone document but this should be left to the discretion of the producer concerned.

h) 用以钓鱼或观光喂鱼为特殊目的的少量释放食品入海不作为公约附则 V 下的垃圾排放。
Releasing small quantities of food into the sea for the specific purpose of fish feeding in connection with fishing or tourist operations should not be considered as discharge of garbage in the context of MARPOL Annex V.

i) 渔具投放下海是意图随后取回的，像收网装置，便携式和静网不作为公约附则 V 下的垃圾或事故排放。
Fishing gear that is released into the water with the intention of later retrieval, such as fish aggregating devices (FADs), traps and static nets, should not be considered garbage or accidental loss in the context of MARPOL Annex V.

第 2 节 废弃物最小化 WASTE MINIMIZATION

船长和船舶经营者应尽量减少带上船并可能成为垃圾的材料。船舶特定垃圾减少程序应纳入垃圾管理计划。船东和船舶经营者和政府考虑与船舶供应、食物和货物相关的减少所有形式垃圾产生所需的垃圾管理。

The master and operators should minimize taking onboard material that could become garbage. Ship-specific garbage minimization procedures should be included in the Garbage Management Plan. It is recommended that manufacturers, cargo owners, ports and terminals, shipowners and operators and governments consider the management of garbage associated with ships' supplies, provisions, and cargoes as needed to minimize the generation of garbage in all forms.

2.1 储存&供应 Stores & Provisions

在进行补给安排时，船东和船舶经营者，如有可能并与船舶供应商一起，应考虑所采购的产品会产生的垃圾。应考虑的减少该垃圾量的选项包括下列各项：
When making supply and provisioning arrangements, ship staff should liaise with the Purchasing Officer and / or the local suppliers to consider the products being procured in terms of the garbage they will generate. Options that should be considered to decrease the amount of such garbage include the following:

- 使用散装供应品，并考虑到足够的储存期限（容器一经打开）等因素以避免增加与这类产品相关的垃圾；
  using supplies that come in bulk packaging, taking into account factors such as adequate shelf-life (once a container is open) to avoid increasing garbage associated with such products;

- 使用以可再次使用或可循环使用的包装和容器运送的供应品；如可能，避免使用一次性杯子，用具、餐具、毛巾和破布以及其他便利物品；和
  using supplies that come in reusable or recyclable packaging and containers; avoiding the use of disposable cups, utensils, dishes, towels and rags and other convenience items whenever possible; and

- 避免塑料包装用品，除非使用可以再次使用或可循环再用的塑料
  avoiding supplies that are packaged in plastic, unless a reusable or recyclable plastic is used.

2.2 货物固定与保护(不适用于油轮)Cargo Securing & Protection (not applicable to tankers)

考虑选择用于货物堆装和系固或保护货物免受天气影响的材料时，船东和船舶经营者应考虑这类材料会产生多少垃圾。应考虑的减少该垃圾数量的选项包括下列各项：
When considering selection of materials for stowage and securing of cargo or protection of cargo from the weather, ship staff should liaise with the stevedores and charterers to consider how much garbage such materials will generate.Options that should be considered to decrease the amount of such garbage include the following:

- 使用可以再次使用的永久性覆盖物代替一次性或可循环再用的塑料布保护货物；

using permanent reusable coverings for cargo protection instead of disposable or recyclable plastic sheeting;

•使用堆装系统和再次使用垫料、支撑设备、衬料和包装材料的方法；和
using stowage systems and methods that reuse dunnage, shoring, lining and packing materials; and

•将货物作业期间港口中产生的垫料、衬料和包装材料排放至接收设施，禁止排放入海。
discharging to port reception facilities the dunnage, lining and packaging materials generated in port during cargo activities as its discharge into the sea is **not permitted**.

鼓励各国政府进行研究和技术开发以尽可能减少潜在的垃圾及其对海洋环境的影响。该研究的领域建议如下：
Governments are encouraged to undertake research and technology development to minimize potential garbage and its impacts on the marine environment. Suggested areas for such study are listed below:

.1 对于可作为垃圾送回岸上的所有类型的材料，开发回收利用技术和系统；和
development of recycling technology and systems for all types of materials that may be returned to shore as garbage; and

.2 开发使用生物降解材料取代现在的塑料制品的技术。为此，政府还应研究这类新材料降解产物对环境的影响。
development of technology for use of biodegradable materials to replace current plastic products as appropriate. In connection with this, governments should also study the impacts on the environment of the products from degradation of such new materials.

2.3 渔具 Fishing gear(不适用于本船 not applicable to Vessel)

落失的渔具可能对海洋环境有害或对航行造成危害。要求渔船经营者在 MARPOL 附则 V 第 7.1 条和第 10.3.4 条规定的垃圾记录簿或船舶日志中记录渔具的排放或落失。
Lost fishing gear may harm the marine environment or create a navigation hazard. Fishing vessel operators are required to record the discharge or loss of fishing gear in the Garbage Record Book or Ship's log as specified within regulations 7.1 and 10.3.4 of MARPOL Annex V.

进一步要求渔船经营者报告对海洋环境和航行造成严重威胁的渔具的意外落失或排放。MARPOL 附则 V 第 10.6 条规定应向船旗国报告，并在适当时，向在其管辖范围内发生渔具落失的沿海国报告：
Fishing vessel operators are further required to report the accidental loss or discharge of fishing gear which poses a significant threat to the marine environment and navigation. Reports should be made to the flag State, and where appropriate, the coastal State in whose jurisdiction the loss of the fishing gear occurred, as specified in regulation 10.6 of MARPOL Annex V:

第 3 节 垃圾收集 COLLECTION OF GARBAGE

3.1 垃圾种类如下：

Description of the garbage as follows:
第I部分 Part I
A 塑料 Plastics
B 食品废弃物 Food wastes
C 生活废弃物 Domestic wastes
D 食用油 Cooking oil
E 焚烧炉灰渣 Incinerator ashes
F 作业废弃物 Operational wastes
G 动物尸体 Animal carcasses
H 渔具 Fishing gear
I 电器废料 E-waste
第II部分 Part II
J 货物残余(非HME) Cargo residues (non-HME)
K 货物残余(HME) Cargo residues (HME)

3.2 容器 Receptacles

为减少或避免收集后分类的必要性并便利回收利用，建议船上设有特殊标注的垃圾容器接收产生的垃圾。船上容器可为桶、金属箱、罐、集装袋或轮式垃圾箱。
To reduce or avoid the need for sorting after collection and to facilitate recycling, distinctively marked garbage receptacles must be provided onboard the ship to receive garbage as it is generated. Receptacles onboard can be in the form of drums, metal bins, cans or other non-combustible materials.

塑料 Plastics	RED
食品废弃物 Food Waste	GREEN
生活废弃物 Domestic Waste	BLUE
作业废弃物 Operational wastes	White
有害物质（像酸、化学剂、电池、电器废料等等）固体和液体不得混放 Hazardous Waste	YELLOW
其它类，比如油类和被油污染的布 Other waste (etc. Oily and contaminated rags)	BLACK

所有垃圾容器应紧固以防止落失、溢出或容器内的垃圾落失。
All garbage receptacles should be secured to prevent spillage, or loss of any garbage that is deposited in the receptacles.

容器应清晰标注并可通过图形、颜色、大小或位置予以区分。
Receptacles should be clearly marked and distinguishable by graphics shape, colour, size, or location. These containers shall be clearly marked and additionally by stencil.

全船适当处所（例如机舱、住舱甲板、船员起居室、仪器房、厨房和其他居住或工作处所）均应放有容器，并应告知所有船员和乘客在该处应放置什么垃圾和不应放置什么垃圾。
Receptacles should be placed in appropriate spaces throughout the ship (e.g. the engine-room, accommodation deck, cabins, instrument room, 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.

甲板区域、尾楼甲板或露天区域的任何容器应在船上紧固并有紧固密闭的盖子。
Any receptacles on deck areas, poop decks or areas exposed to the weather should be secured to the ship and have lids that are tight and securely fixed.

建议的应分隔开的垃圾类型为：
The recommended garbage types that should be separated are:

- 不可回收利用的塑料和混有非塑料垃圾的塑料
Non-recyclable plastics and plastics mixed with non-plastic garbage;
- 破布 Rags
- 生活垃圾 Domestic waste:
  - 食用油 Cooking oil;
  - 玻璃 Glass;
  - 在船上产生的电子垃圾(如电子卡、小工具、仪器、设备、电脑、打印机墨盒等)
  E-waste generated on board (e.g. electronic cards, gadgets, instruments, equipment, computers, printer cartridges, etc.)
  - 铝罐 aluminium cans
  - 纸张、硬纸板、瓦楞纸板 paper, cardboard, corrugated board;
  - 木头 wood;
  - 金属 metal;
- 塑料（包括泡沫聚苯乙烯或其他类似塑料物质）plastics; (including Styrofoam or other similar plastic material);

- 可能对船舶或船员构成危害的垃圾（例如油腻的破布、电灯泡、酸、化学品、电池等）
Garbage that might present a hazard to the ship or crew (e.g. oily rags, light bulbs, acids, chemical, batteries, etc.)

- 在船上产生的电子垃圾(如电子卡、电子设备、仪器、设备、电脑、打印机墨盒等)。
E-waste generated on board (e.g. electronic cards, gadgets, instruments, equipment, computers, printer cartridges, etc.).

表 1 船上垃圾收集容器位置和数量
Table 1 Locations and Numbers of Shipboard Receptacles

舱室位置 Location of Cabin	收集塑料容器数量 Numbers of Receptacles for Plastics	收集非塑料容器数量 Numbers of Receptacles for Non-plastics
Bridge	1	2
Engine room	1	2
Galley	1	2
Messroom	1	3
Meeting room	1	1

Instrument room	1	2

额外的，每个舱室和工作甲板都配有相应的垃圾桶。
Additionally each cabin and working deck are provided with garbage bins for garbage collection.

3.2 垃圾收集程序 Collection Procedures

船员应有收集或清空这些容器并将垃圾置于适当的加工处理或储存位置的职责。该系统的使用便于随后的船上加工处理并将必须储存在船上送回港口的垃圾数量减至最少。
Crew responsibilities should be assigned for collecting or emptying these receptacles and taking the garbage to the appropriate processing or storage location. Use of such a system facilitates subsequent shipboard processing and minimizes the amount of garbage which must be stored on board ship for return to port.

塑料制品和与非塑料垃圾混合在一起的塑料制品 *Plastics and plastics mixed with non-plastic garbage*

塑料制品在船上有许多用途，包括但不限于包装（防水汽的屏障、瓶子、容器、衬料、袋子、货物包装材料、泡沫减震材料等）；船舶构造（玻璃纤维和层压结构、板壁、管路、隔热材料、铺板、地毯、纺织品、油漆和罩面漆、粘结剂、电气设备和电子元件等）；一次性餐具（聚苯乙烯泡沫板、碗、食物容器、杯子等）；袋子；薄板；浮体；渔网；钓鱼线；捆扎带；具有合成纤维套的钢丝绳；组合钢丝绳；绳索；线；帆；和许多其他塑料制成品。
Plastics are used for a variety of marine purposes including, but not limited to, packaging (vapour-proof barriers, bottles, containers, liners, bags, cargo wrapping material,foam cushioning material, etc.); ship construction (fibreglass and laminated structures, siding, piping, insulation, flooring, carpets, fabrics, paints and finishes, adhesives, electrical and electronic components, etc.); disposable eating utensils (styrofoam plates, bowls, food containers, cups, etc.); bags; sheeting; floats; fishing nets; fishing lines; strapping bands; wire rope with synthetic fibre sheaths; combination wire rope; rope; line; sails; and many other manufactured plastic items.

附则 V 第 3.2 条禁止一切塑料制品排放入海。当塑料制品与其他垃圾混在一起时，该混合物必须作为塑料制品处理。应遵循最严格的处理和排放程序，并考虑到垃圾管理计划的适用规定。
Regulation 3.2 of 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.

食品废弃物 ***Food wastes***

一些国家政府有控制可能由外来食品废弃物及其相关材料（例如食品包装和一次性餐具等）携带的人、植物和动物疾病的规则。这些规则可能要求垃圾焚烧、消毒、双重包装或其他特殊处理以消灭可能的害虫和病原体。这类垃圾应与其他垃圾分开，并最好留存船上以按照接收国家的法律在港口接收设施排放。必须采取预防措施以确保被食品废弃物污染的塑料制品（例如塑料食品包装纸）未与其他食品废弃物一起排放入海。
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. 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.

食品废弃物—只能在餐厅、厨房和食品配餐间收集，并在这些地区提供一个标有“食品废弃物”的容器。
Food waste - shall only be collected at mess rooms, galleys and food preparation areas, and a container marked “food waste” shall be provided in these areas.

合成渔网和网线碎片 Synthetic fishing net and line scraps

由于附则 V 第 3.2 条禁止合成渔网和修理或操作渔具产生的网线碎片排放入海，这些物品应以避免落失于船外的方式收集。这些材料可焚烧、压实或与其他塑料制品一起储存，或如果其味道很浓或体积很大，其最好与其他类型的垃圾分开。除非这些垃圾适合焚烧，大气焚烧产物会有毒。船上焚烧应遵循 MARPOL 附则 VI 第 16 条。
As regulation 3.2 of 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, these items should be collected in a manner that avoids their loss overboard. Such material may be incinerated, compacted, or stored along with other plastics or it may be preferable to keep it separate from other types of garbage if it has strong odour or is present in great volume.
Unless such garbage is appropriately incinerated, the atmospheric incineration products could be toxic. Onboard incineration should follow regulation 16 of MARPOL Annex VI.

油类和被油污染的棉纱、棉布垃圾 Oily and contaminated rags, cotton waste and suchlike

油类和被油污染的棉纱、棉布垃圾必须保存在船上，直到港口利用接收设备卸载或者焚化。这些垃圾需要存储在船上有密封的盖子的铁容器里，并且远离危险区域。
Oily and contaminated rags, cotton waste and suchlike be kept on board and discharged to a port reception facility or incinerated. If stored on board, such material should be kept in a steel container fitted with secure airtight lid and stowed away from any hazardous areas.

其它种类垃圾 other garbage

有害物质（像酸、化学剂、电池、过期的信号弹等等）必须和其他垃圾分开处理，保存到港口处理。
Hazard material (e.g. acids, chemical, batteries, expired signal flare etc.) must be kept separate from other refuse and preferably retained for subsequent disposal in port.

电废料 （例如电子卡、小机械、仪器、设备、电脑、打印机墨盒等等）应和其他可重复使用的垃圾分开存放，保存到港口处理。
E-waste (e.g. electronic cards, gadgets, instruments, equipment, computers, printer cartridges, etc.) should be kept separate from other refuse and preferably retained for subsequent disposal in port.

过期药品和器械必须保存在船上，直到返回给公司或供应商接收或者按照公司安全管理体系要求进行处理。这些垃圾需要在包装上清晰标注过期，并放置在一个密封的单独安全的容器内。
Expired medicines and medical equipment be kept on board and return to the company and the supplier where possible or disposed according to SMS requirements of the company. When stored on board, such material should be placed in a separate secure container with airtight lid.

其他垃圾包括，但不限于：纸质品、碎布、玻璃、金属、瓶子，陶器、垫舱物料、衬料和包装材料；应该保存到港口处理或焚烧如可能的话。
The other garbage includes, but is not limited to, paper products, Rags, glass, metal, bottles crockery, dunnage, lining a packing material which should be kept on board for subsequent disposal in port or incinerated if possible.

3.3 海上垃圾回收 Recovery Of Garbage At Sea

鼓励海员日常操作期间在有机会且谨慎操作允许的情况下，从海里回收垃圾，并鼓励其留存收回的材料以排放至港口接收设施。
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.

第 4 节 垃圾加工处理 PROCESSING OF GARBAGE

4.1 概述 GENERAL INFORMATION

根据诸如船舶类型、营运区域、船员或乘客数量等因素，船舶可配备焚烧炉®、压实机、粉碎机或用于船上垃圾加工处理的其他设备。相应的船员应经培训并赋予在与船舶需求相称的时间操作该设备的职责。在选择适当的加工处理程序时，应考虑下列事项。
Depending on factors such as the type of ship, area of operation, number of crew or passengers, etc., ships may be equipped with incinerators®, compactors, comminuters, or other devices for shipboard garbage processing. Appropriate members of the crew should be trained and assigned responsibility for operating this equipment on a schedule commensurate with ship needs. In selecting appropriate processing procedures, the following should be considered.

使用压实机、焚化炉、碎石机和其他类似设备有许多优点，例如，减少船上要求的垃圾储存处所，并便于在港口接收设施排放垃圾。
Use of compactors, incinerators, comminuters, and other such devices has a number of advantages, such as, reducing shipboard space requirements for storing garbage, and making it easier to discharge garbage at port reception facilities.

经粉碎或磨碎的食品废弃物，应能通过筛眼不大于 25 mm 的粗筛；
Comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

船舶在禁止排放区时，经粉碎或磨碎的垃圾，禁止排放。不能排入船舶生活污水处理系统，也不能贮存在含有油污水的舱底或油舱内。
The ground or comminuted garbage, prohibit discharge and discharge to sewage system and oily water tanks when ship is within special areas.

混有其他垃圾的食品垃圾粉碎后不能排入海，在食品垃圾放入粉碎机前必须清除所有其他垃圾。
Food wastes comminuted with other garbage cannot be discharged into the sea; all other materials need to be removed before food wastes are placed into a comminuter or grinder.

应注意到按照国内法进行焚烧的特殊规定可能在某些港口适用，并可能在某些特殊区域存在。由于副产品燃烧产生的潜在的环境和健康影响，危险材料（例如刮落的油漆，经浸渍处理的木材）和某些类型的塑料制品（例如 PVC 基塑料制品或包含危险化学品的其他塑料制品）的焚烧要求采取特殊的预防措施。
It should be noted that special rules on incineration under domestic law may apply in some ports and may exist in some special areas. Incineration of hazardous materials (e.g. scraped paint, impregnated wood) and certain types of plastics (e.g. PVC-based plastics or other plastics containing hazardous chemicals) calls for special precaution due to the potential environmental and health effects from combustion of by-products.

主要在特殊区域或距最近的陆地或冰架 3 海里之内营运的船舶严格限制排放物质。这些船舶应选择储存压实或未压实的材料在港口接收设施排放，或将其焚烧并保留灰渣。船舶类型和预计产生的垃圾体积和种类决定了压实、焚烧或储存选项的适合性。
Ships operating primarily in special areas or within three nautical miles from the nearest land or ice-shelf are greatly restricted in what they can discharge. These ships should choose between

storage of either compacted or uncompacted material for discharging at port reception facilities or incineration with retention of ash and clinkers. The type of ship and the expected volume and type of garbage generated determine the suitability of compaction, incineration or storage options.

垃圾处理应在必要时发生。船舶上的垃圾处理必须有效地利用，以确保最少的垃圾或废料被处理到岸上。
The processing of garbage shall occur as and when necessary. Garbage processing onboard the vessel must be utilised efficiently to ensure that the minimum amount of garbage or waste is required to be disposed of to shore.

垃圾处理完毕后，如有需要，应将其送回储存区。
Once the garbage has been processed it shall be returned to the storage area if applicable.

电池、过期的药品、湿润剂桶、有发荧光覆层的管子、化学废弃物和陈旧的油漆等任何时候都不能焚烧。这种垃圾到港后送往港口接收设施处理。
Batteries, expired medicine, Aerosol cans, fluorescent tubes, chemical waste, old paint must never be incinerated. Such waste must be landed to shore reception facilities.

4.2 收集 STORAGE

船上收集的垃圾应送交指定的加工处理或储存场所。必须送回港口在港口接收设施排放的垃圾可能需要储存直至将其排放到岸上进行适当的加工处理。在所有情况下，垃圾应以避免健康和安全危害的方式储存。在选择垃圾储存程序时应考虑以下几点：
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. 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:

.1 应提供足够的储存处所和设备（例如罐、桶、袋子或其他容器）。所有经过加工处理和未经加工处理的垃圾不论储存时间长短，均应尽可能储存在紧密盖紧的容器中以防止无意中排放储存的垃圾；
Sufficient storage space and equipment (e.g. cans, drums, bags or other containers) should be provided. 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;

.2 应送回港口并可能携带疾病或害虫的食品废弃物和其他垃圾应储存在盖紧的容器中，并与不包含这类食品废弃物的垃圾分开。某些国家的检疫安排可能要求这类垃圾双重包装。这两种类型的垃圾均应储存在分开且清晰标注的容器中，以避免不正确的排放并便利陆上正确搬运和处理；和
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

.3 清洁和消毒都是应在垃圾储存区域定期使用的预防和治理害虫的控制方法。

Cleaning and disinfecting are both preventative and remedial pest control methods that should be applied regularly in garbage storage areas.

4.3 排放 DISCHARGE

尽管按附则 V 允许有限类型的垃圾排放入海，仍应优先考虑垃圾排放至港口接收设施。在排放垃圾时，应考虑以下几点：

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:

表 2 海上垃圾排放选项

海上垃圾倾倒规则概述

垃圾种类Ⓐ	平台之外的所有船舶Ⓓ		近海平台第五条
	特殊区域及极地水域外 第四条（距离指从最近陆地）	特殊区域内及极地水域第六条(距离指从最近陆地或冰架)	
经研细和碾碎的废弃食物Ⓑ	距岸 3mils 及以上，在航途中尽可能远离	距岸 12mils 及以上Ⓒ，在航途中尽可能远离	允许倾倒
未研细和碾碎的废弃食物	距岸 12mils 及以上，在航途中尽可能远离	禁止倾倒	禁止倾倒
不包含在洗刷水里的货物残留ⒺⒻ	距岸 12mils 及以上，在航途中尽可能远离	禁止倾倒	禁止倾倒
包含在洗刷水里的货物残留ⒺⒻ		距岸 12mils 及以上，在航途中尽可能远离（在 6.1.2 条款和极地规则 II-A 部分 5.2.1.5 条件下）	
货舱洗涤水中包含的清洁剂或添加剂Ⓕ	允许倾倒	距岸 12mils 及以上，在航途中尽可能远离在 6.1.2 条款和极地规则 II-A 部分 5.2.1.5 条件下）	禁止倾倒
甲板和外表面洗涤水中包含的清洁剂或添加剂Ⓕ		允许倾倒	
动物尸体（应劈开或采用其他处理方式以确保尸体可立即下沉）	距岸 100mils 以上及最大水深，在航途中尽可能远离	禁止倾倒	禁止倾倒
所有其他垃圾包括塑料、合成缆绳、渔网和塑料垃圾袋、焚烧炉灰烬、残渣、食用油、浮动垫货材、衬料、包装材料、纸张、碎布、玻璃、金属、瓶子、陶器和类似弃物	禁止倾倒	禁止倾倒	禁止倾倒

Ⓐ：当垃圾与具有禁止入海的有害物质或其他不同处理和排放要求的其他排放物混在一起或被污染时，其应使用其中较为严格的要求。

Ⓑ：经粉碎或磨碎的食品废物应能通过网眼不大于 25mm 的筛网。

Ⓒ：不允许在南极区域排放外来的禽类产品，除非被焚烧、高压灭菌或其他方式消毒处理。
Ⓓ：距最近陆地 12 海里内的近海平台和相关船舶系包括从事海底矿藏资源勘探或开发的固定和移动平台和所有停靠其边船舶或其周围 500m 内的船舶。
Ⓔ：货物残留系将通常无法使用的卸载方法回收的货物残余。
Ⓕ：这些物质必须对海洋环境无害.
注：1. 在极地水域排放还应尽可能远离冰超过 1/10 的区域，但在任何情况下不能少于距最近固定冰 12 海里；和
2. 在极地水域食品废弃物不应排放在冰上；

SUMMARY OF AT SEA GARBAGE DISPOSAL REGULATIONS

<table>
<tr><td rowspan="2">Garbage type①</td><td colspan="2">All ships except platforms④</td><td rowspan="2">Offshore platforms located more than 12 nm from nearest land and ships when alongside or within 500 metres of such platforms4 Regulation 5</td></tr>
<tr><td>Outside special areas and Arctic waters Regulation 4 (Distances are from the nearest land</td><td>Within special areas and Arctic waters Regulation 6 (Distances are from nearest land, nearest ice-shelf or nearest fast ice)</td></tr>
<tr><td>Food waste comminuted or ground②</td><td>≥3 nm, en route and as far as practicable</td><td>≥12 nm, en route and as far as practicable3</td><td>Discharge permitted</td></tr>
<tr><td>Food waste not comminuted or ground</td><td>≥12 nm, en route and as far as practicable</td><td>Discharge prohibited</td><td>Discharge prohibited</td></tr>
<tr><td>Cargo residues ⑤ ⑥ not contained in wash wate</td><td rowspan="2">≥12 nm, en route and as far as practicable</td><td>Discharge prohibited</td><td rowspan="2">Discharge prohibited</td></tr>
<tr><td>Cargo residues ⑤ ⑥ contained in wash water</td><td>≥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)</td></tr>
<tr><td>Cleaning agents and additives ⑥ contained in cargo hold wash water</td><td rowspan="2">Discharge permitted</td><td>≥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)</td><td rowspan="2">Discharge prohibited</td></tr>
<tr><td>Cleaning agents and additives⑥ in deck and external surfaces wash water</td><td>Discharge permitted</td></tr>
</table>

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. 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 mean 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.

.2 为确保及时将船舶产生的大量垃圾转移至港口接收设施，船东、船舶经营者或其代理事先作好垃圾接收的安排极为重要。同时，应确定排放需求以对要求特殊处理的垃圾做好安排或做好其他必要的安排。应告知港口排放的垃圾类型，垃圾是否分开以及估计的数量。港口可能对可能带有某些疾病或有害生物的食品废弃物和相关垃圾、垫料、电池、药物、过期的烟火或异常大，重或有气味的废弃渔具等有特殊的排放要求。

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. Advice should be provided to the port of the type of garbage to be discharged and whether it is separated and the estimated amounts. 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.

4.4 加工处理垃圾的船上设备 Shipboard equipment for processing garbage

垃圾加工处理的选项[4]很大程度上取决于人员限制、产生率、容量、船舶构造、航线和港口接收设施的可用性。用于船上垃圾处理的设备包括焚烧炉、压实机、粉碎机和其他相关硬件。

The choice of options4 for garbage processing depends largely upon personnel limitations, generation rate, capacity, vessel configuration, voyage route and availability of port reception facilities. The type of equipment available for shipboard garbage handling includes incinerators, compactors, comminuters and their associated hardware.

垃圾处理应按照设备/机械操作规程进行处理。操作说明书的副本应放在设备的附近。

The garbage shall be processed according to the equipment / machinery operating instructions. A copy of the operating instruction should be placed in the vicinity of the equipment.

垃圾处理设备如焚化炉、压实器和粉碎器的维护必须包含在日常安全维护操作中，所有的安全设备/锁都要定期检测。制造商推荐的维护例程必须包括在船舶的日常维护中。

Garbage processing equipment such as incinerators, compactors and comminuters must be maintained in safe working operation and all safety devices/interlocks are to be regularly tested. Maintenance routines recommended by the manufacturers must be included in the vessel's PMS.

注意：型式认可证书的副本要放在船上。

Note: Type approval certificates copies should be available onboard.

表 3 垃圾处理设备表

Table 3 Garbage Processing Equipments

设备 Equipment	制造厂/型号 Manufacturer/Model	处理能力 Capacity	存放地点 Location	存放数量 Number
焚烧炉 Incinerator	CSSC NANJING LUZHOU MACHINE CO.LTD/ LIMW-TEAM TEL 0G120C	20.2kg /h	Engine room entry	1
压实机 Garbage compactor	TOMRA-AB ORWAK SWEDEN /COMPACTOR 3110	1.5 m3 /h	Boat deck	1
食品废弃物粉碎机 Food waste Grinder	ANQING SANWEI / MDG-15	50kg / h	GALLEY	1

4.5 磨碎或粉碎

按照 MARPOL 附则 V 第 4.1.1 条和第 6.1.1 条， 船舶在航途中可允许排放经粉碎的食品

废弃物。这类经粉碎或磨碎的食品废弃物必须能通过筛眼不大于 25 mm 的粗筛。
The discharge of comminuted food wastes may be permitted under regulations 4.1.1 and 6.1.1 of MARPOL Annex V whilst the ship is en route. Such comminuted or ground food waste must be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

市场上有多种食品废弃物磨碎机，大多数现代船舶厨房具有所需的设备用以产生易流经所要求的 25 mm 筛网的食物颗粒和水分浆液。产出量为每分钟 10 至 250 升。当船舶在禁止排放的区域内营运时，船上粉碎机应直接排放至结构适当的集污舱。
A wide variety of food waste grinders is available on the market and most modern ships' galleys have the equipment needed to produce a slurry of food particles and water that washes easily through the required 25 mm screen. Output ranges from 10 to 250 litres per minute. The discharge from shipboard comminuters should be directed into an appropriately constructed holding tank when the vessel is operating within an area where discharge is prohibited.

关于船上加工处理食品废弃物的粉碎机的开发、 优点和使用的信息应转发本组织以在当事方之间分享。
Information on the development, advantages and use of comminuters for processing food waste aboard ships should be forwarded to the Organization for sharing between interested parties.

在特殊区域外，鼓励主要在距最近陆地 3 海里外营运的船舶安装和使用粉碎机将食品废弃物磨碎至能通过筛眼不大于 25 mm 的粗筛的颗粒。第 4 条要求，如果食品废弃物在距最近陆地 3 海里和 12 海里之间排放，则应将该食品废弃物粉碎或磨碎。尽管未加工处理的食品废弃物可在 12 海里外排放，仍建议使用粉碎机，因为其加速海洋环境的吸收。由于与塑料制品一起粉碎的食品废弃物不能排放入海，在食品废弃物放入粉碎机或磨碎机之前，需移除所有塑料材料。
Outside special areas, ships operating primarily beyond three nautical miles from the nearest land are encouraged to install and use comminuters to grind food wastes to a particle size capable of passing through a screen with openings no larger than 25 mm. Regulation 4 requires comminuting or grinding food wastes if the food wastes are to be discharged between three and 12 nautical miles from the nearest land. Although unprocessed food wastes may be discharged beyond 12 nautical miles, it is recommended that comminuters be used as they hasten assimilation into the marine environment. Because food wastes comminuted with plastics cannot be discharged into the sea, all plastic materials need to be removed before food wastes are placed into a comminuter or grinder.

在特殊区域内营运时，MARPOL 附则 V 第 6 条要求所有食品废弃物在排放入海前经粉碎或磨碎。所有排放应尽可能远并距最近陆地或冰架不少于 12 海里。
When operating inside a special area, regulation 6 of MARPOL Annex V requires all food wastes to be comminuted or ground prior to discharge in to the sea. All discharges are to be as far as practicable and not less than 12 nautical miles from the nearest land or ice-shelf.

4.6 压实 COMPACTORS

表 4 船上产生垃圾的压实选项
Table 4 – Compaction options for shipboard-generated garbage

垃圾示例 Examples of garbage	压实前船上人员进行的特殊处理 Special disposal by vessel personnel	压实特性 Compaction characteristics			船上存储空间 Onboard storage
		改变率 Rate of	经压实形状的保持	经压实形状的密度	

	before compaction	alternation	Retainment of compacted shape	Density of compacted shape	space
金属、食物和饮料容器、玻璃、小木块 Metal, food and beverage containers, glass, small wood pieces	无 None	非常快 Very fast	几乎 100% Almost 100%	高 High	最小 Minimum
经粉碎的塑料、纤维和纸板 Comminuted plastics, fiber and paper board	少量—将材料尺寸减小至可进给，极少的手工活 Minor – reducing material to small dimensions & minimal manual labor	快 Rapid	几乎 80% Approximately 80%	中等 Medium	最小 Minimum
小铁桶⑤、未经粉碎的货物包装、大块木块 Small metal drums[5], un-comminuted cargo packing, large pieces of wood dunnage	中度 -较长时间手工活以使材料尺寸适于进给 Moderate—it needs longer manual labor time to dispose material for demanded dimensions Impractical as usually	慢 Slow	几乎 50% Approximately 50%	相对较低 Relatively low	中度 Moderate
未经粉碎的塑料 Un-comminuted plastics	大量—要求长时间手工活以使材料适合进给；通常不可行 Major-very long manual labor time to divide material into small dimension; Impractical as usually	很慢 Very .slow	小于 10% Less than 10%	很低 Very low	最大 Maximum
大型金属货物容器，厚金属件 Bulky metal cargo containers, thick metal items	无法在船上压实；不可行 Impractical for shipboard compaction; not feasible	不适用 Not applicable	不适用 Not applicable	不适用 Not applicable	最大 Maximum

⑤ 小桶和大桶能用适当的设备非常容易地压实—许多这些设备设计成用于远的场所，因此其小并易于操作，且效果很好。应注意到由于较小船（渔船）上缺乏处所，桶的压实可能限于较大船。

Small and large drums can be compacted very easily with the proper device – a large number of these devices have been designed for remote locations, and therefore they are small and easy to operate with excellent results. It should be noted, that the compaction of drums is probably restricted to larger vessels, due to lack of space on smaller (fishing) vessels.

4.6.1 大多数垃圾能在某种程度上压实；例外包括未磨碎的塑料制品、纤维和纸板、体积大的货物容器和厚金属件。受压容器不应在不使用专门为此设计的设备的情况下压实或撕碎，因为其在标准垃圾压实机中具有爆炸的危险。

Most garbage can be compacted to some degree; the exceptions include unground plastics, fibre and paper board, bulky cargo containers and thick metal items. Pressurized containers should not be compacted or shredded without the use of specialized equipment designed for this purpose because they present an explosion hazard in standard compactors.

4.6.2 压实可减小垃圾的体积。在大多数情况下，压实机输出是的块状材料，其便于船上垃圾储存和在港口设备中排放材料。应考虑到压实机的输出可能有检疫、卫生或健康要求或其他来自港口接收设施的要求，应寻求地方当局对于本组织要求外附加的任何标准或要求的建议。

Compaction reduces the volume of garbage. In most cases, the output from a compactor is a block of material which facilitates the shipboard storage of garbage and its discharging of the material in a port facility. It should be taken into account that the output from a compactor might be subject to quarantine, sanitary or health requirements or other requirements from the port reception facilities and advice from local authorities should be sought on any standards or requirements which are additional to those set by the Organization.

4.6.3 压实机的选项包括消毒、除臭、可调压缩比、用塑料或纸装袋、装入硬纸板盒中（有或无塑料或蜡纸衬层）、打包等。经压实的材料应适当储存。虽然金属和塑料包会变湿，但纸和硬纸板包应保持干燥。

Compactors have options including sanitizing, deodorizing, adjustable compaction ratios, bagging in plastic or paper, boxing in cardboard (with or without plastic or wax paper lining), baling, etc. Compacted materials should be stored appropriately. While metal and plastic bales can get wet, paper and cardboard bales should be kept dry.

4.6.4 如果在压实前使用磨碎机，能增加压实比并减少储存处所。由于并不是所有压实机要求磨碎，应基于所要压实材料的类型和体积，对适当的压实机进行仔细调查。处理和储存包扎的包裹时应适当注意防止其意外进入海洋环境。

If grinding machines are used prior to compaction, the compaction ratio can be increased and the storage space decreased. Careful investigation of the appropriate compaction machine should be undertaken, based on the type and volume of material that will be compacted, as not all compactor require grinding. Proper care should be taken when handling and storing binder wrap to prevent it from accidentally entering the marine environment.

4.6.5 压实机应安装在具有充足场地进行设备操作和维护并储存待加工处理的垃圾的舱室中。该舱室的位置应邻近食品加工处理区域和给养储藏室。如果规则未要求，建议该处所应有淡水冲洗设备、围板、甲板泄水孔、足够的通风和手动或自动固定式灭火设备。

A compactor should be installed in a compartment with adequate room for operating and maintaining the unit and storing garbage to be processed. The compartment should be located adjacent to the areas of food processing and commissary store-rooms. If not already required by regulation, it is recommended that the space should have freshwater wash down service, coamings, deck drains, adequate ventilation and hand or automatic fixed fire-fighting equipment.

4.7 焚烧 INCINERATORS

船上焚烧炉产生的灰渣应视作作业废弃物，并因此作为不适合排放入海的垃圾。

Ash and clinkers from shipboard incinerators should be considered as operational waste and, therefore, as garbage that is not eligible for discharge into the sea.

船上焚烧炉中进行的焚烧会大大降低船上储存垃圾的需要。船上焚烧炉的设计、构造、操作和维护应按照 IMO《船上焚烧炉的标准规格》（脚注③）。 MARPOL 附则 VI 要求 2000 年 1 月 1 日之后安装的船上焚烧炉经过型式认可并达到特定的空气污染衡准。焚烧炉只应用于焚烧焚烧炉制造商规定的材料。

Incineration conducted in a shipboard incinerator can significantly reduce the need to store garbage on board the ship. Shipboard incinerators should be designed, constructed, operated and maintained in accordance with the IMO Standard Specification for Shipboard Incinerators (footnote 3). MARPOL Annex VI requires shipboard incinerators installed after 1 January 2000 to be type approved and meet specific air pollution criteria. Incinerators should only be used to incinerate materials that are specified by the incinerator manufacturer.

一般而言，当船舶在港口或在近海转运码头时，不应进行船上焚烧。一些港口可能有国内法规定附加空气排放限制，特别是人口密集区域附近的港口。船上焚烧炉的使用可能须经相关港口当局允许。

In general, shipboard incineration should not be undertaken when the ship is in port or at offshore terminal. Some ports may have domestic laws that specify additional air emission restrictions, particularly those near high population areas. The use of a shipboard incinerator may require permission from the port authority concerned.

表 5 为垃圾焚烧的选项，包括考虑船上人员进行的特殊处理、易燃性、体积减小、残余材料、废气和船上储存处所。大多数垃圾适合焚烧，金属和玻璃除外。

Table 5 presents options for incineration of garbage, and includes considerations for special handling by vessel personnel, combustibility, reduction in volume, residual materials, exhaust, and onboard storage space. Most garbage is amenable to incineration with the exception of metal and glass.

表 5 船上垃圾的焚烧选择 [1]

垃圾示例	船上人员 [6] 在焚烧前的特殊处理	焚烧特性				船上存储空间
		燃烧性	体积减少	残余物	废气	
纸包装、食物和饮料容器	少量—易于放入漏斗	高	大于 95%	灰粉	可能有烟气，无害	最小
纤维和纸板	少量—将材料尺寸减小至可进给，极少的手工活	高	大于 95%	灰粉	可能有烟气，无害	最小
塑料包装、食物和饮料容器等	少量—易于放入漏斗	高	大于 95%	灰粉	根据焚烧炉的设计，可能有烟气，无害	最小
塑料布、网、绳和大件材料	中度—将材料尺寸减小的手工活时间	高	大于 95%	灰粉	根据焚烧炉的设计，可能有烟气，无害	最小

橡胶管和大型物件	大量—将材料尺寸减小的手工活时间	高	大于 95%	灰粉	根据焚烧炉的设计，可能有烟气，无害	最小
食物和饮料的金属容器等	少量—易于放入漏斗	低	小于 10%	渣	可能有烟气，无害	中等
金属货物、大件容器、厚金属件	大量—将材料尺寸减小的手工活时间（不容易焚烧）	很低	小于 5%	大块金属和渣	可能有烟气，无害	最大
食品和饮料的玻璃容器	少量—易于放入漏斗	低	小于 10%	渣	可能有烟气，无害	中等
木头、货物容器和大木块	中度—将材料尺寸减小的手工活时间	高	大于 95%	灰粉	可能有烟气，无害	最小

Table 5 Incineration options for shipboard-generated garbage

Examples of garbage	Special disposal by vessel personnel[6] before incineration	Incineration characteristics				Onboard storage space
		Combustibility	Reduction of volume	Residual	Exhaust	
Paper packing, food and beverage containers	Minor – easy to feed into hopper	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky and not hazardous	Minimum
Fiber and paper board	Minor – reduce material to size for feed, minimum manual labor	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky and not hazardous	Minimum
Plastics packaging, food and beverage containers, etc.	Minor – easy to feed into hopper	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky and not hazardous based on incinerator design	Minimum
Plastics sheeting, netting, rope and bulk material.	Moderate –manual labor time to size reduction	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky and not hazardous based on incinerator design	Minimum
Rubber hoses and bulk pieces	Major – manual labor time to size reduction	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky and not hazardous based on incinerator	Minimum

					design	
metal can for food and beverage containers, etc.	Minor – easy to feed into hopper	Low	Less 10%	Slag	Possibly smoky and not hazardous	Moderate
Metal material , bulky containers, thick metal items	Major – manual labor time to reduce the dimension (not easily incinerated)	Very low	Less 5%	Large metal fragments and slag	Possibly smoky and not hazardous	Maximum
Glass for food and beverage containers, etc.	Minor – easy to feed into hopper	Low	Less 10%	Slag	Possibly smoky and not hazardous	Moderate
Wood, cargo containers and large wood dunnage	Moderate – manual labor time to reduce the dimension	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky and not hazardous	Minimum

焚烧炉的一些缺点可包括灰或水蒸气可能的危害性，脏的操作，加料、拨火和除灰所需人工过多。当这些事项在一些港口或船旗国和沿海国的管辖范围内时，一些焚烧炉可能不能符合其空气污染规定。这些缺点中一些可通过自动加料和拨火的设备予以纠正，但是，执行自动功能的附加设备会要求更多的安装处所。

Some of the disadvantages of incinerators may include the possible hazardous nature of the ash or vapour, dirty operation, excessive labour required for charging, stoking and ash removal. Some incinerators may not be able to meet air pollution regulations imposed in some ports and harbours or by flag and coastal States when such matters are subject to their jurisdiction. Some of these disadvantages can be remedied by automatic equipment for charging and stoking, however, the additional equipment to perform automatic functions will require more installation space.

含有大量塑料制品的垃圾焚烧涉及非常具体的焚烧炉设定，例如较高氧气注入和较高温度（ 850 至 1200℃）。如果不能满足这些特殊条件，根据塑料制品的类型和燃烧条件，废气流中会产生一些有毒气体，包括汽化氯化氢（ HCI）酸和氢氰（ HCN）酸。含有塑料制品的废弃物燃烧产生的这些和其他中间产物对人和海洋生物有毒。

The incineration of garbage that contains a large amount of plastic involves very specific incinerator settings such as higher oxygen injection and higher temperatures (850 to 1,200°C). If these special conditions are not met, depending on the type of plastic and conditions of combustion, some toxic gases can be generated in the exhaust stream, including vaporized hydrochloric (HCl) and hydrocyanic (HCN) acids. These and other intermediary products of combustion of waste containing plastics are toxic to humans and marine life.

在遵守一些国家的检疫要求的情况下，船上垃圾焚烧可减小垃圾体积。但是，焚烧炉灰可能仍然要遵守地方检疫、卫生或健康要求。应寻求地方当局关于除 MARPOL 外的其他要求的建议。例如，可要求较高温度和更完整的燃烧以有效销毁构成危险的有机物。

Onboard incineration of garbage may reduce the volume of garbage subject to quarantine requirements in some countries. However, incinerator ash may still be subject to local quarantine, sanitary or health requirements. Advice should be sought from local authorities regarding requirements that are in addition to MARPOL. For example, higher temperatures and more complete combustion may be required to effectively destroy organisms that present a risk.

关于船上焚烧炉系统的开发和使用优点的信息应转发本组织以在当事方之间分享。

Information on the development and advantages on the use of shipboard incinerator systems should be forwarded to the Organization for sharing between interested parties.

4.8 动物尸体的处理 Treatment of animal carcasses

只有健康的动物才能按照国际海上动物运输标准⑦作为货物装载并进行管理。船长要负责船上牲畜操作问题、动物健康和福利以及船上动物死亡率的控制和报告情况。
Only fit and healthy animals should be presented for loading as cargo and managed in accordance with international standards for the transport of animals at sea7. The master of the ship is expected to have responsibility for shipboard livestock operational issues, animal health and welfare, and conditions for the control and reporting of animal mortality on board.

载运活动物货物的船舶预计会有动物在航行途中死亡。所载动物死亡率在航行途中逐渐增加，并取决于各种因素，包括动物的年龄和种类、船上设施和当地气候条件。最常见的死亡原因为肠炎、拒绝进食、受伤、衰竭或装载前不明显的疾病。死亡数量一般很低，是作为货物管理操作的一部分应予控制的操作问题。这些死亡视作在船舶正常操作期间产生并应连续或定期排放，因此应遵照附则 V 规定。Ships carrying live animal cargo consignments are expected to have animals that die during a voyage. These mortalities accrue gradually over the voyage and are dependent on various factors including age and type of animal species, facilities on board the ship and local climatic conditions. The most common mortality causes stem from enteritis, refusal to feed, injury, exhaustion, or illness not evident prior to loading. The mortality numbers are generally low and are operational issues to be controlled as part of cargo management practice. These mortalities are considered to be generated during the normal operation of the ship and liable to be discharged of continually or periodically and therefore subject to Annex V regulations.

作为正常牲畜运输船舶管理程序的一部分，建议进行定期检查（白天和晚上）以确保动物健康和福利。建议这些检查包括船上每天记录死亡或施以安乐死的动物数量。As part of normal livestock ship management procedures, regular inspections (day and night) are recommended to ensure the health and welfare of the animals. It is recommended that these inspections include shipboard recording, on a daily basis, of the number of animals that have died or have been euthanized.

如果船上发生死亡，尸体应从围栅区域移走并评定以进行适当的处理。按照附则 V 对尸体进行适当排放的选项通常为排放入海或排放至接收设施。如果船上有适当的储存区域，有限数量的经处理的尸体可短期储存，随后排放入海或排放至接收设施。船上任何储存应考虑到职业健康和安全要求。When mortalities occur on board, the carcasses should be removed from the pen areas and assessed for appropriate disposition. The options for appropriate discharge of the carcasses under Annex V will typically be discharge into the sea or discharge to a reception facility. Where the ship has an appropriate storage area on board, limited quantities of treated carcasses may be stored for short periods for subsequent discharge into the sea or to reception facilities. Any storage on board should take into account occupational health and safety requirements.

MARPOL 附则 V 第 4.1.4 条允许船舶正常营运期间产生的动物尸体排放入海，但只有当船舶在航途中，在特殊区域外，尽可能远离最近陆地并考虑到本组织制定的指南。为符合 MARPOL 附则 V 第 4.1.4 条，建议应在距最近陆地大于 100 海里并在最大可能的水深处排放入海。
Regulation 4.1.4 of MARPOL Annex V permits the discharge into the sea of animal carcasses generated during the normal operation of a ship, but only if the ship is en route, outside a special area, as far as possible from the nearest land and taking into account the guidelines developed by the Organization. To comply with regulation 4.1.4 of MARPOL Annex V, it is recommended that the discharge into the sea should take place greater than 100 nautical miles (nm) from the nearest land and in the maximum water depth possible.

当船舶在航行途中但往距最近陆地不大于 100 海里时，在高温和高湿条件下在船上留存尸体会对人类健康和安全或对剩余的活的动物构成威胁。在这些情况下，可能无法按照本指南排放动物尸体。在这种情况下，如果船长确定存在这种健康和安全威胁，建议应在距最近陆地大于 12 海里处排放入海。如果在这些情况下在海上排放动物尸体，在垃圾记录簿中记录的船舶位置也应包括关于这些情况的说明。

When a ship is on a voyage that is not often greater than 100 nm from nearest land, the retention of carcasses on board during conditions of high temperatures and high humidity may constitute a threat to human health and safety or to the remaining live animals. In these circumstances it may not be possible to discharge animal carcasses in accordance with these guidelines. In such circumstances where the master of the ship determines that such health and safety threats exist, it is recommended the discharge into the sea should take place greater than 12 nm from the nearest land. Where the discharge of animal carcasses at sea occurs under these circumstances, the entry in the Garbage Record Book of the position of the ship should also include a remark about these circumstances.

动物尸体应在排放入海前撕裂或采用其他方法处理。尸体处理程序应考虑到船员和其他牲畜货物的健康和安全。处理应便于尸体在排放入海时沉没和消散。

Animal carcasses should be split or otherwise treated prior to their discharge at sea. Procedures for the treatment of carcasses should take into account the health and safety of the crew and other livestock cargo. Treatment should facilitate the sinking or dispersal of the carcass when it is discharged into the sea.

对于每个经焚烧、排放入海或排放至接收设施的动物尸体，应在垃圾记录簿中予以记录。记录应包括日期/时间，船舶位置和动物种类的备注（例如绵羊、牛、山羊），“H”类别和排放尸体的数量。如果排放至接收设施，来自设备的收据应附于垃圾记录簿。

For each animal carcass incinerated, discharged into the sea or discharged to a reception facility, an entry in the Garbage Record Book shall be made. The entry should include the date/time, position of the ship and remarks to specify the animal species (e.g. sheep, cattle, goats), the category "H" and the number of carcasses discharged. Where the discharge is to a reception facility, the receipt obtained from the facility should be attached to the Garbage Record Book.

航行结束后，鼓励船长向船旗国和起航港口所在的国家提供垃圾记录簿中包含海上动物尸体排放记录的页面的一份副本和其他要求的信息。

Following the completion of a voyage, the master of the ship is encouraged to provide a copy of the pages of the Garbage Record Book that contain the entries for the discharges of animal carcasses at sea to the flag State and the State from whose port the voyage originated, and other information requested.

鼓励各国政府分析动物尸体排放的垃圾记录和其他相关信息，以对附则 V 指南和规则的今后评审通报情况和予以帮助。

Governments are encouraged to analyse the garbage records of discharges of animal carcasses and other relevant information to inform and assist future reviews of the Annex V guidelines and regulations.

超过船舶正常营运时产生的过多死亡率

Mortalities in excess of those generated during the normal operation of a ship

超过船舶正常营运时产生的过多死亡率造成的动物尸体不属附则 V 规定的“垃圾”。为协助管理这些情况，船长应联系船舶的船旗国，并在适当情况下联系港口和/或沿海国以寻求关于

适当的法律体制和要求的指导，并查阅相关 IMO 指南和通函。船长应特别参考伦敦联合公约—伦敦议定书/MEPC“管理变质货物导则”。

Carcasses of animals resulting from mortalities in excess of those generated during the normal operation of a ship are not "garbage" under Annex V. To assist in managing these situations, masters should contact the flag State of the ship and where appropriate, port and/or coastal State(s) to seek guidance on the appropriate legal regimes and requirements, as well as consult relevant IMO guidelines and circulars. In particular, masters should refer to the joint London Convention-London Protocol/MEPC "Guidance on Managing Spoilt Cargoes".

4.9 极地水域的操作要求 Operational requirements in polar waters

4.9.1 在北极水域，按照 MARPOL 公约附则 V 第四条的要求排放垃圾入海，还需满足以下附加要求：

In Arctic waters, discharge of garbage into the sea permitted in accordance with regulation 4 of MARPOL Annex V, shall meet the following additional requirements:

.1 食品废弃物排放入海是仅仅允许当船舶尽可能远离冰超过 1/10 的区域，但在任何情况下不能少于距最近陆地，冰架或固定冰 12 海里；

Discharge into the sea of food wastes is only permitted when the ship is as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land, nearest ice-shelf, or nearest fast ice;

.2 食品废弃物应被粉碎或磨碎，并能通过筛眼不大于 25 mm 的粗筛，食品废弃物应不被其他类型的垃圾污染；

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;

.3 食品废弃物不应排放在冰上；

Food wastes shall not be discharged onto the ice;

.4 禁止排放动物尸体； 和

Discharge of animal carcasses is prohibited; and

.5 船舶仅在航途中时并将使用通常可用的卸载方式无法回收的货物残余才允许在北极区域内排放入海，还应满足下述所有条件：Discharge of cargo residues into the sea within 北极区域 shall only be permitted while the ship is en route and it cannot be recovered using commonly available methods for unloading, where all the following conditions are satisfied:

根据 MARPOL 附则 V 附录 I 规定的衡准，舱室洗涤水中包含的货物残余中无任何被分类为对海洋环境有害的物质； 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

经修正的《1974 年海上人命安全公约》第 VI/1-1.2 条定义的固体散装货物(谷物除外)应按 MARPOL 附则 V 附录 I 分类，并由托运人申明其是否对海洋环境有害；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 MARPOL Annex V , and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment ;

根据 IMO 制定的指南，舱室洗涤水中包含的清洁剂或添加剂中无任何被分类为对海洋环境有害的物质；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 IMO;

驶离港和下一个到达港都在北极区域内且船舶在这两个港口间航行时不会驶离北极区域；

Both the port of departure and the next port of destination are within Arctic waters and the ship will not transit outside Arctic waters between those ports;
根据 IMO 制定的指南，这些港口不具备合适的接收设备；和 No adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by IMO; and
在满足.1 至.5 要求的前提下，含有货物残余的货舱洗涤水应尽可能远离冰超过 1/10 的区域排放，但距最近陆地或最近冰架或最近固定冰应不少于 12 n mi1e。。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 areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land, nearest ice shelf, or nearest fast ice.

4.9.2 在南极区域，按照 MARPOL 公约附则 V 第六条的要求排放垃圾入海，还需满足以下附加要求：
In the Antarctic area, discharge of garbage into the sea permitted in accordance with regulation 6 of MARPOL Annex V, shall meet the following additional requirements:
.1 按照 MARPOL 公约附则 V 规定 6.1 排放应尽可能远离冰超过 1/10 的区域，但在任何情况下不能少于距最近固定冰 12 海里；和
Discharges under regulation 6.1 of MARPOL Annex V shall be as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest fast ice; and
.2 食品废弃物不应排放在冰上；
Food waste shall not be discharged onto ice.

4.9.3 船舶在极地水域操作应考虑，垃圾记录簿，垃圾管理计划和垃圾公告牌按照 MARPOL 公约附则 V 的要求。
Operation in polar waters shall be taken into account, as appropriate, in the Garbage Record Book, Garbage Management Plan and the placards as required by MARPOL Annex V.

第 5 节固体散装货物残余的管理（不适用于油船） MANAGEMENT OF CARGO RESIDUES OF SOLID BULK CARGOES (not applicable to tankers)

货物残余包括在附则 V 第 1.9 条的垃圾定义内，可按照第 4.1.3 条和第 6.1.2 条排放。但是，如果货舱舱底水中包含的货物材料对海洋环境无害且舱底水从载货的货舱通过船舶舱底水固定式管系泄水系统排放，该货物材料不应作为货物残余处理。
Cargo residues are included in the definition of garbage within the meaning of Annex V, regulation 1.9 and may be discharged in accordance with regulations 4.1.3 and 6.1.2. However, cargo material contained in the cargo hold bilge water should not be treated as cargo residues if the cargo material is not harmful to the marine environment and the bilge water is discharged from a loaded hold through the ship's fixed piping bilge drainage system.

如果货物残余是按照联合国《全球化学品分类和标注协调系统》（ UN GHS）衡准 1)分类的固体散装物质的残余并达到下列参数，则视作对海洋环境有害并受经修订的 MARPOL 附则 V 第 4.1.3 条和第 6.1.2.1 条的约束：
regulations 4.1.3 and 6.1.2.1 of the revised MARPOL Annex V if they are residues of solid bulk substances which are classified according to the criteria of the United Nations Globally Harmonized System for Classification and Labelling of Chemicals (UN GHS) meeting the following parameters1):

.1 急性水生毒性第 1 类；和/或 Acute Aquatic Toxicity Category 1; and/or

.2 慢性水生毒性第 1 类或第 2 类；和/或 Chronic Aquatic Toxicity Category 1 or 2; and/or

.3 致癌性 2)第 1A 类或第 1B 类，加上不能快速降解并有高生物体内积累；和/或
Carcinogenicity2) Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or

.4 诱变性 2)第 1A 类或第 1B 类，加上不能快速降解并有高生物体内积累；和/或
Mutagenicity2) Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or

.5 生殖毒性 2)第 1A 类或第 1B 类，加上不能快速降解并有高生物体内积累；和/或
Reproductive Toxicity2) Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or

.6 具体对象器官毒性反复显露 2)第 1 类，加上不能快速降解并有高生物体内积累；和/或
Specific Target Organ Toxicity Repeated Exposure2) Category 1 combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or

.7 包含合成聚合物、橡胶、塑料制品或塑料原料颗粒或由其组成的固体散装货物（这包括撕碎、磨碎、剁碎或浸软的材料或类似材料）。
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).

对海洋环境有害的货物残余可要求通常不由接收设施提供的特殊处理。接收这种货物的港口和装卸码头应有足够的接收设施接收所有相关残余，包括包含在洗涤水中的。
Cargo residues that are harmful to the marine environment may require special handling not

normally provided by reception facilities. Ports and terminals receiving such cargoes should have adequate reception facilities for all relevant residues, including when contained in washwater.

固体散装货物应由发货人分类并声明其是否对海洋环境有害。这种声明应包括在 IMSBC 规则的 4.2 中要求的信息内。
Solid bulk cargoes should be classified and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment. Such declaration should be included in the information required in section 4.2 of the IMSBC Code.

港口、装卸码头和船舶经营者应考虑货物装卸和船上处理的实际操作⑧以尽量减少货物残余的产生。货物残余通过装卸和船上处理时的无效操作产生。应考虑的减少这种垃圾数量的选项包括下列各项：
Ports, terminals and ship operators should consider cargo loading, unloading and onboard handling practices8 in order to minimize production of cargo residues. Cargo residues are created through inefficiencies in loading, unloading, onboard handling. Options that should be considered to decrease the amount of such garbage include the following:

.1 确保船舶适于载运预定货物并适于使用常规的卸货方法卸载同一货物；
ensuring ships are suitable to carry the intended cargo and also suitable for unloading the same cargo using conventional unloading methods;

.2 unloading cargo as efficiently as possible, utilizing all appropriate safety precautions to prevent injury or ship and equipment damage and to avoid or minimize cargo residues; and
尽可能有效地卸货，使用所有适当的安全预防措施防止受伤或船舶和设备损坏，并避免或尽量减少货物残余；和

.3 minimizing spillage of the cargo during transfer operations by carefully controlling cargo transfer operations, both on board and from dockside. This should include effective measures to enable immediate communications between relevant ship and shore-based personnel during the transfer operations and when feasible, enclosure of conveyance devices such as conveyor belts. Since this spillage typically occurs in port, it should be completely cleaned up immediately following the loading and unloading event and handled as cargo; delivering it into the intended cargo space or into the appropriate unloading holding area.
在传送操作期间，通过在船上和码头区仔细控制货物传送操作，将货物溢出减至最低。这应包括采取有效的措施以使在传送操作期间相关船舶和岸基人员之间能立即通信，并在切实可行时，围起传送设备（例如传送带）。由于货物溢出通常发生在港口， 在装卸后应立即完全清理并作为货物处理； 将其放入预定的货物处所或适当的卸载保存区域。

当船长基于从相关港口当局接收到的信息确定位于同一特殊区域内的出发港或目的港无足够的接收设施⑨，第 6.1.2.3 条所述条件应视作已满足。
When the master, based on the information received from the relevant port authorities, determines that there are no adequate reception facilities9 at either the port of departure or the port of destination in the case where both ports are situated within the same special area, the condition under regulation 6.1.2.3 should be considered satisfied.

当“出发港”和“下一目的港”是同一港口， MARPOL 附则 V 第 6.1.2 条也适用。为在这种情况下排放货舱洗涤水，船舶必须在航途中且排放必须距最近陆地不少于 12 海里。
MARPOL Annex V, regulation 6.1.2 also applies when the "port of departure" and the "next port of destination" is the same port. To discharge cargo hold washwater in this situation, the ship must be en route and the discharge must take place not less than 12 miles from the nearest land.

第 6 节 培训、教育和信息 TRAINING, EDUCATION AND INFORMATION

当新船员上船时，指定的垃圾管理人员-大副应培训并通知他们船上的垃圾管理相关的具体要求和程序，包括收集、程序、存储和排放。这是他们船上熟悉该计划的一个要求，记录在附则 1 上。
When new crew member(s) arrive onboard the designated Garbage Management person in charge, the Chief Officer, shall train and advise them of the specific requirements and procedures relating to garbage management onboard the vessel including collection, processing, storage and discharging. This is a requirement of their Shipboard Familiarization, recorded on Form Annex 1.

使用任何与垃圾管理有关的设备，如焚化炉、粉碎者或压缩机，必须接受使用该设备的培训。
Personnel who will use any equipment associated with garbage management, such as incinerators, comminutors or compactors, must receive training in the use of this equipment.

船上每季度组织一次全体船员学习“船舶垃圾管理计划”，教育全体船员严格按计划要求管理垃圾
Training should be provided for all crew members to keep them being informed of the applicable regulations for handling and disposal, and abide by the requirement of the garbage management plan, such a program should be reviewed once a quarter

首次到达一个新的港口时，获得港口对垃圾管理的规定和要求时，应及时向全体船员宣贯；
All crew members should be timely informed if the special requirements and/or regulations of garbage management from port authority were obtained when the port is firstly called.

本计划的培训计划和实际操作应在每个月的 HSE 会议上进行审查。如果发现该计划没有按照计划进行，那么将进行额外的培训和教育，涉及整个船舶通信网络。
The training programmes and practical operation of this plan shall be reviewed at each monthly HSE meeting. If it is found that the plan is not operating as intended then additional training and educating shall be carried out involving the entire ships complement.

有关的教学记录将记录在“船舶安全与培训记录册”中。
Record of instruction is to be maintained on Form within “Ships Safety & Training Record Book”.

第 7 节 港口垃圾接收设施 PORT RECEPTION FACILITIES FOR GARBAGE

确定接收设施是否足够的方法应基于停靠港口的船舶的数量和类型、每种船型的废弃物管理要求以及港口的大小和位置。也应强调计算垃圾数量，包括船舶按照附则 V 的规定未排放入海的可回收利用的材料。

The methodology for determining the adequacy of a reception facility should be based on the number and types of ships that will call at the port, the waste management requirements of each type of ship as well as the size and location of a port. Emphasis should also be placed on calculating the quantities of garbage, including recyclable material from ships which are not discharged into the sea in accordance with the provisions of Annex V.

应注意到，由于港口接收程序和港口间附加处理的不同，港口接收设施可要求在船上分隔：
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 食品废弃物（例如动物衍生产品和动物疾病危险引起的副产品）；
food wastes (e.g. animal derived products and by-products because of risk of animal diseases);

.2 食用油（例如动物衍生产品和动物疾病危险引起的副产品）；cooking oil (animal derived products and by-products because of risk of animal diseases);

.3 塑料制品；plastics;

.4 生活废弃物、作业废弃物和可回收利用或可再使用的材料；
domestic waste, operational waste and recyclable or reusable material;

.5 特殊项，例如医用废弃物，过期烟火和烟熏残余；special items like medical waste, outdated pyrotechnics and fumigation remnants;

.6 动物废弃物，包括用过的用于运输活动物的垫子（由于疾病风险）但不包括装有活动物处所的排水；和
animal wastes, including used bedding from the transport of live animals (due to risk of disease) but excluding drainage from spaces containing living animals; and

.7 货物残余；cargo residues.

.8 在船上产生的电子垃圾(如电子卡、电子设备、仪器、设备、电脑、打印机墨盒等)。
E-waste generated on board (e.g. electronic cards, gadgets, instruments, equipment, computers, printer cartridges, etc.).

附则1

垃圾记录簿
FORM OF GARBAGE RECORD BOOK

船名Name of ship: _____
船舶编号或呼号Distinctive number or letters: _____
IMO编号IMO No.: _____
时间Period:_____自From: _____至To: _____

1 引言
Introduction

根据经1978年议定书修订的1973年国际防止船舶造成污染公约（MARPOL）附则V第10条规定，应保持对每次排放作业或完成的焚烧作业进行记录，包括排放入海、排放至接收设备或排放至其他船舶，也包括垃圾的意外落失。

In accordance with regulation 10 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), a record is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges into the sea, to reception facilities, or to other ships, as well as the accidental loss of garbage.

2 垃圾和垃圾管理
Garbage and garbage management

垃圾系指产生于船舶正常营运期间并需要持续或定期处理的各种食品废弃物、生活废弃物和作业废弃物、所有塑料制品、货物残余、食用油、渔具和动物尸体，但本公约其他附则中所规定或列出的物质除外。垃圾不包括在航行期间进行捕鱼活动或水产养殖活动获得的鲜鱼及其各部分，该水产养殖活动涉及将鱼包括贝类运至养殖设施内放置，以及从该类设施内将收获的鱼包括贝类运至岸上供加工。有关资料应参照MARPOL 附则 V 实施指南。①

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 Annexes to the present Convention.
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.
The Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL should also be referred to for relevant information.

① 参见经各决议修正的 MARPOL 73/78 附则 V 实施指南。
Refer to the Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78, as amended by resolutions.

3 垃圾种类
Description of the garbage

就本记录簿第 I 部分 (或船舶的正式航海日志)记录而言，垃圾分类如下：Garbage is to be grouped into categories for the purposes of recording in parts I and II of the Garbage Record Book (or ship's official log-book) as follows:

第I部分 **Part I**

A 塑料 Plastics
B 食品废弃物 Food wastes
C 生活废弃物 Domestic wastes
D 食用油 Cooking oil
E 焚烧炉灰渣 Incinerator ashes
F 作业废弃物 Operational wastes

G 动物尸体 Animal carcasses
H 渔具 Fishing gear
I 电器废料 E-waste

4 垃圾记录簿的填写
Entries in the Garbage Record Book

4.1 发生下列情况时，应在垃圾记录簿上填写：
Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

4.1.1 当垃圾排放至岸上接收设备 ②或排放至其他船舶时 When garbage is discharged to a reception facilitys ashore or to other ships：

.1 排放的日期和时间 Date and time of discharge；
.2 港口或设施或船舶的名称 Port or facility, or name of ship；
.3 所排放垃圾的种类 Categories of garbage discharged；
.4 每种排放垃圾的估算量（m3 ）Estimated amount discharged for each category in cubic metres；
.5 负责作业的主管高级船员签字 Signature of officer in charge of the operation。

4.1.2 当焚烧垃圾时 When garbage is incinerated：

.1 焚烧的日期和开始及结束时间 Date and time of start and stop of incineration；
.2 焚烧开始和结束时的船位（经度和纬度）Position of the ship (latitude and longitude) at the start and stop of incineration；
.3 焚烧的垃圾的种类 Categories of garbage incinerated；
.4 焚烧的垃圾的估算量（m3 ）Estimated amount incinerated in cubic metres；
.5 负责作业的主管高级船员签字 Signature of the officer in charge of the operation。

4.1.3 当垃圾按 MARPOL 附则 V 第 4、5 或 6 条和极地规则 II-A 部分第五章的规定排放入海时 When garbage is discharged into the sea in accordance with regulations 4, 5 or 6 of Annex V of MARPOL or chapter 5 of part II-A of the Polar Code:

.1 排放的日期和时间 Date and time of discharge；
.2 船舶位置（经度和纬度）。注意：对货物残余的排放，包括排放开始和停止时的船舶位置 Position of the ship (latitude and longitude). Note: for cargo residue discharges, include discharge start and stop positions.：
.3 所排放垃圾的种类 Category of garbage discharged：
.4 每种排放垃圾的估算量（m3 ）Estimated amount discharged for each category in cubic metres；
.5 负责作业的主管高级船员签字 Signature of the officer in charge of the operation。

4.1.4 垃圾意外或其他例外排放或落失入海，包括按 MARPOL 附则 V 第 7 条规定排放 Accidental or other exceptional discharges or loss of garbage into the sea, including in accordance with regulation 7 of Annex V of MARPOL：

.1 发生的时间 Date and time of occurrence；
.2 发生时所在港口或船位（经度、纬度和水深，如知晓）Port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known)；
.3 排放或落失的垃圾种类 Categories of garbage discharged or lost；
.4 每种的估算量（m3 ）Estimated amount for each category in cubic metres；
.5 排放或落失的原因以及附注 The reason for the discharge or loss and general remarks。

① 参见本组织即将制定的指南。 Refer to Guidelines to be developed by the Organization.
② 船舶送交垃圾后，船长应向港口接收设备（包括驳船和卡车）的经营者，收取详述这批垃圾估算量的收据或证明。该收据或证明必须同《垃圾记录簿》一起保存。 Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and trucks, a receipt or certificate specifying the estimated amount of garbage transferred. The receipts or certificates must be kept together with the Garbage Record Book.

4.2 垃圾数量 Amount of garbage

船上的垃圾数量应以立方米估算，如有可能应按类别分别估算。垃圾记录簿中含有垃圾估算量的许多参考数据。认识到垃圾数量估算的精确度还需诠释。垃圾加工处理前后的体积估算会有所不同，有些加工处理程序可能无法对体积进行有用的估算，比如持续的食品废弃物处理，因此在填写记录和诠释记录时应考虑到这些因素。

The amount of garbage on board should be estimated in cubic metres, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of garbage. It is recognized that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpretation. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g., the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made in a record.

4.3 语言 Language

填写垃圾记录簿应该：The entries in the Garbage Record Book should be in either:

（a）英文填写； 或 English only ; or

（b）中文和英文合并填写 in both English and Chinese.

从事非国际航运的船舶，可以只用中文填写垃圾记录簿。For ships engaged on voyages other than international voyages, the entries in the Garbage Record Book may be in Chinese only.

垃圾排放记录 RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

第I部分 PART I

对第1.2条(定义)中定义的货物残余以外的所有垃圾 For all garbage other than cargo residues as defined in regulation 1.2 (Definitions)

(所有船舶) (All ships)

船名	船舶编号或呼号	IMO 编号
Ship's name	Distinctive number or letters	IMO number

垃圾种类 **Garbage categories:**

A 塑料	B 食品废弃物	C 生活废弃物		D 食用油
E 焚烧炉灰渣	F 作业废弃物	G 动物尸体	H 渔具	I E垃圾

A-Plastics	B-Food waste	C-Domestic wastes		D-Cooking oil
E-Incinerator ashes	F-Operational wastes	G-Animal carcasses	H-Fishing gear	I-E-waste

根据MARPOL附则V第4条(在特殊区域外排放垃圾)、第5条(对从固定或浮动平台排放垃圾的特殊要求)或第6条(在特殊区域内排放垃圾)或极地规则II-A部分第5章排放 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

日期/时间	船位（纬度/经度)或如果排放至岸上港口或如果排放至另一艘船舶船名）	种类	排放估算量		焚烧的估算量(m3)	备注(例如焚烧的开始/结束时间和位置；一般说明)	证明/签字
			排放入海(m3)	排放至接受设备或另一艘船舶(m3)			

Date/ Time	Position of the ship (latitude/longitude) **or** port if discharged ashore **or** name of ship if discharged to another ship	Category	Estimated amount discharged		Estimated amount incinerated (m3)	Remarks: (e.g. start/stop time and position of incineration; general remarks)	Certification/ Signature
			Into sea (m3)	To reception facilities or to another ship (m3)			

根据第 7 条(例外)的例外排放或垃圾落失 **Exceptional discharge or loss of garbage under regulation 7 (Exceptions)**

日 期 / 时间	港口或船位(纬度/经度和水深，如已知)	种类	落失或排放的估算量	排放或落失的原因备注和一般说明(例如为防止或尽量减少此类排放或意外落失采取的合理预防措施和一般说明)	证明/签字

Date/ Time	Port or position of the ship (latitude/longitude	Category	Estimated amount lost or discharged	Remarks on the reason for the discharge or loss and general remarks	Certification/ Signature

	and water depth if known)		(m3)	(e.g. reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss and general remarks)	

船长签字：_____ 日期：_____
Master's signature Date

附则 2 告示样本 SAMPLE PLACARD

针对船员和船上操作的告示样本
Sample placard targeting crew and shipboard operations

除非另有规定，禁止排放所有垃圾入海
Discharge of all garbage into the sea is prohibited except provided otherwise

MARPOL 公约和国内法律禁止排放船上的大多数垃圾。只有下列类型垃圾在规定条件下允许排放。
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.

在 MARPOL 附则 V 指定的特殊区域外：
Outside Special Areas designated under MARPOL Annex V:

·经粉碎或磨碎的食品废弃物（能通过筛眼不大于 25 mm 的粗筛）可在距最近陆地不小于 3 海里处排放。
Comminuted or ground food wastes (capableof passing through a screen with openingsno larger than 25 millimetres) may be discharged not less than 3 nauticalmiles from the nearest land.
·其他食品废弃物可在距最近陆地不小于 12 海里处排放。
Other food wastes may be discharged not lessthan 12 nautical miles from the nearest land.
·对海洋环境无害的货物残余可在距最近陆地不小于 12 海里处排放。
Cargo residues classified as not harmful to the marine environment may be discharged not less than 12 nautical miles from the nearest land.

·货舱、甲板和外表面洗涤水中的清洁剂或添加剂只有在对海洋环境无害的情况下才能排放。
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.

·除排放洗涤水中的清洁剂外，船舶必须在航途中并尽可能远离最近陆地。
With the exception of discharging cleaning agents in washing water, the ship must been route and as far as practicable from the nearest land

在 MARPOL 附则 V 指定的特殊区域内：
Inside Special Areas designated under MARPOL Annex V

·对于食品废弃物和货物残余，适用更严格的排放要求；和
More stringent discharge requirements apply for the discharges of foodwastes and cargo residues; AND
·详见附则 V 和船上垃圾管理计划。
Consult Annex V and the shipboard garbage management plan for details.

对于所有海洋区域，载运特殊货物（例如活动物或固体散装货物）的船舶应查阅附则 V 和相关的附则 V 实施指南。
For all areas of the sea, ships carrying specialized cargos suchas live animals or solid bulk cargoes

should consult Annex V and the associated Guidelines for theimplementation of Annex V

任何类型垃圾的排放必须在垃圾记录簿中予以记录。
Discharge of any type of garbage mustbe entered in the Garbage Record Book

违反这些要求可能导致处罚
Violation of these requirements may result in penalties.

针对固定或浮动平台和在该平台 500 m 以内营运的船舶的告示样本
Sample placard targeting fixed or floating platforms and ships operating within 500metres of such platforms

除非另有规定，禁止排放所有垃圾入海
Discharge of all garbage into the sea is prohibited except provided otherwise

MARPOL 公约和国内法律禁止从固定或浮动平台和从停靠这种平台或与其相距在 500 m 以内的所有其他船舶排放所有垃圾入海。
The MARPOL Convention and domestic law prohibit the discharge of all garbage into the sea from fixed or floating platforms and from all other shipswhen alongside or within 500metres of such platforms.

例外： 经粉碎或磨碎的食品废弃物可从距最近陆地大于 12 英里的固定或浮动平台或从停靠这种平台或与其相距在 500 m 以内的所有其他船舶排放。经粉碎或磨碎的食品废弃物必须能通过筛眼不大于 25 mm 的粗筛。
Exception: Comminuted or ground food wastes may be discharge from fixed orfloating platforms located more than 12 miles from the nearestland and from all othership when alongside or within 500 metres of such platforms. Comminuted or ground food wastes mustbe capable of passing through a screen no largerthan 25 millimetres.

任何类型垃圾的排放必须在垃圾记录簿中予以记录。
Discharge of any type of garbage mustbe entered in the Garbage Record Book

违反这些要求可能导致处罚
Violation of these requirements may result in penalties.

针对乘客的告示样本

Sample placard targeting passengers

除非另有规定，禁止排放所有垃圾入海

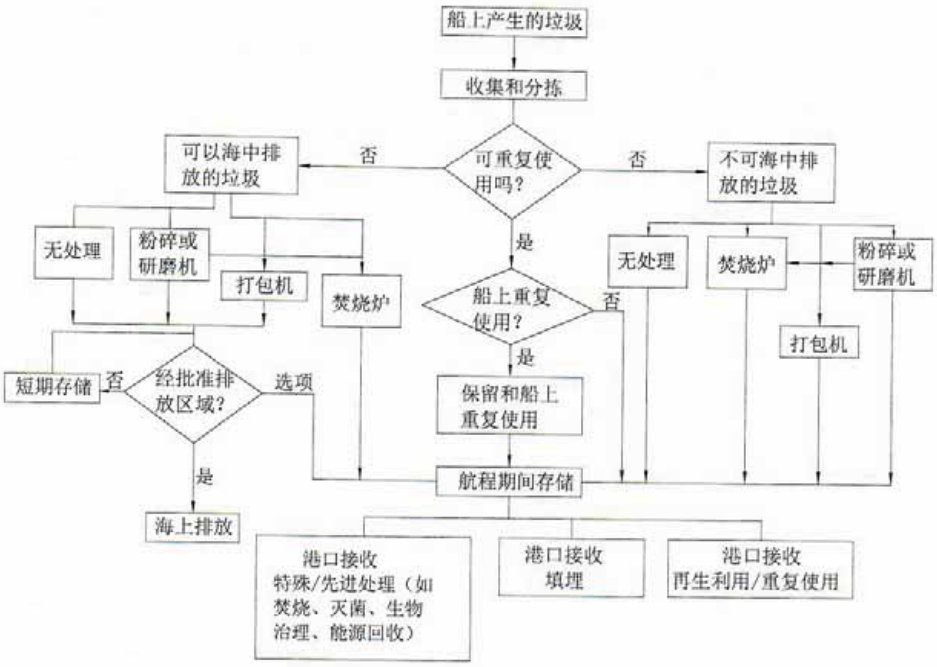
Discharge of all garbage into the sea is prohibited except provided otherwise

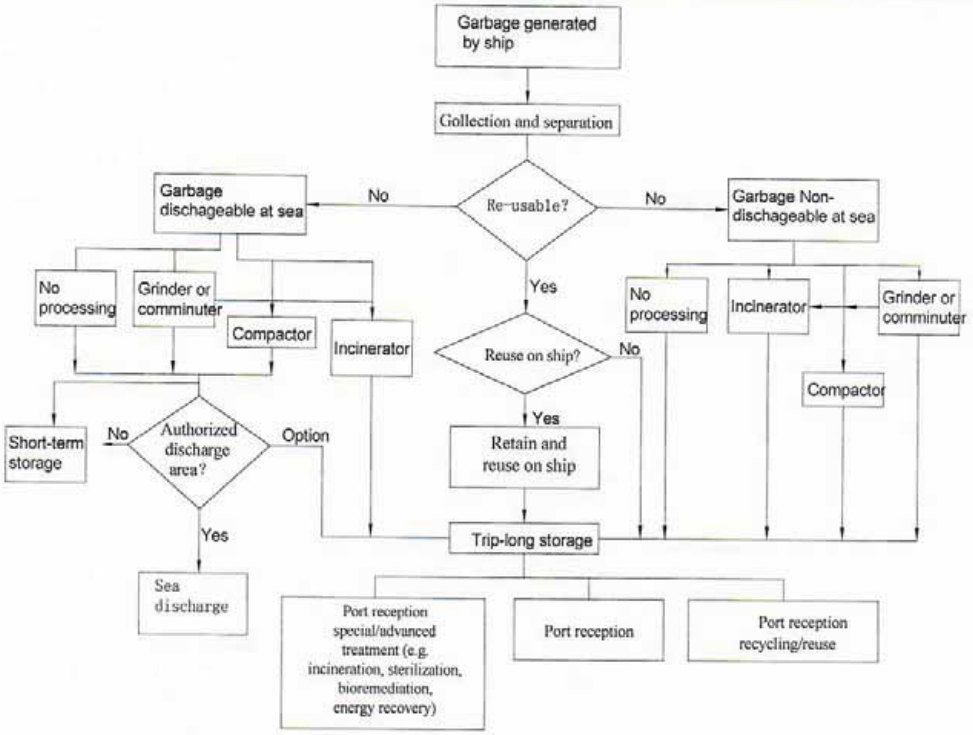
MARPOL 公约和国内法律通常禁止从船上排放大多数形式的垃圾入海。
The MARPOL Convention and domestic law generally prohibit the discharge of most forms of garbage from ships into the sea.

违反这些要求可能导致处罚
Violation of these requirements may result in penalties.

所有垃圾应留存船上并置于提供的垃圾箱内。
All garbage is to be retained on board and placed in the bins provided.

附则 3 海上垃圾排放选项 OPTIONS FOR SHIPBOARD DISPOSAL AND DISCHARGE OF GARBAGE




Garbage generated by ship
Collection and separation
Re-usable?
No
Garbage dischageable at sea
No
Garbage Non-dischageable at sea
Yes
No processing
Grinder or comminuter
Compactor
Incinerator
Reuse on ship?
No
Yes
No processing
Incinerator
Grinder or comminuter
Compactor
Short-term storage
No
Authorized discharge area?
Option
Yes
Retain and reuse on ship
Trip-long storage
Sea discharge
Port reception special/advanced treatment (e.g. incineration, sterilization, bioremediation, energy recovery)
Port reception
Port reception recycling/reuse

船上油污应急计划

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN

船　　名	东方勘探二号
Name of Ship	DONG FANG KAN TAN ER HAO
船舶编号或呼号	BFEK
Distinctive Number or Letters	BFEK
船 籍 港	天津
Port of Registry	TIANJIN
船　　东	天津海龙石油地球物理勘探有限公司
Owner	HILONG GEOPHYSICAL CO.，LTD
批准机构	中华人民共和国天津海事局
Approved by	TIANJIN MARITME SAFETY ADMINISTRATION OF THE PEOPLE′S REPUBLIC OF CHINA
地　　点	天津市塘沽区广州道贵州路文安里 1 号院 3 号楼
Place	No.3 Building, 1-Yard of Wenan Li, Guizhou Road, Guangzhou Street, Tanggu, Tianjin, the People′s Republic of China
日　　期	2006 年 12 月 30 日
Date	12-30-2006

变动记录

CHANGE RECORD

变动日期 DATE	变动内容 CONTENT OF CHANGE	审批机关 AUTHORITY
2011-5-3	港口相关联系人一览表；天津海事局地址和联系方法更改.	

3

船舶详细情况
SHIP′S PARTICULARS

船　　名	东方勘探二号
Name of Ship	DONG FANG KAN TAN ER HAO
船舶编号或呼号	BFEK
Distinctive Number or Letters	BFEK
船 籍 港	天津
Port of Registry	TIANJIN
船舶种类	特种用途船
Type of Vessel	SPECIAL PURPOSE SHIP
船体材料	钢质
Material of Hull	Steel
建成日期	2006 年 12 月 15 日
When Built	15-12-2006
造船地点	中国　大连
Where Built	CHINA DALIAN
造船厂名	大连辽南船厂
Name of Builder	DA LIAN LIAO NAN CHUAN CHANG

船舶尺度（Dimensions）

总　长	65.82 米	型　宽	13.80 米	型　深	5.10 米
Ship′s Length	65.82m	Ship′s Breadth	13.80m	Moulded Depth	5.10m

吨　　位（Tonnage）

总吨位	~~2333~~ 2117.00	Gross Tonnage	~~2333.0~~ 2117.00

主　　机（Main Engine）

种　类	内燃机	数　目	2	功　率	1920　千瓦
Kind	DIESEL	Number	2	Power	1920　KW

推 进 器（Propellers）

种　类	螺旋桨	数　目	2
Kind	Propeller	Number	2

4

船　东	天津海龙石油地球物理勘探有限公司		
Owner	**HILONG GEOPHYSICAL CO.，LTD**		
地　址	天津塘沽海洋石油高新技术开发区河北路 3-1516 号		
Adderss	**HEBEI RD，OFFSHORE OIL HIGH & NEW TECHOLOGY DEVELOPED REGION， TIANJIN**		
电　话	**022-65298930**	传　真	**022-65298932**
Telephone	**022-65298930**	Fax	**022-65298932**
总经理	郝会民		
Managers	**HAO HUI MIN**		
地　址	天津塘沽海洋石油高新技术开发区河北路 3-1516 号		
Adderss	**HEBEI RD，OFFSHORE OIL HIGH & NEW TECHOLOGY DEVELOPED REGION TIANJIN**		
电　话	**0312-3828990**	传　真	**022-65298932**
Telephone	**0312-3828990**	Fax	**022-65298932**

营运人	天津海龙石油地球物理勘探有限公司		
Operator	**HILONG GEOPHYSICAL CO.，LTD**		
地　址	天津塘沽海洋石油高新技术开发区河北路 3-1516 号		
Adderss	**HEBEI RD，OFFSHORE OIL HIGH & NEW TECHOLOGY DEVELOPED REGION，TIANJIN，**		
电　话	**022-65298930**	传真	**022-65298932**
Telephone	**022-65298930**	Fax	**022-65298932**

5

前　　言

INTRODUCTION

1、本计划根据《经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》附则 I 第 26 条规定的要求编写。

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.(MARPOL 73/78).

2、本计划意在当船舶发生或可能发生污染事故采取有关措施时，为船长或驾驶员提供指导。

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 a pollution incident has occurred or is likely to occur.

3、本计划包括“指南”所要求的所有资料和操作程序。附录包括所有与计划有关联的联系人的姓名，电话，电传号码等，以及其他有关资料。

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 material.

6

4、本计划业经主管机关批准；除下述情况外，未经主管许可，不得对其任何部分作改变和修订。

This plan has been approved by the Administration and, except as provided below, on alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.

5、修改第五节和附录不必经主管机关批准。附录中的船舶所有人，营运人和经营人，必须为最近情况。

Changes to Section 5 and the appendices will not be required to be approved by the Administration. The appendices should be maintained up to date by the owners, operators and managers.

7

目　录

TABLE OF CONTENTS

前　言

INTRODUCTION 1

第一节　序　言

SECTION 1　PREAMBLE 1

第二节　报告要求

SECTION 2　REPORTING REQUIREMENTS 13

概　述　GENERAL 13

2.1　何时报告　WHEN TO REPORT 13

2.1.1　实际的排放　ACTUAL DISCHARGE 14

2.1.2　可能发生的排放　PROBABLE DISCHARGE 14

2.1.3　补充报告　FOLLOW UP REPORTS 15

2.2　所需资料　INFORMATION REQUIRED 15

2.2.1　报告内容　CONTENT OF REPORTS 15

2.2.2　报告程序　PROCEDURES OF REPORTS 19

2.2.3　报告格式与报告示例

REPORTING FORMAT AND REPORTING EXAMPLE 19

2.3　向谁联系　WHO TO CONTACT 24

2.3.1　沿海国联系人　COASTAL STATE CONTACTS 24

2.3.2　港口主管当局联系人　PORT CONTACTS 24

8

2.3.3 船舶重要联系人 SHIP INTEREST CONTACTS 25

第三节 控制排放的措施

SECTION 3 STEPS TO CONTROL DISCHARGE 26

3.1 操作性溢油 OPERATIONAL OIL SPILLS 26

3.1.1 管系泄漏 PIPELINE LEAKAGES 26

3.1.2 油舱溢油 TANK OVERFLOW 27

3.1.3 船体泄漏 HULL LEAKAGE 28

3.2 出海损所致溢油 SPILLS RESULTING FROM CASUALTIES 29

3.2.1 搁 浅 GROUNDING 30

3.2.2 火灾/爆炸 FIRE/EXPLOSION 31

3.2.3 碰 撞 COLLISION 32

3.2.4 船壳破损 HULL FAILURE 33

3.2.5 严重横倾 EXCESSIVE LIST 34

3.2.6 围护系统失效 CONTAINMENT SYSTEM FAILURE 35

3.2.7 淹没，沉没 SUBMERGED, FOUNDERED OR WRECKED 36

3.2.8 触 礁 WRECKED OR STRANDED 37

3.3 优先措施及其它措施 PRIORTY AND OTHER 38

3.3.1 优先措施 PRIORITY ACTIONS 38

3.3.2 稳性和应力影响 STRESSES AND STABILITY 39

第四节 国家和地方协作

SECTION 4 NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION 42

第五节 附加资料（非强制性）

9

SECTION 5 ADDITIONAL INFORMATiON (NON-MANDATORY) 43

5.1 计划的检查 PLAN REVIEW 43

5.2 培训和演练 TRAINING AND DRILL 43

5.3 记录的保存 RECORD-KEEPING 44

5.4 公共事物 PUBLIC AFFAIRS 45

5.5 其 它 OTHERS 45

附录一 沿岸国联系人一览表

APPENDIX 1 LIST OF COASTAL STATE CONTACTS

附录二 港口相关联系人一览表

APPENDIX 2 LIST OF PORT CONTACTS

附录 3 船舶重要联系人一览表

APPENDIX 3 LIST OF INTEREST CONTACT

附录 4 《船上油污应急计划》简明流程图

APPENDIX 4 SUMMARYFLOW CHART

附录 5 应急措施检查表

APPENDIX 5 CHECKLISTS FOR USE IN EMERGENCIES

附录 6 溢油应变布署表

APPENDIX 6 EMERGENCYLIST FOR SHIPBOARD OIL SPILLAGE

附录 7 船上溢油应急设备清单

APPENDIX 7 LIST OF OIL SPILL RESPONSE EQUIPMENT CARRIED ON BOARD

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX 8 PECORD OF OIL PLLLUTION PREVENTION DRILLS

附录 9 船舶资料与图纸

APPENDIX 9 SHIPS INFORMATION AND DRAWINGS

第一节 序 言

SECTLON 1 PREAMBLE

1.1 本计划的目的是向本船的船长和驾驶员提供指导，旨在当船上发生意外排油时，采取必要措施以制止或减少油类的排放或减轻其危害。

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.

1.2 本计划用于指导控制船舶发生的操作性溢油和因海损事故造成的溢油。

The plan is used for guidance to control discharge of oil resulting from operational spills on board, as well as spills resulting from casualties.

1.3 当船舶发生油类污染时，根据本计划的指导，必须向有关部门报告，采取必要的措施控制排油并组织安排有关合作。

When the ship involves in an oil pollution incident, it is necessary to report to the relative organizations, to control discharge of oil and to arrange of co-ordination with the relative organizations, according to the guidance of the plan.

1.4 作为参考资料，船上油污应急计划简明流程图，船舶溢油应变布置表，及船舶有关资料等均附加在本计划上。

For ready reference, "flow chart of shipboard oil pollution emergency plan" "emergency list for shipboard oil spillage" as well as other reference about shipboard are appended to the plan.

1.5 为了本计划的有效和落实，要求船上和岸上的船舶管理人员都了解本计划，并定期的复查，修订和试验操练。

For the plan to be effect and accomplishment, it has to be familiar to the ship management personnel, both on board and ashore, and reviewed, updated or tested in regular practices.

1.6 本计划作为一个文件如同船上其它文件一样供船长和驾驶员使用，计划使

用船长和船上人员的通用语言编写，当船长和船上高级船员发生变化，并且其通用语言也发生变化，则要求用新的语言编制本计划。

The plan is likely to be a document used on board by the master and officers of the ship, it is written in the working language of the master and officers, a change in the master and officers which bring about an attendant change in their working language would require the issue of the plan in the new language.

第二节　报告要求

SECTLON 2 REPORTING REQUIREMENTS

概述　GENERAL

根据 73/78 防污公约第 8 条和议定书 I 的要求，应该把实际的或可能的排油情况通知最近沿海国家，以便使沿海国家有可能估计此项事故受到的污染威胁以及采取适当的行动进行援救和协调行动。

Article 8 and protocol I of MARPOL 73/78 require that the nearest coastal state should be notified of actual or probable discharges of oil to the sea. The intent of the requirement is to ensure that coastal states are informed without delay of any incident giving rise to pollution, or threat of pollution, of the marine environment, as well as the need for assistance and salvage measures, so that appropriate action may be taken.

如果船舶在国外发生油类污染事故，船长和船舶主管人员除在当地按国际海事组织制定的指南要求，向最近沿海国家和港口当局以及船舶有关单位进行报告外；并于回到国内第一个港口 24 小时内按国际海事组织新强制报告度格式，向到达港海事部门提交书面报告；船东向船籍港海事部门书面报告。

If an oil pollution incident occurred by the ship in the foreign country the reporting procedure to be followed by the master or other person in charge of the ship is based on guidelines developed by the Intemational Maritime Organization to report to the nearest coastal state and port authority and the ships interest contact; in addition, within 24 hours
When come back at first port of home, report to Local Maritime Safety Administration with reporting paper according to the new compulsory reporting format by Intemational Maritime Organization; the owner must report to the Maritime Safety Administration of registry port with reporting paper.

2.1 何时报告　WHEN TO REPORT

当船舶发生或可能发生油类污染事件时，船长或船舶其负责人必须按经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约（(MAPPOL73/78）以下简称公约）第 8 条和议定书 I 的要求，及时地向最近沿海国家报告。

When the ship involves in an oil pollution incident, the master or other persons in

13

charge of the ship must report, without delay, the incident to the nearest coastal state, as required in Article 8 and protocol I of the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto, as amended. (MARPOL13/78)

2.1.1 实际的排放 Actual discharge

无论何时发生下述情况都必须作出报告：

A report is required whenever there is:

1、由于船舶或其设备受损所致排油，或

a discharge of oil resulting from damage to the ship or its equipment; or

2、为保障船舶安全和海上救助人命所致的排油，或

an intentional discharge for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

3、船舶运行时，油类排放超过现行公约的规定。给沿岸国的报告必须按第 2.2 章节的格式写。

during the operation of the ship, a discharge of oil in excess of the permitted value under the value indicated in the present convention. Reports to coastal states should be in the style given in section2.2.

2.1.2 可能发生的排放 Probable discharge

当因船舶或其设备损坏而引起排放的可能时应作出报告报告时，应考虑下列因素：

Make a report when it is judged that there is a probability of discharge of oil, taking into account:

1、船舶、机器或设备故障失灵或损坏的性质：

The nature of damage, failure of breakdown of the ship, machinery or equipment;

2、船舶处于危险位置和离岸太近以及在其他危险区域：

Ships location and proximity to land or other navigational hazards;

3、气象和海况：以及

Weather and sea condition; and

4、交通密度。

Traffic density.

原则上，应对以下情况作报告：

In principle, make a report in the case of:

1. 涉及船舶安全因素的故障和损坏，如碰撞，搁浅，火灾爆炸，船体结构损坏，进水，货物移动；和

Damage, failure or breakdown which affects the safety of the ship i.e. Collision, grounding, fire, explosion, structural failure, flooding, cargo shifting; and

2、机械和设备的损坏，影响船舶航行安全，如舵机，推进装置，发电和供电系统和船舶重大航行设备的故障和损坏。

Failure or breakdown of machinery or equipment which results in impairment of the safety of navigation, i.e. failure or breakdown of steering gear, propulsion, electrical generating system, and essential shipborne navigational aids.

2.1.3 补充报告 Follow up Reports

当船舶发出了初始报告后，以适当的间隔与有关机构保持联系，并进一步报告事情的发展。给沿岸的补充报告应始终按照 2.2 给出的格式，并包括以下情况的介绍，每一个重大的船舶情况的变化，排油和油类扩散的速率，天气情况以及被通知各机构代理和清理措施的详细情况。

Once the vessel has transmitted an initial report, further reports should be sent at regular intervals to keep those concerned informed of developments. Follow up reports to coastal states should always be in the style given in Section2.2, and should include information about every significant change in the vessel' s condition, the rate of the release and spread of oil, weather conditions, and details of agencies notified and clean-up activities.

2.2 所需资料 INFORMATION REQUIRED

该部分包括初始报告，补充或随后报告细节的要求，报告格式及参照示例。

This section contains details of the information required for the initial report and supplementary or follow-up reports, report style and one report example, etc.

2.2.1 报告内容 Content of reports

1. 报告应包括以下内容：

The report should contain the following information:

15

AA. 船名，船舶呼号和船旗国；

Name of ship, call sign and flag;

BB. 事故发生日期和时间：一共由六位数组成，前二位是日期，后四位是小时和分钟；

Date and time of incident: a 6-digit group giving day of month(first two digits), hours and minutes(last four digits);

CC. 船舶位置，给出纬度：用 4 个阿拉伯数字表示度、分，字尾用 N（北）或 S（南）表示北纬，南纬；给出经度：用一组 5 个数字表示度，分，字尾用 E（东）或 W（西）表示东经、西经；或

Ship' s position, giving latitude: a 4-digit group in degrees and minutes suffixed with N(North);and longitude: a 5-digit group in degrees and minutes suffixed with E(East)or W(West);or

DD. 船舶的真方位：用一个明显的陆地标志为参考，用真实方位（前面三位数）和离岸距离来说明；

Ship' s position by true bearing(first 3 digits)and distance(stated)from a Clearly identified landmark;

EE. 实际航向（用一组三位数表示）；

True course(as a 3-digit group);

FF. 航速（用一组 3 个数字表示节数及十分之几节）；

Speed(in knots and tenths of a knot as a 3-digit group);

LL. 航线一预定航线资料；

Route information-details of intended track.

MM. 电台守听频率及全部资料；

Full details of radio stations and frequencies being guarded;

NN. 下次报告时间（如 B 项用一组 6 位数表示）；

Time of next report (a 6-digit group as in B);

OO. 吃水（用 4 个数字表示米，厘米）；

Draught(a 4-digit group giving draught in meters and centimeters);

PP. 船上货物和燃油的种类和数量；

Types and quantities of cargo and bunkers on board;

QQ. 船舶故障、损坏的简要情况。必须包括船舶状况及转移货物，压载水及燃油的能力；

Brief details of defects, damage, deficiencies or other limitations. These must Include the condition of the shep and the

16

ability to transfer cargo, or fuel.

RR. 实际污染的简要资料，其中应包括油的种类，溢出油的数量的估计，泄漏是否仍在进行中，以及产生泄漏的原因，如可能，应估计水面浮油的运动趋势；

Brief details of actual pollution. These should include the type of oil, an estimate of the quantity discharged, whether the discharge is continuing, the cause of the discharge and, if possible, an estimate of the movement of the slick;

SS. 天气，海况，包括风力，风向，有关潮汐和水流情况；

Weather and sea condition; including wind force and direction and relevant tidal or current details;

TT. 船东或船方代表的名称、地址、电报、传真和电话号码（经理、船舶经营人或其代理）；

Name, address, telex, facsimile and telephone numbers of the ship's owner or representative(manager or operator of the ship' or their agents);

UU. 船舶类型、长、宽、吨位的细节；

Details of length, breadth, tonnage and type of ship;

WW. 船上总人数；

Total number of persons on board;

XX. 其它一包括以下有关情况，如：

Miscellaneous-to include relevant details including, as appropriate:

- 事故的简单资料；

Brief details of incident;

- 与事故有关的其它船舶名；

Names of other ships involved;

- 对于船舶的排放和移动采取的措施；

Action taken with regard to the discharge and movement of the ship;

- 是否已提出援助及受援情况；人员遭受伤害情况；

Assistance or salvage resources which have been requested or provided; personnel injuries sustained;

- 是否需要医药援助。

17

Whether medical assistance is required.
如果不需要外界援助，应明确说明。
If no outside assistance is required, this should be clearly stated.
报告以尽可能快的方法，通过适当的岸台站传递给最近的沿岸国的主管机关或搜救中心。当船舶估计处于信号区域内或附近，且船舶报告系统已经建立，此报告传递给此系统指定的岸台。
Reports should be transmitted by the quickest available means to the responsible authorities of the nearest coastal state or the Rescue Co-ordination Center(RCC) via the appropriate shore radio station. when the ship is within or near to an area for which a ship reporting system has been established, reports should be transmitted to the designated shore station Of that system.

2、与初始报告同时或稍后应将下面的附加内容发给船东或船舶经营人。
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:
- 船舶和设备进一步损坏详细情况；
Further details of damage to ship and equipment;
- 损坏是否仍在发展；
Whether damage is still being sustained;
- 火灾与防火的评估；
Assessment of fire risk and precautions taken;
- 船上货物积载和数量；
Disposition of cargo on board and quantities involved;
- 伤亡数量；
Number of casualties;
- 对其它船舶和财产的损坏；
Damage to other ships or property;
- 要求援助时间和希望到达现场时间；
Time assistance was requested and time assistance expected to arrive at the scene;
- 救助单间位名称和救助设备类型；
Name of salvor and type of salvage equipment;

18

- 是否要求进一步援助；
Whether further assistance is required;
- 初步要求的备件和其他材料；
Priority requirements for spare parts and other materials;
- 对此事件外部组织的建议和认识；
Details of outside parties advised or aware of the Incident;
- 其它一些重要情况。
Any other important information.

2.2.2 报告程序 Procedures of Reports

按下列程序进行报告：

Make the report in accordance with the following procedures:

1、尽可能快的进行初始报告，未知情况可进行补充报告。

Made the initial report as soon as possible, leaving unknow matters to supplementary reports.

2、如必要，在补充报告时，应提供事态进一步发展的情况资料。

Supplement the initial report, as necessary, and provide information concerning further developments.

3、提供资料时，应尽可能满足受污染影响的国家提出的要求。

Comply as fully as possible with requests from affected states for additional information.

2.2.3 报告格式与报告示例 Reporting format and reporting example

1、初始报告的具体格式见表1-初始报告格式样本。

The detail format of initial reports is included in table I.

2、初始报告及补充报告的真写见报告示示例。

The writing of initial reports and follow-up reports are included in reporting example.

表 1　　初始报告格式样本

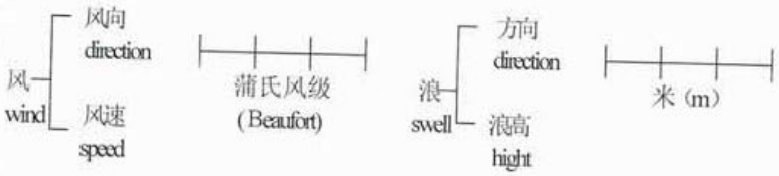
Table 1 detail format of initial reports

AA 船名、呼号、国籍 NAME OF SHIP，CALL SIGN AND FLAG	
BB 事故日期和时间 DATE AND TIME	D D H H M M
CC 事故位置、经纬度 POSITION LAT，LONG d d m m N S d d d m m E W	或 **DD** 与岸标方位、距离 OR BEARING，DISTANCE FROM LANDMK d d d N miles
EE 航向 COURSE d d d	**FF** 船速 SPEED，KNOTS kn kn 1/10
LL 预定航线 INTENDED TRACK	
MM 监听的无线电台 RADIO STAYION GUARDED	
NN 下次报告日期和时间 DATEAND TIME OF NEXT REPORT	D D H H M M
OO 吃水 DRAUGHT	
PP 船上货物及燃油种类和数量 TYPES AND QUANTITIES OF CARGO AND BUNKERS ON BOARD	
QQ 事故原因、缺陷及受损简况 BRIEF DETAILS OF DEFECTS，DAMAGE，DEFICIENCIES	

20

RR 污染简况，包括估计流失油量
BRIEF DETAILS OF ACTUAL POLLUTION

SS 气象及海况简述
WEATHER AND SEA CONDITION



TT 与船东 / 营运人 / 代理联系的细节
CONTACT DETAILS OF OWNER, OPERATOR, AGENT

UU 船舶尺度和类型
SHIP SIZE AND TYPE

船长：（m） 船宽：（m），吃水：（m），类型：
LENGTH (M) BREADTH (M) DRAUGHT (M) TYPE

WW 船上总人数
TOTAL NUMBER OF PERSONS ON BOARD

XX 附加情况
ADDITIONAL INFORMATION
事故简要
BRIEF DETAILS OF INCIDENT
向外求援
ASSISTANCE HAVE BEEN REQUESTED OR PROVIDED
正在采取的措施
ACTION TAKEN
船员人数和受伤节
PERSONNEL INJURIES SUSTAINED
其他
OTHERS

21

报 告 示 例
EXAMPLE

下面是向沿海国政府和船公司及经营人的一个初始报告格式示例：
The following is an example of an initial report sent to the government of the coastal State and to the owner or operator:

AA 黑金号 XXXX 美国
BLACKGOLD CALLSIGN…XXXX USFLAG
BB 291150
CC 2230N 06000E
FF 120
LL 自拉斯坦那拉至新加坡
BOUND SINGAPORE FROM RAS TANURA
MM 巴林无线电台 500KHZ VHF16 INMARSAT 号 888888
BAHRAIN RADIO 500KHZ, VHF16 INMARSAT NO. 888888
NN 当需要时
AS REQUIRED
OO 1700
PP 阿拉伯轻质原油 85742 吨 卡塔尔 36764 吨
CRUDE OIL ARAB LIGHT85742TONNES. QATAR36764 TONNES.
QQ 与“white sky”货轮碰撞，左侧 6 号油舱口被撞有破口，随后主甲板和机舱起火，从而无法行动。现在火已扑灭。因各油舱货满，无法转驳。压载水和燃油系统不起作用。
COLLISION WITH CARGO SHIP WHITE SKY. TANK6 PORT BREACHED SUBSEQUENT FIREMAIN DECK AND ENGINE ROOM THUS UNABLE TO MANOEUVER. FIRE NOW EXTINGUISHED. UNABLE TRANSFER CARGO DUE FULL TANKS. BALLAST AND FUEL SYSTEM INOPERATIVE.
RR 左侧 6 号油舱流出阿拉伯轻质原油 2000 吨。现已停止向海面溢油。溢油的动态和部位不好估测。
ESTIMATE LOSS 2000 TONNES ARAB LIGHT CRUDE OIL FROM 6 PORT. OUTFLOW NOW STOPPED APART FROM SEA ACTION. ESTIMATE OF SLICK MOVEMENT AND AREA NOT POSSIBLE.
SS 气象良好，东南风 3 级轻浪。
WEATHER FINE。 WIND SE FORCE 3。 SEA SLIGHT.
TT 黑金船舶有限公司经营人，纽约，HIGH TOWERS
SHIP OPERATOR BLACK GOLD SHIPPING CO, HIGH TOWERS, NEW YORK
电话:+……
TELEPHONE:+---
传真:+……
FAX: +---
UU 船长 223 米，宽 42 米， 127506 载重吨 类型：油轮
LENGTH:223M. BREADTH:42M. TONNAGE:127506 DWT. TYPE:OIL TANKER.
WW 25

XX 拖轮 ABC2 号予定于 29 日 16 点整到达救援
没有人员受伤
目前，还不需要其它帮助
TUG ABC 2 CONTRACTED TO ASSIST ETA 291600. NO SERIOUS INJURIES. DO NOT ANTICIPATE FURTHER ASSISTANCE REQUIRED.

下面是船东或经营人的补充报告示例：
The following is an example of additional information for owner or operator:

QQ 左 6 舱从舱到水上 1 米处的范围撞破受损船右倾 5 度，优先抢修的已损锅炉恢复运转须 8 小时，发电机良好。
没有进一步损坏。还可能有失火的危险。货舱可以充惰气。
TANK 6 PORT BREACHED PROM DECK TO 1 METRE ABOVE WATER. SHIP LISTED 5 DEGREES STARBOARD. BOILER OUT OF SERVICE HOWEVER ABTICIPATE WILL RESTORE APPROX. 8 HOURS . GENERATORS OK.
NO FURTHER DAMAGE. FIRE RISK UNCERTAIN. ALL INTACT TANKS INERT.

RR 全部边舱阿拉伯轻油驳入 1、4 中舱。卡尔 2、3、4 中舱。全部舱已满。
CARGO DISPOSITION ARAB LIGHT ALL WINGS PLUS ONE/FOUR CENTRE QATAR TWO THREE FIVE CENTRE, ALL TANKS FULL.

XX （其它）
三人轻伤（注明姓名）。
“White sky”沿海货轮的损失情况不明，但她告知无沉没危险。
ABC2 号拖轮按预定 1600 时（格林威治时间）到来。
目前，还不需要其它帮助。
当地海岸警卫队采取空中喷洒措施。
无其它情况。
THREE NON SERIOUS INJURIES(NAMES).
DAMAGE TO COASTER WHITE SKY UNKNOWN HOWEVER SHE ADVISES NOT IN DANGER OF SINKING.
TUG ABC 2 ETA REMAINS 1600 GMT. LOF 90 AGREED.
DO NOT ANTICIPATE FURTHER ASSISTANCE REQUIRED.

UNDERSTAND LOCAL COAST GUARD ARRANGING AERIAL SPPAYING. NO OTHER INFORMATION.

2.3 向谁联系 WHO TO CONTACT

2.3.1 沿海国联系人 Coastal state contacts

1.为了增强反应能力和最大限度地减少事故的污染损害，发生溢油事故，应毫不延迟地通知沿海国。

In order to expedite response and minimize damage from a pollution incident, when an oil spill occurs , it is essential that appropriate coastal states are notified without delay.

2.沿海国联系人参考附录1“沿海国家联系表”

Coastal state contacts refer to appendix 1 “List of coastal state contacts.”

3.船舶不在表中所列地方或不能及时地直接与有关应变当局取得联系，船长应有效地，最快地与最近的无线电站，指定的船舶流动报告站或救助中心（RCC）取得联系。

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 contact the nearest coastal radio station, designated ship movement reporting station or Rescue O-ordination Center(RCC) by the quickest available means.

2.3.2 港口主管当局联系人 Port contacts

1.如果船在港内发生溢油事故，无论是什么原因，船长的责任是立即组织船舶的防污队伍，并向主管当局报告。

If an oil spill occurs when the vessel is in port, whatever the cause, it is the masters duty immediately to activate the vessel' s oil pollution prevention team and report the incident.

2.港口主管当局联系人参考附录2“港口相关联系人一览表”

Port contacts refer to Appendix 2 “LIST OF PORT CONTACTS”.

24

2.3.3 船舶重要联系人 Ship interest contacts

1.所有详细的报告和文电复本应送到沿海国或主管当局，并送到船公司。船公司收到报告后，必须将事故报给船旗国管理当局，保赔协会级社等有关部门。如需要，船公司要尽可能快地配备应急人员。

All further reports and copies of messages should be sent to coastal states and/or port authorities as well as the company. The incident should be reported to some interests such as flag state authorities, p & I club and classification society by company once initial reports have been received. If required, the company' s office will be staffed as soon as possible after receive initial report.

2.船舶重要联系有参考附录3“船舶重要联系人一览表”

Ship interest contacts refer to appendix 3 “List of ship interest contacts.”

25

第三节 控制排放的措施

SECTION 3 STEPS TO CONTROL DISCHAREG

无论什么时候，一旦发生溢油事故，值班人员一经发现溢油后应立即通知船长。注意每次事故都有可能发生火灾或爆炸的危险，因此应要求大家注意安全。

Whenever an oil spill occurs, the person finding the spill must inform the master immediately. Note that an oil spill may create a fire or explosion hazard, so that safety precautions must be taken.

船长应特别注意，在发生操作性溢油事故时，应以避免污染为主；在发生海损事故引起溢油时，船长优先考虑的是确保船员和船舶安全并采取措施以防事故升级。

Especially, the master should remember that the main task is to avoid pollution expanding when the operational oil spill has occurred. In the event of a casualty the masters first priority is to ensure the safety of the vessels personnel and ship, and to initiate action to prevent the incident from getting worse.

发生溢油事故，参照附录 4“简明流程图”立即发出报警信号，并发出报告。

When an oil spill occurs, refer to the appendix 4 “summary flow chart”, sound the emergency alarm, and report immediately.

参照附录 5<应急措施检查表>，作检查。

Refer to appendix 5 “check list for use in emergency”, check up action to be considered.

按照附录 6<溢油应变布置表>，船员各行其职，清除溢油。

According to appendix 6 “Emergency list for shipboard oil spillage” everyone of the vessel carry out his duty and clean up spilling oil.

3.1 操作性溢油 OPERATIONAL OIL SPILLS

导致操作性溢油的原因，主要可能是：管系泄漏、燃油舱溢油、船体泄漏等。

The most likely operational oil spill will result from: pipeline leakage, bunker tank overflows, hull leakage.

3.1.1 管系泄漏 Pipeline leakages

应立即采取措施：

26

Measures to be implemented immediately:

停止有关操作，关闭管系上相关阀门：

Stop all bunkering operations, and close manifold valves;

将事故通知中转站、调度、装卸燃油等有关人员；

Inform terminal. Loading master, bunkering personnel about the incident;

发出溢油报警信号。

Sound the emergency alarm.

进一步措施是：

Further measures:

使用附录 5—A 作检查；

Check up action to be considered according to appendix 5-A;

查明泄漏原因，执行附录 6，进行溢油清除工作；

Locate source of leakage, and implement the appendix 6, begin clean-up procedures;

将破裂管系中的油驳入空油舱或不使用的油舱中；

Drain affected section of pipeline into an empty or slack tank;

清理中收集的残油应妥为保存，以待日后处理。

Ensure that any residues collected in the clean up operation are stored carefully prior to disposal.

漏油妥善处理后，必须得到当地主管部门的允许，才能继续进行正常作业。

After dealing with the cause of the spill, it may be necessary to obtain permission from local authorities to continue normal operations.

3.1.2 油舱溢油 Tank overflow

应立即采取以下措施：

Measures to be implemented immediately:

立即停止有关操作，关闭有关阀门；

Stop all operations, and close manifold valves;

将事故情况通知中转站、调度、装卸燃油，货油等有关人员；

Inform terminal, loading master, bunkering personnel about the incident.

发出溢油报警信号。

Sound the emergency alarm.

进一步措施是：

27

Further measures:

使用附录 5—A 作检查;

Check up action to be consrdered according to appendix 5-A.

将货油或燃油驳入空油舱或不使用的油舱中;

Reduce the tank level by dropping bunkers into an empty or slack tank;

如必要应准备泵将燃油驳入岸上接收设备;

Prepare pumps for transfer of bunkers to shore if necessary;

使用吸着剂和经允许使用的溶剂清除船上溢油（征得主管机关同意后方可使用）;

Use sorbents and permissible solvents to clean up oil spills on board;

清理中收集的残油应妥为保管，以待日后处理。

Ensure that any residues collected in the clean up operation are stored carefully prior to disposal.

溢油处理后，必须得到当地主管部门的允许，才能继续进行正常工作。

After dealing with the cause of the spill, it may be necessary to obtain permission from local authorities to continue normal operations.

3.1.3 船体泄漏 Hull leakage

应立即采取以下措施:

Measures to be implemented immediately:

立即停止有关作业，关闭管系上有关阀门;

Stop all operations, and close manifold valves;

将事故情况通知中转站、调度、装卸燃油，货油等有关人员;

Inform terminal, loading master, bunkering personnll about the incident;

发出溢油报警信号。

Sound the emergency alarm.

进一步的措施是:

Further measures:

使用附录 5—A 作检查;

Check up action to be considered according to appendix 5-A.

查明泄漏原因，执行附录 6，进行清除溢油的工作;

Locate source of leakage, and implement the appendix 6. begin clean-up procedures;

如破漏点在水线以上，应立即采取堵漏和驳油措施，使该舱油位降到破漏点以下，但要充分注意船体应力和稳性;

28

If the leakage is located above the watcrline,promptly transfer oil in tank in question, block up the rupture if possible and reduce oil level in the tank to well below wateline. However, attention should be pard to trun stress and stability;

如破漏点在水线以下，应安排潜水员进一步的调查，立即关闭该舱所有开口，包括透气阀，使该舱能产生负压减少溢油。用潜水泵从舱顶部将该舱油驳至其它舱，当侵入舱内的水位达到破口处时即可停止驳油，这时一定要注意船体应力，稳性和吃水；

If the leakage is located below the waterline,call in divers for further investigation, immediately close openings to upper deck including vent valve of damaged tank to make pressure inside the tank vacuum; promptly transfer oil from the tank(or tanks) in question by using submerged pump mounted on the top of the tank, stop transferring operation when water level reaches the reputure,take in to account the effect on hull stress and stability;

如必要，应准备泵将燃油/货油驳入岸上接收设备；

Prepare pump for transfer of bunkers to shore if necessary;

必要时，船长应请求岸上救助队进入溢油现场；

When necessary, the master should request shore assistance to enter into oil spill responses;

清理中收集的残油应妥为保管，以待日后处理。

Ensure that any residues collected in the clean up operation are stored carefully prior to disposal;

溢油处理后，必须得到当地主管部门的允许，才能继续进行正常工作。

After dealing with the cause of the spill it may be necessary to obtain permission from local authorities to continue normal operations.

3.2 由海损所致溢油 SPILLS RESULTING FROM CASUALTIES

对海损事故（包括搁浅、火灾、爆炸、碰撞、船壳破损、严重横倾、围护系统失效、淹没、沉没和触礁等），船长优先考虑的是确保船员和船舶安全并采取措施，以防事故升级。

In the event of a casualty including grounding,fire explosion, collision, hull failure,Excessive list, containment system failure, submerged, foundered or wrecked and wrecked or stranded, the master′ s priority is to ensure the safety of the vessel′ s personnel and ship,and to initiate action to prevent the incident from getting worse.

检查是否有人受伤；

Check if there are any person injured;

判断是否要请求救援；

Make a judgement on whether a request for rescue should be request;

计算船舶的整体损坏和稳性在任何时刻是否在安全范围内；

Take account of ship's overall distress and stability within their limitation at all time;

判断是否需要弃船；

Decide whether to abandon the ship;

采取措施防止失火和爆炸。

Take measures in order to prevent the currency of fire and explosion.

使用附录 5—B 逐项检查。

Use appendix 5-B to check up every step.

3.2.1 搁浅 Grounding

如果船舶发生搁浅：

If the ship runs aground:

发出应急警报并采取应急措施；

Sound the emergency alarm and initiate emergency response procedures;

消除船上所有可避免的火源并禁止吸烟；

Eliminate all possible sources of ignition and ban all smoking on board;

考虑是否关闭住所的进气口和机舱中不必要的进气口；

Consider whether to stop air intake to accommodation and mon-essential air intake to the engine-room;

测量船舶周围的水深以确定海床的自然条件和坡度；

Take sounding around the vessel to determine the nature and gradient of the seabed;

查阅搁浅处不同期的潮汐；评价搁浅区域的潮流。

Check difference in the tidal ranges at the grounding site. Evaluate tidal current in the grounding area.

使用附录 5—B 作检查

Use appendix 5-B to check up

应对所有的，压载水舱和燃油舱进行测量，并检查所有与船壳临近的其它舱室，用此读数与开船测量读数加以比较，检查是否出现渗漏估计进一步溢油的可能性，任何记录应被重视并作为报告的辅助材料。

Take soundings of all cargo, ballast and bunker tanks and check all other compartments adjacent to the hull. Ullage plags should be opened indiscriminately as loss

30

of buoyancy could result. Compare present soundings against departure soundings to eneek for possible leaks. Evaluate the probability of additional release of oil. Any list shall be noted and included in the report for assistance.

如果估计船舶用自己的动力起浮会造成损坏扩大，船舶要停留在搁浅位置，直到专业队伍前来帮助，然后船长应尽可能采取如抛锚，将空舱打入压载水等措施水保证船舶安全。

If the risk of further damage to the vessel is greater in an attempt to refloat the vessel by own means, remaining aground until professional assistance has been obtained, the master should try to secure the vessels as much as possible by setting anchors or by taking in ballast empty tanks if possible, etc.

控制溢油 Control spilling oil

经评估船舶遭受损坏的情况，并考虑到船壳应力及稳性的影响，船长应决定是否采取措施避免进一步的溢油，如：

Having assessed the damage that the vessel has Sustained, and taking into account the effects of hull stress and stability, the master should decide whether or not any action can be taken to avoid further spillage, such as:

如果损坏是有限的，如一个或两个舱，可考虑内转驳，将破损舱油转至完好的油舱；

If the damage is limited, for example to one or two tanks, consideration should be given to transfer of oil from damage to intact tanks;

隔绝货油舱，燃油舱；

Isolate oil bunker

是否转驳燃油到驳船或其它船舶；

Whether transferring barges or other ships;

调整平衡或减载以避免更大的溢油。

Trimming or lightening the vessel, thereby avoiding additional pollution from oil spillage

如果船舶货油或燃油泄漏，执行“溢油应变布署表”（附录 6），控制清除溢油。

If bunker leakage occurs, implement appendix 6 control and clean up spilling oil.

3.2.2 火灾/爆炸 Fire/Explosion

如果船上发生火灾或爆炸，发出应急警报，组织应急消防队按应急程序施救。立即确定

31

火灾和爆炸位置，确定损坏范围，并且抢救伤亡人员，尽可能减少船舶和货物的损坏。

If an explosion or fire occurs on board, Sound the emergency procedures. Locate the place of the fire/explosion, Try to determine the extent of damage, rescue lives, limite the damage to vessel and cargo.

从火灾附近撤离可燃物。关闭所有开口，包括门、窗、通风管道和切断风机。必要时冷却临近火灾处所的舱壁，切断通向火灾处所的动力源和油路；

Promptly shift flammable and explosive materals in the vicinity of fire. Close openings including doors, scuttles, skylights and ventilation ducts and stop all ventilation. Cool down bulkheads of adjacent compartments when necessary. Electric power supply and oil pipes leading to fire site is to be cut off;

需要时，应尽早要求临近船来协助；

Request assistance from other ships sailing in the vicinity as soon as possible when it is necessary;

进行有效的适当的消防行动，如火灾无法控制时，为了船员的安全，准备上救生艇，弃船。

Conduct effective and appropriate fire-fighting operation.

Prepare lifeboats ready for abandon ship in case fire can not be under control and endanger safety of ship' personnel.

注意防止环境污染，使用附录 5—B 检查。

Note preventing environment pollution. Use appendix 5-B to check up

如果发生船舶漏油，按 3.2.1 按理溢油的方法处理。

If oil leakage occurs, take action referring to control spilling oil of section 3.2.1.

3.2.3 碰撞 Collision

如果发生碰撞，发出应急警报，实施应急程序。

If a collision occurs, sound the emergency alarm and initiate emergency procedures.

确定是否存在海损事故，评估船体的应力和稳性及沉船的可能性和油泄漏造成污染的可能性。调查船舶损坏区域和进水率，并采取应急方法来防止事态恶化。检查有哪些舱在水线以上穿透，有哪些舱在水线以下穿透；

Determine whether there are casualties. Take account of ship's overall distress and tability, evaluate the probability of sinking and additional release of oil. Investigate the damaged area of the ship and rate of ingress of water, and take emergency measures to prevent the damage becoming worse, check that any tanks are penetrated above or below

the waterline;

如果船碰撞后成为死船和两船联在一起，决定是否将它们分开。如果分开，怎样操作自己的船，是否会增加油的溢出；

If vessels are dead in the water and interlocked, What is the best way, to stay interlocked or separate. If the vessels are separated, how is the maneuverability of own Vessel? Probability of additional release of oil;

使用附录 5—B 作检查

Use appendix 5-B to check up

如果有油舱出现渗漏，通过隔离渗漏的油舱或把油转入未装满的油舱或空舱内，来减少进一步溢油；

If any oil tanks are penetrated, reduce the risk of further spillage by isolating Penetrated tanks or transferring oil to slack or empty tanks;

如发现进水应采取防漏措施泵出漏水，根据进水位置和数量采取措施，包括关闭水密门，插入木楔等，用泵将水排出；

When ingress of water is found, take necessary measures to prevent water ingress or pump out the water already taken. According to the position and amount of water taken in such measures include the closing of water tight door, inserting wooden plug,pumping out the water;

当采取各种措施后，船舶因进水仍有沉没危险时，应考虑选择有利浅滩进行冲滩。

When there is risk of sinking due to water penetration after countermeasures are taken, consider to beach the ship at an appropriate position.

若发生漏油，按 3.2.1 控制溢油的方法处理。

If oil leakage occurs, take action referring to control spilling oil of section 3.2.1.

3.2.4 船壳破损 Hull Failure

如果船舶遭受严重的船壳结构破损

If the vessel suffers severs structural hull failure:

发出警报并集合船员；

Sound the emergency aiarm and master the orew;

使用附录 5—B 作检查

Use appdndix 5-B to check up

减速或停车使船壳应力减至最低限度；

Reduce speed or stop to minimize stress on the bull;

评估沉船或倾复的直接危险；

33

Assess the immediate danger of sinking or rapsize;

如破损在水线上，应降低该舱油位；

If vessels have sustained serious damage to tanks above the waterline,reduce the oil Level of the tank;

如破损在水线下，可进行船内转驳，关闭有关管路阀门；

If the damage located below the waterline, consider to transfer of cargo and bunkers Intemally, close valve of relative pipes;

如船内转驳有困难，可考虑船间过驳或驳至岸上。

Whether transferring oil to other ships or land, when it is difficult to transfer Internally.

如果油已溢出，按本计划第二节报告相应各方，并执行附录 6“溢油应变布署表”，控制清除溢油。

If oil spilling have been occurred, take report according to section 2 and implement Appendix 6, control and clean up spilling oil.

3.2.5 严重横倾 Excessive list

如果骤然和意外地发生严重横倾，可能是由于船壳破损、舱室之间的舱壁破损、不正确的操作程序等原因引起。

If excessive list occurs rapidly and unexpectedly, it may be due to : failure of the hull plating, failure of an internal bulkhead between compartments, incorrect operational procedures. etc.

立即采取措施停止燃油及压载水作业，如在航行途中，减速或停车发出应急警报并集合船员；

Steps to be taken immediately: Stop bunkering or ballast operation. If under way, Reduce speed or stop, sound the emergency alarm and muster the crew;

评估横倾范围；

Establish reason for list;

使用附录 5—B 作检查

Use appendix 5-B to check up

测量所有的液舱、货舱，判断引起大量横倾的原因；

Sounding to be taken in all tanks, cargo holds to determine the cause of excessive list;

如果是由于泵入或泵出压载水的误操作所引起，立即采取正确的操作方法；

In case of mis-operation of ballast/deballast,take proper counter measures to rectify the situation;

34

如果是由于船体损坏所引起，参考3.2.4。

If the cause of excessive list is due to hull damage refer to section 3.2.4.

若发生漏油,按第二节通知各方,并执行附录6“溢油应变布置表”，控制清除溢油。

If oil leakage ocuurs, inform the appropriate parties in accordance with section 2 of this plan, and implement appendix 6, control and clean up spilling oil.

3.2.6 围护系统失效 Containment system failure

如果燃油或货物围护系统失效，除了管线泄漏外，很可能伴随有其它征兆出现，象过度侧倾，液舱满溢，或外部船体泄漏，且常常同时伴随大的响声或异常的噪音。当内部围护系统失效被确定，还要采取一些措施，以避免或减少油类的溢漏。

If there has been an internal failure of the bunker oil or cargo containment system,other than pipeline leakage, it is likely that it will be detected by another symptom such as an excessive list,a tank overflow or external hull leakage, often preceded or accompanied by a loud or unusual noise. However, once a failure of the internal containment system has been identified,there may be additional responses that can be taken to avoid or imtigate a spill of oil.

立即采取以下措施：

Steps to be taken immediately:

立即停止所有的正在进行中的货物，燃油和压载作业，并关闭所有的舱室阀门和管系上的主阀门；

Stop any cargo, bunkering or ballasting operations in progress, and close all tank Valves and pipeline master valves;

如在航行中，考虑减速或停车；

If under way, consider reducing speed or stopping;

如在港口，考虑撤离无关人员；

If in port, consider evacuation of non-esscntial personnel;

进一步采取的措施：

Further measures:

确定损害的程度，决定采取的控制危害的措施；

Determine the extent of the damage, and decide what damage control measurol measures can be taken;

评估溢漏油类和产生污染的可能性；

Assess the possibility of pollution from leakage of oil;

35

如果油类已经溢漏，按本计划第 2 章报告相关人员；

If oil has spilled , inform the appropriate parties in accordance with Section 2 of this plan;

如果必须立即采取投弃货物的措施，按本计划第 2 章报告相关人员；

If immediate action is necessary to jettison cargo, inform the appropriate parties in accordance with Section 2 of this plan;

考虑是否必须卸载油类，来保持船舶稳性，以等待其它船舶或驳船是可行的；

Consider whether offloading of oil that is necessary in order to maintain stability can wait until another ship or a barge is available;

是否需要降低与围护系统失效有关的舱中的液位，要注意船体的强度和稳性；

Consider whether the level of liquid in the tanks associated with the system failure should be reduced. Remember to consider the effect on hull stress and stability of the vessel;

如果溢漏液体在船上可被防污队伍收集和处理，那么：

If the spilled liquid is contained on board and can be handled by the Pollution Prevention Team then:

使用吸附剂和允许使用的溶剂来清除溢漏的液体；

Use sorbents and permissible solvents to clean up the liquid spilled on board;

确保收集起在清污过程中使用的所有被沾污的吸附材料和所有剩余物，仔细地储藏并处置。

Ensure that any residues collected, and any contaminated absorbent materials used in the clean up operation qre stored carefully prior to disposal.

3.2.7 淹没，沉没 Submerged, Foundered or Wrecked

如果船舶失事到即将沉没的程度，有部分或完全淹没的危险，船员的生命安全比防止污染更为重要，要优先考虑。发生沉没很可能导致水面污染。然而，如果时间允许，可以采取一些措施，限制继续溢漏污染。

If the ship is wrecked to the extent that it is in jimminent danger of foundering or being completely or partially submerged, safety of the lives of the crew will take priority over preventing pollution. It is likely that the event which caused the sinking will have led to some surface pollution already. However, if time allows, it may be possible to take some measures which will limit subsequent spillage.

如果船员的安全没有危险，而且时间允许，可考虑下列措施：

The following actions may be considered, if there is no risk to the safety of the crew, and time allows:

按本计划第 2 章报告相关人员；

Inform the appropriate parties in accordance with Section 2 of this plan;
关闭所有的舱室阀门和管系上的主阀门;
Close all tank valves and pipeline master valves;
关闭所有的舱室的通风阀;
Screw down or lock shut any tank vent valves
关闭货舱的通风口和水密装置;
Close vent flaps and watertight openings in the cargo area
向其它船舶和航海部门警告存在污染物质。
Alert other ships and navigational authorities to the presence of pollutants.

3.2.8 触礁 Wrecked or Stranded

如果船舶发生触礁,应采取以下措施:
The following measures should be taken when the ship is wrecked or stranded:
发出应急警报,实施应急反应程序;
Send out emergency alarm and carry out the emergency reaction procedure.
校测船舶的触礁位置,测量四周水深.确定触礁部位,了解触礁水域底质及当地的气象和潮流汐情况:
Determine the stranded place and measure the depth of water around. Determine the stranded section of the ship's hull, and make clear of the nature of the bottom and local weather and tidal conditions.
测量所有液货舱，燃、润油料舱及与船壳邻近的其它舱室中的液位变化情况;
Monitor the change of liquid level in the liquid cargo tanks, fuel tank, lubricating tank and all other tanks near to the stranded section.
如发现船底破损进水,应查清破口部位和破损程度,并考虑到船体实力和稳性的影响，决定是否采取排水堵漏，减载过驳或将破损液舱中的油驳入其它舱室等措施，以避免进一步“溢漏”。
If the hull is broken and flooding occurs, should detect the broken section and its damage degree, and take the influence on ship's stress and stability into account, decide whether it is necessary to carry out rescue methods, such as draining, blocking up ,reducing loading, or transferring the remained oils from broken tank into other tanks, to prevent the spilling becomes more seriously.
如果“溢漏”量较大，仅由本船船员组织反应难以获得理想效果，应直接联系或通过当地代理联系清污公司予以协助清理。

37

If the quantity of spills is large, should contact the jclearing company to assist directly or through the local agent as only the crew emergency responding onboard can't obtain good effect.

如果船舶破损严重，应立即请求援救。

If the ship is damaged seriously, should request immediate assistance and rescue.

3.3 优先措施及其它措施 PRIORITY AND OTHER

本节向船长提供有关优先措施，稳性，应力影响及减载和缓解措施等方面的指导。

In this section the directions about priority actions, the influence of stability and stress, reducing loads and relieving actions are also provided for the master.

3.3.1 优先措施 Priority Actions

对于事故的反应,船长优先考虑的是保证船舶和人员的安全,并采取措施,以防止事故升级,在发生"溢漏"的海损事故中，应即刻考虑防止火灾和爆炸的针对性措施，例如改变航向，使船舶位于浮油的上风，关闭不必要的进风口等。如果船舶因搁浅而不能操纵，应消除所有可能的火源，并采取措施防止易燃气体进入居住舱室和机舱处所。当船舶可以操作时，船长应协同相应的岸上机构设法把船舶移泊至较合适的位置，以便于能够进行应急修理或减载作业，或有利于减少对任何特别敏感的海岸区域构成威胁（这种操作可能要受沿岸国管辖）。

The priority actions to be taken by the master to respond the accident is to ensure the safety of life and ship. In order to prevent the accident upgrading, should consider immediately the relevant measures to prevent fire and explosion during spilling marine accident. For example, to change the ship's course to make the ship on the windward of the floating oils, or to close unnecessary vents, etc. If the ship can't be manoeuvred because of grounding, should avoid any fire resource and take actions to prevent combustible gases entering accommodation and engine spaces. When the ship can be manoeuvred, the master should cooperate with the shore side to steer the ship to other appropriate place so that it can be repaired to meet the emergency or operated by reducing load, or benefit to reduce the hazard to any special sensitive coastal areas. (This operation may be governed by coastal station.)

船舶在考虑采取补救措施前，必须得到该船遭受损坏的详细情况，应对所有的油舱和其它被探视的舱室进行直观检查，油舱膨胀余位探测孔栓塞和观测口不得任意开启，对此必须予以重视。尤其在船舶搁浅时，由此会使浮力受到损失。

Before taking any rescue measures, should obtain the detailed damage information of the ship and inspect directly all oils tanks and other detected tanks. Due regards should be taken on that the space detecting hole of oil tanks and measuring holes shouldn't be open

freely, especially during grounding, because thus will cause the loss of buoyancy.

经评估船舶遭受损坏的状况，船长将能决定采取何种措施，以防止或减少进一步“溢漏”。当船底受损时，船舶将很快达到静水平衡，尤其是当损坏严重时，在这种情况下，可用于采取防范措施的时间往往是有限的，当油舱部位的有效舱壁受损时，燃油将直接迅速地泄放，直至达到静水平衡，随着油下部不断将油置换的进水速率的下降，油的泄放速度也逐渐趋向缓和“溢漏”逐步得到控制。当损坏的程度和范围有限时，比如仅有一个或两液舱受损，可以考虑船内转驳，将破损舱内的油驳至完好的液舱时，还应考虑：

破损的程度；

静水平衡；

船舶转移液货的能力。

After estimating the damage of the ship suffered, the master can decide to take what kind of measure to prevent or reduce the spilling upgrading. If the bottom of the ship is damaged, the ship will up to the standing balance very quickly, especially when in serious damage, in this case, the time for taking precautionatry measures is often limited. If the effective bulkhead of the oil tank is damaged, fuel oil will be spilled rapidly until standing balance. The spilling speed of oil become slow and slow as the exchange speed of oil and flooding water become slow and slow, and then the spilling will be controlled gradually. If the damage degree and arrange is limited, for example, only one or two liquid tanks are damaged, transferring onboard may be considered. And when pumping the remained oils into an intact tank, the following additional items should also be taken into account:

the damage degree;

standing balance;

the transferring ability of the ship.

3.3.2 稳性和应力影响 Stresses and Stability

在事故反应中，当采取措施缓解油类溢漏或使船舶脱离搁浅状态时，要特别注意考虑稳性和应力．＂计划＂向船长提供详细指导以保证对这些方面予以适当考虑．本部分的内容不得被理解为提出了超出有关国际公约要求的破舱稳性图或计算的要求．

During responding the accident, when take actions to relieve the spilling of oils or to make the ship.free of gronding, shoulepay particular attention to the ship'sstability and stress. “Plan” provides detailed guidance for the master to ensure above-mentioned to be properly considered. The content in this section can't be regarded as beyond the

39

requirement of stability chart of broken tanks and its calculations prescribed ion relevant international convertions.

内部转移只有在充分认识到其对船舶的总体纵向强度和稳性的可能影响后才可进行。如果船舶破损范围较大，船上可能无法评估内部转移对应力和稳性的影响。这时可能需要与船舶所有人或经营人或其他部门取得联系，从他们那里获得信息，以对破舱稳性和纵向破损强度进行评估。这些可以在公司总部的技术部门得到；在其它情况下，可能需要联系船级社或其他机构。

Only after due regards have been tanken on the possible influence of general longitudinal strength and stability of the ship, can the transferring onboard be carried out, If the range of damage is large and the ship maybe can't make an estimation on the influence of transferring onboard on the ship's stress and stability. In this case, it is necessary to contace with the shipowner or operator or other department to obtain directions, and then estimate the stability with broken tanks and longitudinal strength. The directions can be obtained from the technical department of the general company; in other cases, it may need to contace Classification Society of other institutions.

在适当情况下，计划应提供一份评估破舱稳性和纵向破损强度所需的信息清单。

Under proper condition, "Plan" should provide an information list for estimating the stability with broken tanks and longitudinal broken strength .

稳性和应力影响将采取措施的检查表：表 2

Table 2 is the check list of measures to be taken when stability and stress are influenced.

40

表 2　稳性和应力的估算
Table2 Assessment of stresses and stability

拟采取的措施 Measures to take	船长 Master	轮机长 C/E	大副 C/O	参考 Ref.
提供初始的船舶事故报告 Provide initial accident report of the ship				
舱载图 Stowage plan	☆		☆	
提供初始的损坏评估报告 Provide initial damage assessment report				
最新的舱载情况：液货 / 压载 The latest stowage of liquid cargo/ballast			☆	
最新的舱载情况： The lastest stowage of oil		☆	☆	
最新的船舶状况：稳性和纵倾 Condition of stability and trim			☆	
损坏：初步检出的位置的范围 Damage: Location and scope at initial check		☆	☆	
提供追加损坏评估报告 Provide assessment report to additional damages				
船舶状况：详细检查搁浅的程度（测量船舶四周的水深） Ship condition: Sound water depth around			☆	
船舶状况：详细检查前吃水，舯（包括左舷和右舷）吃水和艉吃水 Ship condition:Check up draft offore,,midship and aft (including2side)			☆	
船舶状况：详细检查货物油在数量上的损失或位置上的变化 Ship conditon: Check up the quantity losses and posses and position change of cargo,ail			☆	
辅助系统，详细检查 Auxiliary system: To be inspected retirely			☆	

41

第四节　国家和地方协作

STCTION 4　NATIONALAND LOCAL CO-ORDINATION

4.1 船舶与沿海国或其它有关部门快速、有效地协作，对于减少污染事故的危害影响是至关重要的。

Quick, efficient co-ordination between the ship and coastal state or other involved parties becomes vital in mitigating the effects of a pollution incident.

4.2 无论是采用油类控制或回收程序来减轻油类污染的影响，船长必须清醒地知道自己的责任和在船上应采取的应变措施。船长必须向沿海国家和地方当局报告船上的应变人员和回收程序，了解海岸国家的溢油应变系统等。而国家和地方当局考虑的内容是了解油类控制或回收油类程序的过程，保持与船舶的密切联系。

Whenever oil control or recovering procedures are taken to mitigate the effect of oil pollution incident, the master should clarify roles and responsibilities of the ship and coastal state, the master should report the ship's responsible person, recovering procedure to the coastal state or local authority, and understand the oil spill response system of coastal state, and/or local authority, taking into cosideration of contents of oil control or recovering procedures, and keep close contact between the ship and coastal state, etc.

4.3 由于各国及地方当局的性质和职责的不同，在国家之间甚至港口间都有较大的不同，对于排油作出的反应的责任也有所不同。一些沿海国有负责的机构及时作出反应，随后向船东收费；而另一些沿海国将最初反应的责任落在船东的身上。在后者的情况下，船长应运用本计划第三节提供的指导组织反应。

The identities and roles of various national and local authorities involved vary widely from state to state and even from port to port. Approaches to responsibility for discharge response is vary also. Some coastal states have agencies that take charge of response immediately and subsequently bill the owner for the cost. In other coastal states, responsibily for initial response is placed on the shipowner. In the case of the latter, the master should use the guidance giving in section 3 of the plan and organizing response immediately.

第五节 附加资料（非强制性）

SECTION 5 ADDITIONAL INFORMATION(NON-MANDATORY)

5.1 计划的检查 PLAN REVIEW

船东，管理机构和船长对本计划定期检查以确保其通行适用。船上和船公司可参照下述程序和方法，对计划进行快速有效的检查和修订。

The owner, operator or master should review the plan regularly to ensure that it remains current. Both on board and the company should refer procedures or method as follows to revision the plan quickly.

(1) 定期检查 Periodic review

考虑到地方法律或政策，联系人的姓名和编码，船舶特性及船公司政策方面的一些变化，船公司和船长应每年定期对计划检查修订一次。

The plan should be reviewed by the company and master once a year to take account of changes in local law or policy, contact names and numbers, ship characteristics, or company policy.

(2) 事故检查 Event review

在每次应急事故使用本计划后，船东或相应的管理机构应对计划的有效性予以评估，并作出相应的修改。

After any use of the plan in response to an incident, it's effectiveness should be evaluated by the owner, or operator, and modifications made accordingly.

5.2 培训和演练 TRAINING AND DRILL

如果使用本计划的人不熟悉计划，那么计划就没有多大的价值。为了确信计划的有效作用，必须举行定期演练，演练可以同船上其它的演习合并进行，并作好相应的记录（见附录 8）。船员们熟悉地使用和掌握油污应变设备是重要的，这会大大增加船舶在紧急状态下防止油污的应变能力。因此，培训和演练方面的演习应该定期举行。

The plan will be of little value if it is not made familiar to the personnel who will use it. Regular exercises should be held to confirm that the plan functions effectively. Such exercises may be held in conjunction with other shipboard exercise and appropriated recorded (see appendix 8). It is important to use oil response equipment and hand on

experience with it for crew member, it will greatly enhance response able for shipboard in an emergency situation. Therefor, exercises for training and drill should be heod regularly.

5.3 记录的保存 RECORD-KEEPING

由于任何事故都将涉及到责任赔偿和补偿问题,因此,保存和维护溢油事故的详细记录,综合文件和其它相关资料是非常重要的,船上航行日志在记录和保存下述详细资料方面应得到充分的利用:

As with any other incident that may give rise to questions of liability, compensation and reimbursement, it is essential to keep and maintain a comprehensive and detailed record and other informations of the oil spill incident. the log book should be fully utilized to record and keep the deation information of the follows:

(1) 国内、外主管当局，官员和其它有关机构的联系通信。

Communications with external authorities, the office and other related parties.

(2) 所有收、发信息连同其作出的决定概要。

Summary of information passed and received together with decision made.

(3) 所观察到的溢油运动状态以及风向、风力、潮流和海面详细情况。

The movement of oil spill being observed plus details of prevailing wind,current and sea conditions.

(4) 海上溢油样品和船上油舱内油样的收集情况记录。

Record collecting conditions of oil sample spill on sea and within oil tank.

(5)油类污染区域的简单阐述及在港口内发生溢油时，可能被其影响的其它船、筏和设备的情况资料。

所记录的资料应尽可能有照片作为支承材料，但使用相机时，应不违反当地规定。如果本船对某一特定的溢油没有责任，那么其船体和甲板的照片可有助于确认上述情况。同样，如果发现另外一条船正在溢油，如果可能，应该拍下其照片，并立即报告。

Brief description of areas contaminated by the oil and information or other craft facilities likely to be affected when the oil spill occurs in port.

Written data should be supported by photographs whenever possible although care must be taken to ensure that the use of camera does not contravene local regulations.

If the ship is not responsible for a particular spill,photographs of the hulland deck may help to verify the situation. Simiarly, if an another ship is found spililing oil,this should be photographed, if pooible, and be reported on sight.

(6)靠近船舶海面上油的照片，可以帮助确定溢油的数量。如果海岸线发生污染，为了确定船舶溢油的分布和程度，对海岸进行单独详细的检查是很必要的。

Photographs of the oil on sea surface close to the ship may help to ascertain the spill magnitude. If shoreline contamination occurs, an independent and detailed examination of shore is necessary to determine uniformity of the oil spilled and the extent.

(7)港口当局应变的所有主要细节和资料，参与清除溢油活动的人员数量，清除溢油设备的类型和数量及所使用的材料等。

Brief details of any response form the port authorities and information, when available,on number of personnel engaged in the clean-up activities, type and quantity of clean up equipm,ent and material used.

5.4 公共事务　　PUBLIC AFFAIRS

发生溢油事故时，船上人员主要任务是采取应急措施，控制污染。如果需要，由船长向公司报告，公司指定专人向新闻媒介发布信息，回答外界询问。

When oil spilling occur, the main task of personnel on board is to adopt response step and control oil pollution. When necessary, the master should report to company, in the same time, the company ascertain to give information or answer to the news media.

5.5 其它　OTHERS

(1) 应急设备见附录 7 “溢油应急设备清单”。

船上二副是本船设备的维护保养者。

当使用化学消油剂 / 或油类化学凝固剂时，应该考虑到周围的生态与环境，象这样一些化学品的使用必须事先得到沿海国家的许可和同意。

Response equipment: Refer to appendix 7 “List of oil spill response equipment carried on board”.

2nd officer is the personnel responsibilities for oil response equipment maintenance.

When oil spill response chemicals and/or gel chemicals are used, due regard should be paid to the circumstances / environment around. Such chemicals can only be used after obtain permission from coastal state.

(2)计划与图表 Plans and diagrams

本船总布置平面图、机舱燃油管系图、对外供油管系图、舱容图等作为附件列在附录 9 中，船舶应力与稳性及其它有关船舶设计和构造的详细资料则存放在船长办公

室和公司文档资料室。

General arrangement, Fuel oil pipeline diagrams, Supplying oil pipeline diagrams and Capacity plan of the ship are arranged as reference appended to the Appendix 9 of plans, ship's stability and stress, as other details concerning the ship's design and construction are kept in both master's room and reference room of company.

(3)其它要求 Other requirements

船舶溢油应变布署表应悬挂在船上醒目位置.同时,船长应定期检查计划的一些内容,这些包括:应急计划有关的图表和图纸,船上载有的应急设备,公共事务以及一些重要的记录保存,来自地方机构或公司的一些有关规定与要求等.

The list of ships oil spill response personnel should be hang up on the remarkable place of board. Master should review some topics related plan regularly, it is include: diagrams and drawing of related response plan, ship carried response equipment, jpublic affairs and some essential record –keeping, some stipulations or requirements come form company or local, etc…

46

附　录

APPENDICES

附录一　沿岸国联系人一览表

APPENDIX 1 LIST OF COASTAL STATE CONTACTS

附录二 港口相关联系人一览表
APPENDIX 2 LIST OF PORT CONTACTS

单位名称 Name of Contact Point	地址 Adress	联络方法 Means of Contact
中国海事局	北京市建国门内大街11号 邮编：100736	TEL:010-65292258(24h) FAX:010-65292245(24h) TLX:222258 CMSAR CN
天津海事局	天津市河西区解放南路369号 邮编：300211	TEL:022-58876995(24h) FAX:022-58876888(24h)
辽宁海事局	辽宁省大连市中山区长江路25号 邮编：116001	TEL:0411-82622342(24h) FAX:0411-82622230(24h)
河北海事局	河北省秦皇岛市海港区滨海路75号 邮编：066002	TEL:0335-3093164(24h) FAX:0335-3411866(24h)
烟台海事局	山东省烟台市芝罘区环海路8号 邮编：264000	TEL:0535-6683666(24h) FAX:0535-6696480(24h)
山东海事局	山东省青岛市巫峡路21号 邮编：266002	TEL:0532-2654437(24h) FAX:0532-2654497(24h)
江苏海事局	江苏省南京市北京西路1号 邮编：210008	TEL:025-83279620(24h) FAX:025-83279613(24h)
连云港海事局	江苏省连云港市连云区院前路11号 邮编：222042	TEL:0518-2310309(24h) FAX:0518-2324849(24h)

附录 2-1

单位名称 Name of Contact Point	地址 Address	联络方法 Means of Contact
上海海事局	上海市四平路 190 号 邮编：200080	Tel：021-53931419（24h） Fax：021-53931420（24h）
浙江海事局	浙江省杭州市中河北路 108 号港航大厦 邮编：310014	Tel：0571-85454372 Fax：0571-85454810（24h）
宁波海事局	浙江省宁波市江北区人民路 415 号 邮编：315020	Tel：0574-87356420（24h） Fax：0574-87691432（24h）
福建海事局	福建省福州市华林路 84 号 B 座 邮编：350003	Tel：0591-87540942（24h） Fax：0591-87095013（24h）
厦门海事局	福建省厦门市海沧大道 47 号 邮编：361026	Tel：0592-6895117（24h） Fax：0592-6895231（24h）
汕头海事局	广东省汕头市海滨路 47 号 邮编：515041	Tel：0754-8900111（24h） Fax：0754-8900157（24h）
广东海事局	广东省广州市滨江东路 520 号 邮编：510230	Tel：020-34298277（24h） Fax：020-34291384（24h）
深圳海事局	广东省深圳市滨河路 229 号海安中心 邮编：518032	Tel：0755-83797011（24h） Fax：0755-83797141（24h）
湛江海事局	广东省湛江市霞山区人民东一路 12 号 邮编：524001	Tel：0759-2222090（24h） Fax：0759-2286084（24h）
海南海事局	海南省海口市滨海大道 137 号 邮编：570311	Tel：0898-68653899（24h） Fax：0898-68666231（24h）
广西海事局	广西壮族自治区南宁市嘉宾路 2 号 邮编：530028	Tel：0771-5531110（24h） Fax：0771-5532525（24h）

附录 2—2

单位名称 Name Of Contact Point	地址 Address	联络方法 Means Of Contact
长江海事局	湖北省武汉市解放大道 1525 号 邮编：430016	Tel：027-82412784（24h） Fax：027-82426348（24h）
黑龙江海事局	黑龙江省哈尔滨市道里区一面街 110 号 邮编：150010	Tel：0451-88912395（24h） Fax：0451-88912391（24h）
大连海事局	辽宁省大连市中山区长江路 29 号 邮编：116001	Tel：0411-82623064（24h） Fax：0411-82623064（24h）
营口海事局	辽宁省营口市经济技术开发区新港路 邮编：115007	Tel：0417-6269461（24h） Fax：0417-6144303（24h）
秦皇岛海事局	河北省秦皇岛市海港区东山街副 8 号 邮编：066000	Tel：0335-3094132（24h） Fax：0335-3092023（24h）
青岛海事局	山东省青岛市市北区港青路 6 号 邮编：266011	Tel：0532-2982521（24h） Fax：0532-2859950（24h）
广州海事局	广东省广州市黄埔区荔香路 7 号 邮编：510700	Tel：020-82272372（24h） Fax：020-82354173（24h）
珠海海事局	广东省珠海市情侣中路 15 号 1 幢 邮编：519015	Tel：0756-3339454（24h） Fax：0756-3334333（24h）
重庆海事局	重庆市渝中区陕西路三巷 4 号 邮编：400011	Tel：023-63826158（24h） Fax：023-63826158（24h）
澜沧江海事局	云南省昆明市人民中路 59 号 邮编：650021	Tel：0871-3622101（24h） Fax：0871-3613348（24h）

附录 2—3

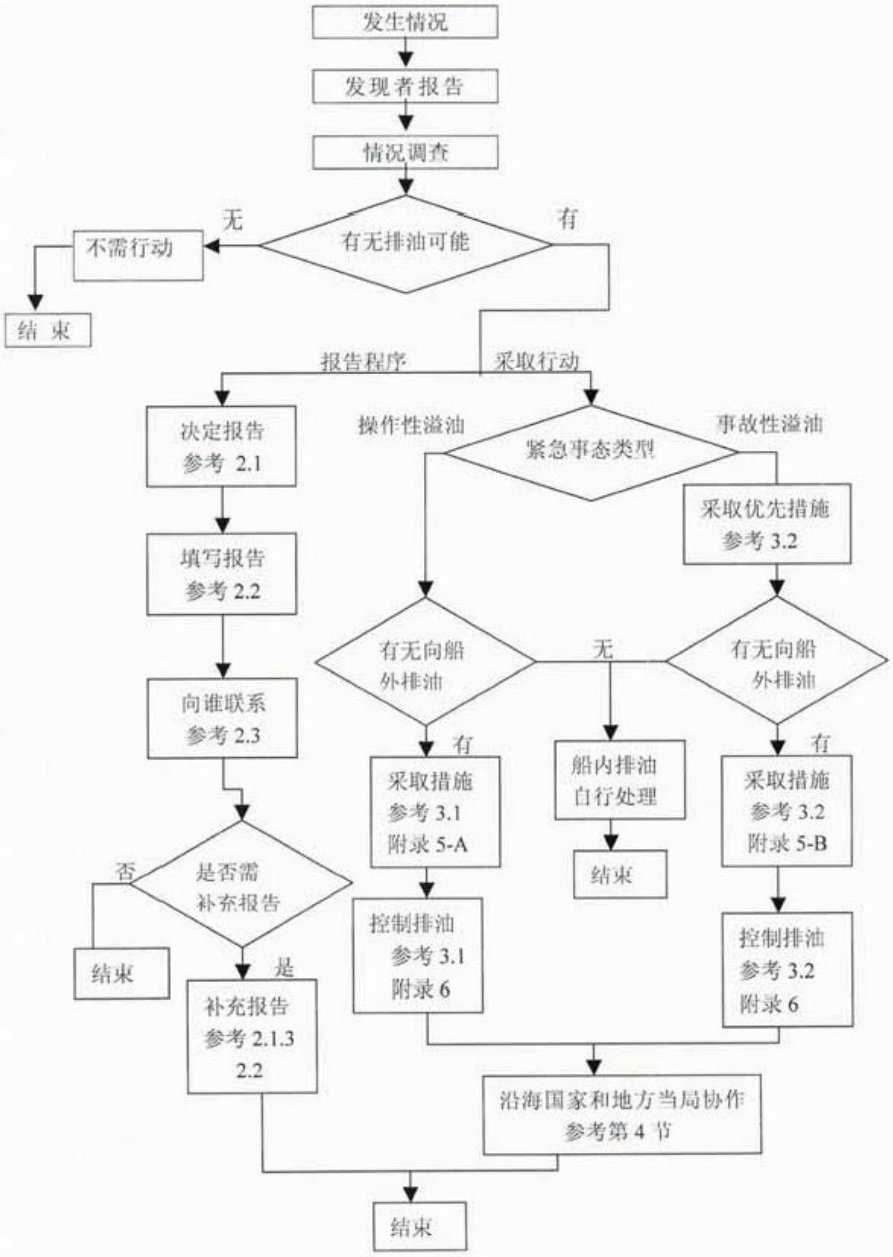
附录 3　船舶重要联系人一览表

APPENDIX 3　LIST　OF　INTEREST　CONTACT

相关/联系人 Name or institution/Person To be contacted	地址 Address	联系方法 Means of contact	备注 Remarks
船东： 天津海龙石油地球物理勘探有限公司 Owner: HILONG GEOPHYSICAL CO., LTD	天津塘沽海洋石油高新技术开发区河北路 3-1516 号 HEBEI RD.OFFSHORE OIL HIGH & NEW TECHOLOGY DEVELOPED REGION , TIANJIN	电话：022-65298930 传真：022-65298932 Tel : 022-65298930 Fax: 022-65298932	
主管经理/管理人： 刘志杰 Msnsgers/operator contalts LIU ZHI JIE	天津塘沽海洋石油高新技术开发区河北路 3-1516 号 HEBEI RD.OFFSHORE OIL HIGH & NEW TECHOLOGY DEVELOPED REGION , TIANJIN	电话：022-65298930 传真：022-65298932 Tel : 022-65298930 Fax: 022-65298932	
联系人： 周向忠 百万强 Linkman: ZHOU XIANG ZHONG BAI WAN QIANG	天津塘沽海洋石油高新技术开发区河北路 3-1516 号 HEBEI RD.OFFSHORE OIL HIGH & NEW TECHOLOGY DEVELOPED REGION , TIANJIN	电话：022-65298944 传真：022-65298932 Tel : 022-65298944 Fax: 022-65298932	

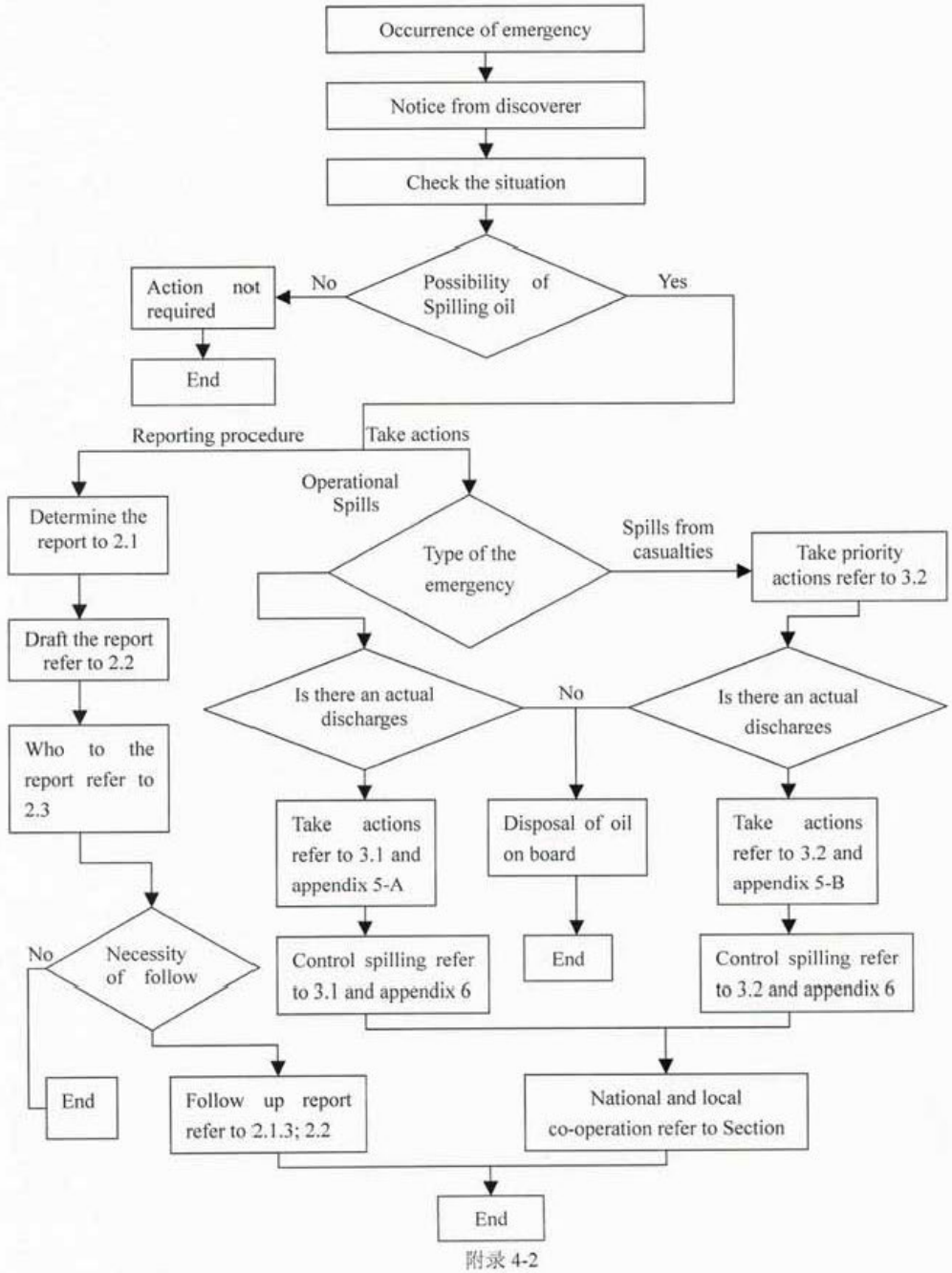
附录 3—1

附录 4 《船上油污应急计划》简明流程图



附录 4—1

APPENDIX 4 SUMMARY FLOW CHART



附录 4-2

附录 5　应急措施检查表

APPENDIX 5　CHECK LISTS FOR USE IN EMERGENCIES

A：操作性溢油应急措施检查表

Operational Oil Spill Response Check List

拟采取的措施 ACTION TO BE CONSIDERED	实施否 ACTION TAKEN	负责人 PERSON RESPONSIBLE
立即行动 **IMMEDIATE ACTION**		
发出应急警报 Sound emergency alarm	是/否 Yes/no	船长 Captain
按船舶应急程序开始部署 Initiate vessel emergency response procedures	是/否 Yes/no	船长 Captain
初始应急 **INITIAL RESPONSE**		
停止货油或燃油转驳操作 Cease all cargo/or bunkering operations	是/否 Yes/no	大副/轮机长 Chief officer./C.E
关闭油管阀门 Close manifold valves	是/否 Yes/no	三副/轮机长 3rd officer./C.E
阻止气体进入居住舱室 Stop air intake to accommodation	是/否 Yes/no	三副/值班水手 3rd officer/Boatswain
阻止非必须的气体进入机舱 Stop non-essential air in take to engine room	是/否 Yes/no	轮机长 CE
确定漏源 Locate source of leakage	是/否 Yes/no	三副 3rd officer.
停止或减少油的流量 Stop or reduce flow of oil	是/否 Yes/no	大副/轮机长 Chiefofficer../C.E
即刻用吸附材料和允许使用的消油剂进行清除 Commence clean-up procedures using absorbents and Permitted solvents	是/否 Yes/no	三副 3rd officer.
履行报告程序 Comply with reporting procedures	是/否 Yes/no	船长 Captain
中级应急 **SECONDARY RESPONSE**		
对溢漏的易燃物品起火危险的估计 Assess fire risk from release of flammable substances	是/否 Yes/no	大副 Chief officer..
将油加注到空舱或未满的油舱以降低有关油舱的油位 Reduce oil level in relevant tank by dropping oil into an empty or slack tank	是/否 Yes/no	三副/轮机长 3rd officer./C.E

附录 5—1

拟采取的措施 ACTION TO BE CONSIDERED	实施否 ACTION TAKEN	负责人 PERSON RESPONSIBLE
降低受怀疑区域油舱的油位 Reduce level of oil in tanks in suspect area	是/否 Yes/no	三副/轮机长 3rd officer../C.E
将受影响的油管中的油驳至空舱或未满的舱 Drain affected line to empty or slack tank	是/否 Yes/no	三副/轮机长 3rd officer../C.E
如泵舱阀溢漏应减缓其管道压力 If leakage is at pump room seavalve relieve pressure on pipelines	是/否 Yes/no	三副/轮机长 3rd officer../C.E
准备油泵将向其它的舱或岸上或驳船泵油 Prepare pumps for transfer of oil, to other tank or to shore or lighter	是/否	轮机长
准备移动式油泵以便可能时向油舱输送溢油 Prepare portable pumps if it is possible to transfer spilt oil empty tank	Yes/no 是/否 Yes/no	C.E 轮机长 C.E
进一步应急 **FURTHER RESPONSE**		
请求岸上防治油污队 Request shore oil pollution prevention team	是/否 yes/no	船长 Captain
泵水至泄漏的油舱以形成水体缓和层防止油进一步流失 Pump water into leaking tank to create water Cushion and prevent further oil loss	是/否 Yes/no	大副/轮机长 Chief officer../C.E
如船水线以下发生溢漏，安排潜水员进一步摸清情况 If leakage is below waterline arrange divers for further investigation	是/否 Yes/no	船长 Captain
计算船体应力/稳性，如必要，请求岸上给予支持 Calculate stresses/stability .if necessary request shore assistance with this	是/否 Yes/no	大副 Chief officer..
转移货物/燃料以减缓集中应力 Transfer cargo or bunkers to alleviate high stresses	是/否 Yes/no	三副 3rd officer..
慎重保存经清除的残物，以便事后处理 Stow residues from cleanup carefully prior to disposal	是/否 Yes/no	三副 3rd officer..

Note: C.O.—Chief officer
C.E.—Chief Engineer

附录 5—2

附录 5　应急措施检查表

APPENDIX 5　CHECK LISTS FOR USE IN EMERGENCIES

B 海损事故溢油应急措施检查表
Casualty Oil Spill Response Check List

拟采取的措施 ACTION TO BE CONSIDERED	实施否 ACTION TAKEN	负责人 PERSON RESPONSIBLE
立即行动 **IMMEDIATEACTION**		
发出应急警报 Sound emergency alarm	是/否 Yes/no	船长 Captain
按船舶应急程序开始部署 Initiate vessel emergency response procedures	是/否 Yes/no	船长 Captain
初始应急 **INITIAL RESPONSE**		
阻止气体进入居住舱室 Stop air intake to accommodation	是/否 Yes/no	三副/值班水手 3rd officer../Boatswain
阻止非必须的气体进入机舱 Stop non-essential air in take to engine room	是/否 Yes/no	轮机长 C.E
对诸如船体倾覆或迅速下沉危及船舶或个人的估计 Assess further danger of ship or personnel by Such as capsize of immediate sinking	是/否 Yes/no	船长 Captain
停止所有的货物或其他非必须的操作 Cease all cargo and other non-essential operations	是/否 Yes/no	大副 Chief officer..
估计是否真正发生了溢油 Assess whether oil has actually been spilt there is a probability that it will be spilt	是/否 Yes/no	三副 3rd officer..
履行报告程序 Comply with reporting procedures	是/否 Yes/no	船长 Captain
中级应急 **SECONDARY RESPONSE**		
测量所有的舱位 Sound all compartments	是/否 Yes/no	三副 3rd officer..
船舶如果搁浅，测量船舶四周 Sound around vessel if aground	是/否 Yes/no	船长 Captain
请求外部协助 Request outside assistance	是/否 Yes/no	船长 Captain

附录 5—3

拟采取的措施 ACTION TO BE CONSIDERED	实施否 ACTION TAKEN	负责人 PERSON RESPONSIBLE
停止或减少油的流量 Stop or reduce flow of oil	是/否 Yes/no	三副 3rd officer..
阻止船体过度倾斜 Counter excessive list	是/否 Yes/no	大副 Chief officer..
抑制溢油 Contain spilt oil	是/否 Yes/no	船长 Captain
开始用吸附材料或允许的消油剂进行清除 Commence clean-up procedures using absorbents and permitted solvents	是/否 Yes/no	三副 3rd officer.. .
进一步应急 **FURTHER RESPONSE**		
估计因溢漏的易燃物品而引起火灾的可能性 Assess fire risk from release of flammable substances	是/否 Yes/no	大副 Chief officer.. .
考虑疏散无关船员 Consider evacuation of non-essential crew	是/否 Yes/no	船长 Captain
估计进一步危及船舶或货物的可能性 Assess likelihood of further damage to vessel or cargo	是/否 Yes/no	船长 Captain
计算船体应力/稳性,如必要,请求岸上给予支持 Calculate stresses/stability. If necessary request shore assistance with this	是/否 Yes/no	船长 Captain
转移货物/燃料以减缓集应力 Transfer cargo or bunkers to alleviate high stresses	是/否 Yes/no	三副 3rd officer..
请求援助或请求护航至避难港 Request assistance of escort to port of refuge	是/否 Yes/no	船长 Captain
操船至溢油的上风向/远离陆地 Manoeuvre up wind of spill/away from land	是/否 Yes/no	船长 Captain
估计潮汐是否恶化现状 Assess whether tide will worsen situation	是/否 Yes/no	三副 3rd officer..
搜集天气预报并估计其影响 Obtain weather forecast and assess effect	是/否 Yes/no	轮机长 C.E
准备油泵向其它油舱、岸上或驳船输油 Prepare pumps for transfer of oil to other tanks or to shore or lightening vessel	是/否 Yes/no	大管轮 first engineer

Note: C.O.—Chief officer
C.E.—Chief Engineer

附录 5—4

附录 6　溢油应变部署表

APPENDIX 6　EMERGENCY LIST FOR SHIPBOARD OIL SPILLAGE

溢油报警信号.--.　　集合地点:主甲板

Spillage alarming signal：.--.　　Muster station: main deck

编号 No.	职务 Rank	姓名 Name	负责部位 Location in charge of	职责 Duties
1	船长 Captain		驾驶台/溢油现场 Bridge or site of oil spillage	总指挥,对外联系,执行应急计划 General commander, contact with the outside, carry out the Emergency plan
2	大副 Chief officer		溢油现场 Site of oil spillage	协助轮机长指挥 Assist chief engineer to command
3	三副 3rd officer		驾驶台/溢油现场 Bridge or site of oil spillage	值班,采取应急措施,现场记录 On duty and take emergency measures responsible for making spot records
4	三副 3rd officer		驾驶台/溢油现场 Bridge or site of oil spillage	提供携带防污器材,艇长,指挥放艇 Provide, distribute oil pollution prevention supplies, Director of the boat, Lower the boat
5	值班水手 Boatswain		溢油现场/回收艇 Site of oil spillage/ in the oil-removing boat	检查甲板出水孔,关闭有关通道,回收清除溢油 Check scuppers and shut up all passages concerned, clean and remove spilled oil
6	水手 Sailor		溢油现场 Site of oil spillage	回收清除溢油 Sailor of the boat, clean and remove spilled oil
7	水手 Sailor		溢油现场/回收艇 Site of oil spillage/ in the oil-removing boat	艇员,回收清除溢油 Sailor of the boat, clean and remove spilled oil
8	水手 Sailor		溢油现场/回收艇 Site of oil spillage/ in the oil-removing boat	艇员,回收清除溢油 Sailor of the boat, clean and remove spilled oil

附录 6—1

编号 No	职 务 Rank	姓 名 Name	负责部位 Location in charge of	职 责 Duties
9	炊事员 cook		厨房、船员居住区 Calley and accommodations	检查厨房，居住区火情，关闭有关通道，回收清除溢油 Watch fire in the galley and accommodation, shut up the ways concerned, clean and remove s spilled oil
10	轮机长 chief engineer		溢油现场 Site of oil spillage	现场指挥 Commander at the site of oil removal
11	大管轮 first engineer		机舱/溢油现场 engine room or site of oil spillage	管理机舱设备、回收清除溢油 In charge of the equipments in the engine room, clean and remove spilled oil
12	大管轮 first engineer		溢油现场 Site of oil spillage	采取应急措施，控制有关阀门，防止 溢油扩散，做好现场记录 Take emergency measures, control all valves concerned, prevent oil from spreading and make spot records
13	大管轮 first engineer		机舱/溢油现场 engine room or site of oil spillage	管理电站，负责照明，回收清除溢油 In charge of electrical panel and lighting, clean and remove spilled oil
14	机工 motor man		机舱 engine room	机舱值班，协助大管轮管理机舱设备 On duty and assist second engineer to manage the equipments in the engine room
15	机工 motorman		溢油现场 Site of oil spillage	携带防污器材，回收清除溢油 Carry out pollution prevention supplies, clean and remove spilled oil

附录 6—2

附录 7　　船上溢油应急设备清单

APPENDIX7　LIST OF OIL SPILL RESPONSE EQUIPMENT CARRIED ON BOARD

序号 NO	名称 NAME	牌号 BRAND	数量 NUMBER	存放位置 LOCATION
1	吸油棉		20 公斤	溢油间
2	棉纱		50 公斤	溢油间
3	油盆		1 个	溢油间
4	木屑		2 包	溢油间
5	泄水孔木塞		20 个	溢油间
6	铁锹		1 把	溢油间
7	水勺		2 个	溢油间
8	油桶		2 个	溢油间
9	吸油毡		100 块	溢油间
10	破布		40 公斤	溢油间

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX8 RECORD OF OIL PLLUTION PREVENTION DRILLS

日期 DATE	溢油应急类型 Type of oil spill contingence	船舶所处位置 Location of ship	参加者 participants	船长 master
JAN 2008	operational spillage.	船舶所处海域	全体船员	
FEB 2008	accidental spillage.	"	"	
MAR 2008	operational spillage	At sea. 40°28.9N/121°38.2E	全体船员	
APR 2008	accidental spillage	At sea 40°22.8N/121°32.7E	全体船员	
MAY 2008	operational spillage	At sea 40°25.1N/121°32.0E	全体船员	
JUN 2008	accidental spillage	At sea, 40°32.8N 121°40.7E	全体船员	
JUL 2008	accidental spillage	At Sea 40°30.8N 121°-49.8E	全体船员	
AUG 2008	OPERATIONAL SPILLAGE	AT SEA 40°-27.3N 121°-51.5E	全体船员	
SEP 2008	accidental spillage	AT SEA 40°28.5N 121°47.3E	全体船员	
OCT 2008	OPERATIONAL SPILLAGE	AT SEA 40°-28.6N 121°-51.5E	全体船员	
NOV 2008	ACCIDENTAL SPILLAGE	AT SEA 40°-27.6N 121°-57.7E	全体船员	
DEC 2008	OPERATIONAL SPILLAGE	AT SEA 40°-29.7N 121°-53.5E	全体船员	

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX 8 RECORD OF OIL PLLUTION PREVENTION DRILLS

日期 DATE	溢油应急类型 TYPE OF OIL SPILL CONTINGENCE	船舶所处位置 LOCATION OF SHIP	参加者 PARTICIPANTS	船长 MASTER
JAN 2009	ACCIDENTAL SPILLAGE	边防码头	全体船员	[illegible]
FEB 2009	OPERATIONAL SPILLAGE	新河船厂	全体船员	[illegible]
MAR 2009	ACCIDENTAL SPILLAGE	AT SEA <39°57.0N 121°18.0E	全体人员	[illegible]
APR 2009	OPERATIONAL SPILLAGE	AT SEA 40-33.4 N 121-50.8 E	ALL CREW	[illegible]
MAY 2009	ACCIDENTAL SPILLAGE	AT SEA 40-35.0N <121-51.9 E	ALL CREW	[illegible]
JUN 2009	OPERATIONAL SPILLAGE	AT SEA 40-31.0N 121-10.3E	ALL CREW	[illegible]
JUL 2009	ACCIDENTAL SPILLAGE	40-29.5N <121-17.8 AT SEA	ALL CREW	[illegible]
AUG 2009	OPERATIONAL SPILLAGE	40-32.5N <121-21.5E AT SEA	ALL CREW	[illegible]
SEP 2009	ACCIDENTAL SPILLAGE	40-36.1N <121-14.3E AT SEA	ALL MARINE CREW	[illegible]
OCT 2009	OPERATIONAL SPILLAGE	DALIAN	ALL CREW MEMBER	[illegible]
NOV 2009	ACCIDENTAL SPILLAGE	DALIAN	ALL CREW	[illegible]
26TH DEC 2009	OPERATIONAL SPILLAGE	TIANJIN	ALL CREW	[illegible]

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX 8 RECORD OF OIL PLLUTION PREVENTION DRILLS

日期 DATE	溢油应急类型 TYPE OF OIL SPILL CONTINGENCE	船舶所处位置 LOCATION OF SHIP	参加者 PARTICIPANTS	船长 MASTER
21TH JAN 2010	ACCIDENTAL SPILLAGE	TIANJIN	ALL CREW	
FEB 4TH 2010	OPERATIONAL SPILLAGE	TIANJIN	ALL CREW	
MAR 14TH 2010	事故性溢油 ACCIDENTICAL SPILLAGE	大连港 DAGU ANCHORAGE	全体人员 All STAFF	
APR 2010	操作性溢油 OPERATIONAL SPILLAGE	JINZHOU 40°42.13N 121°17.4E.	全体人员 ALL STAFF	
MAY 17th 2010	ACCIDENTAL SPILLAGE	JINZHOU 38-45.7N 121-16.7E	全体人员 ALL STAFF	
JUN 23 2010	OPERATIONAL SPILLAGE	JINZHOU 40-32.99N 121-20-14E	全体人员 ALL STAFF	
JUL 22 2010	ACCIDENTAL SPILLAGE	JINZHOU 40-32.17N 121-24.86E	全体人员 All staff	
AUG 13 2010	operational spillage	JINZHOU 40-37.7N 121-9.4E	全体人员 All staff	
SEP 2010	operational spillage	JINZHOU 40-42.5N 121-07.7E	All staff 全体人员	
OCT 2010	operational spillage	TIANJIN 38-55.2N 118 01.5E	All crew 全体人员	
NOV 30 2010	ACCIDENTAL SPILLAGE	TIANJIN	ALL CREW	
DEC 19 2010	OPERATIONAL SPILLAGE	TIANJIN	ALL CREW	

Appendix 8 record of oil pllution prevention drills

Date	Type of oil spill contingence	Location of ship	Participants	master
JAN-2011 25TH	ACCIDENTAL SPILLAGE	TIANJIN	ALL CREW	
FEB-2011 16TH	OPERATIONAL SPILLAGE	TIANJIN WUJING WHARF	ALL CREW	
MAR-2011 26TH	ACCIDENTAL SPILLAGE	TIANJIN WUJING WHARF	ALL CREW	
APR-2011 29TH	ACCIDENTAL SPILLAGE	TIANJIN WUJING WHARF	ALL CREW	
MAY-2011 28TH	OPERATIONAL SPILLAGE	TIANJIN WUJING WHARF	ALL CREW	
JUN-2011 16TH	ACCIDENTAL SPILLAGE	AT SEA 38-45.6N 118-10.6E	ALL CREW	
JUL-2011 26TH	ACCIDENTAL SPILLAGE	TIANJIN WUJING WHARF	ALL CREW	
AUG-2011 29TH	OPERATIONAL SPILLAGE	TINJIN WUJING WHARF	ALL CREW	
SEP-2011 21ST	OPERATIONAL SPILLAGE	TINJIN WUJING WHARF	ALL CREW	
OCT-2011 21ST	ACCIDENCIAL SPILLAGE	TIANJIN HAIJING WHARF	ALL CREW	
NOV-2011 11TH	OPERATIONAL SPILLAGE	TIANJIN HAIJING WHARF	ALL CREW	
DEC-2011 21ST	ACCIDENCIAL SPILLAGE	TIANJIN TANGGU HAIJING WHARF	ALL CREW	

Appendix 8 record of oil pollution prevention drills

date	Type of oil spill contingency	Location of the ship	Particip s	Capt
2012-01- 19TH	OPERATIONAL SPILLAGE	TANGGO TIANJIN WHARF	ALL CREW	
2012-02- 13TH	ACCIDENTAL SPILLAGE	AT SEA 37-52N 122-23.6E	ALL CREW EXCEPT DUTY CREW	
2012-03- 15	OPERATIONAL ACCIDENTAL SPILLAGE	DOHA Anchorage	ALL CREW except AT duty crew	
2012-04- 13	ACCIDENTAL SPILLAGE	DOHA Anchorage	ALL CREW except duty crew	
2012-05- 08TH	ACCIDENTAL SPILLAGE	AT SEA φ 22°20.1N λ 052°38.1E	ALL CREW except duty crew	
2012-06- 11TH	ACCIDENTAL SPILLAGE	AT SEA φ 25°21.9N λ 053°37.1E	ALL CREW except duty crew	
2012-07- 19TH	ACCIDENTAL SPILLAGE	AT SEA φ 25°26.0N λ 053°37.3E	ALL CREW except duty crew	
2012-08- 9	OPERATION SPILLAGE	AT SEA 25-29.8N 52-44.6E	ALL CREW except duty crew	
2012-09- 23	ACCIDENTAL SPILLAGE	AT SEA 25-29.5N 52-39.8E	ALL CREW except duty crew	
2012-10- 28	OPERATION SPILLAGE	AT SEA 25-25.2N 52-50.8E	ALL CREW except duty crew	
2012-11- 22	OPERATION SPILLAGE	AT SEA 25°22.1N 052°50.8E	ALL CREW except on duty crew	
2012-12- 23	OPERATION SPILLAGE	AT SEA 25°18.6N 051°42.8E	ALL CREW except on duty	

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX 8 RECORD OF OIL PLLUTION PREVENTION DRILLS

日期 DATE	溢油应急类型 TYPE OF OIL SPILL CONTINGENCE	船舶所处位置 LOCATION OF SHIP	参加者 PARTICIPANTS	船长 MASTER
JAN-27 2013	ACCIDENTAL SPILLAGE	DOHA Anchorage	All crew except duty crew	
FEB-26 2013	OPERATION SPILLAGE	DUBAI "B" Anchorage	All crew except duty crew	
MAR-26 2013	ACCIDENTAL SPILLAGE	DUBAI "B" Anchorage	All crew except duty crew	
APR-16 2013	OPERATION SPILLAGE	DUBAI "B" Anchorage	All crew except duty crew	
MAY-12 2013	ACCIDENTAL SPILLAGE	MINA SAQR	All crew except duty crew	
JUN 2013	Accidental spillage	MINA SAQR	All crew except duty crew	
JUL 2013	Accidental Spillage	INDIAN OCEAN	All crew except duty crew	
AUG 2013	OPERATION SPILLAGE	Lat 01°02.3'N Long 091°17.2'E	All crew except duty crew	
SEP 2013	operation spillage	Lat 1°05.8'N Long 091°01.3'E	All crew except duty crew	
OCT-20 2013	Accidental SPILLAGE	Samarinda/ indonesia	All crew except duty crew	
NOV-26 2013	operation spillage	Samarinda/ indonesia	All crew except duty crew	
DEC-18 2013	Accidental spillage	@Samarinda Indonesia	All crew except duty crew	

Appendix8 record of oil pollution prevention drills

Date	Type of oil spill contingency	Location of ship	Participants	captain
Jan-2014- 21C	OPERATIONAL SPILLAGE	Samarinda	ALL CREW except duty crew	
Feb -2014 -18	ACCIDENTAL SPILAGE	Samarinda Anchorage	ALL CREW EXCEPT DUTY CREW	
Mar -2014 →10	OPERATIONAL SPILLAGE	Samarinda Anchorage	ALL CREW EXCEPT DUTY CREW	
Apr -2014 - 23	OPERATION SPILLAGE	Samarinda achorage	ALL CREW EXCEPT. DUTY CREW	
May -2014 - 27	ACCIDENTAL SPILAGE	Samarinda anchorage.	ALL CREW except Duty Crew	
Jun -2014 →6.	ACCIDENTAL SPILLAGE	HAIKOU	ALL crews except Duty Crew	
Jul -2014 >0	OPERATION SPILLAGE	anchorage, ZHANG JIANG	ALL Crews except Duty crew	
Aug -2014	OPERATION SPILLAGE	20°03'.8N 110°16'.2E	ALL CREWS except Duty crews	
Sep -2014	OPERATION SPILLAGE	20°03'.8N 110°16'.2E	ALL Crews except Duty crews	
Oct -2014	OPERATION SPILLAGE	21°53.12'N 113°10.98'E	All crews except Duty crews	
Nov-2014	the vessel is reforming and repairing at DALIAN LIAONAN SHIP YARD			
Dec-2014	the vessel is reforming and repairing at DALIAN LIAONAN SHIPYARD			

Appendix8 record of oil pollution prevention drills

DATE	Type of oil spill contingency	Location of ship	Participants	Captain
JAN -2016 21st	operational spillage	Youlian shipyard NO.4	All CREW	[signature]
FEB-2016 20th	operational spillage	Youlian shipyard no.4	ALL CREW	[signature]
MAR-2016 13th	operational spillage	Youlian shipyard no.4	All CREW	[signature]
APR-2016 14th	operational spillage	Youlian shipyard no.4	All CREW	[signature]
MAY-2016 19th	operational spillage	Youlian shipyard no.0	All CREW	[signature]
JUN-2016 15th	Accidental spillage	Youlian shipyard no.0	All CREW	[signature]
JUL-2016 15th	operational spillage	Youlian shipyard	All CREW	[signature]
AUG-2016 20th	Accidental spillage	Youlian shipyard	All CREW	[signature]
SEP-2016 17th	operational spillage	Youlian shipyard.	All CREW	[signature]
OCT-2016 26th	SPILLAGE DRILL	~~[illegible]~~ OPS 021° 08.0N 114° 40.4E	All CREW	[signature]
NOV-2016 15th	SPILLAGE DRILL	SOUTH CHINASEA	All CREW	[signature]
DEC-2016 27th	SPILLAGE DRILL	NO.4 [illegible] MEIKOU CHINA	All CREW	[signature]

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX 8 RECORD OF OIL PLLUTION PREVENTION DRILLS

日期 DATE	溢油应急类型 TYPE OF OIL SPILL CONTINGENCE	船舶所处位置 LOCATION OF SHIP	参加者 PARTICIPANTS	船长 MASTER
JAN-2017 22nd	Spillage. Drill	10.4 Anchorage. of Hai Kou	All Crew	
FEB-2017 23rd	Spillage Drill	10.4 Anchorage. of HAI Kou	All Crew	
MAR-2017 18th	Spillage Drill	10.4 Anchorage of HAI Kou	All Crew	
APR-2017 07th	Spillage Drill	NO.4 Anchorage of Hai Kou	All crews	
MAY-2017 23rd	Spillage Drill	14° 02.616 N 110° 19.122 E	All crews	
JUN-2017 23rd	Spillage Drill	1° 19.59 N 103° 39. 10 E	All crews	
JUL-2017 16th	Spillage Drill	6° 74.0875 119° 13. 718 E	All crews	
AUG-2017 21st	Spillage Drill	02° 26.36 S 132° 45. 33 E	All crews	
SEP-2017 17th	Spillage Drill	02° 16.6485 133° 01.471 E	All crew	
OCT-2017 11th	Spillage. Drill	02° 19.269 S 132° 51. 6813	All crew	
NOV-2017 6th	Spillage Drill	02° 26. 875 132° 45° 0583	All crew	
DEC-2017 8th	Spillage Drill	02° 23. 3615 133° 08. 3436	All crew	

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX 8 RECORD OF OIL PLLUTION PREVENTION DRILLS

日期 DATE	溢油应急类型 TYPE OF OIL SPILL CONTINGENCE	船舶所处位置 LOCATION OF SHIP	参加者 PARTICIPANTS	船长 NASTER
JAN-2018 6th	Spillage Drill	02°20.354S 133°08.353E	All crew	
FEB-2018 10th	Spillage Drill	02°17.426S 133°08.270E	All crew	
MAR-2018 24th	Spillage Drill	02°27.635S 133°13.795	All crew	
APR-2018 20th	Spillage Drill	01°18.421N 103°38.791E	All crew	
MAY-2018 29th	Spillage Drill	05°37.751N 107°00.944E	All Crew	
JUN-2018 28th	Spillage Drill	35°07.812N 129°02.540E	All Crew	
JUL-2018 29	oil spillage Drill	44°34.647N 145°56.814E	All Crew	
29 AUG-2018	oil spillage drill	44°36.647N 145°55.823E	All Crew	
SEP-2018 29	oil spillage drill	24°31.05N 122°08.66E	All Crew	
15 OCT-2018	oil spillage drill	1°18.761N 105°38.410E	All Crew	
NOV-2018	~~oil spillage drill~~			
29 DEC-2018	oil spillage drill	5°21.02N 009°[illegible].12E	All Crew	

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX 8 RECORD OF OIL PLLUTION PREVENTION DRILLS

日期 DATE	溢油应急类型 TYPE OF OIL SPILL CONTINGENCE	船舶所处位置 LOCATION OF SHIP	参加者 PARTICIPANTS	船长 NASTER
26 JAN-2019	oil spillage drill	05°34.04N 005°23.1E	All crew	
23 FEB-2019	oil spillage drill	05°30.4N 005°05.4E	All crew	
28 MAR-2019	oil spillage drill	05°42.98N 004°57.3E	All crew	
18 APR-2019	oil spillage drill	05°45.8N 004°55.8E	All crew	
11 MAY-2019	oil spillage drill	05°27.81N 005°07.4E	All crew	
~~13~~ JUN-2019	~~oil spillage drill~~		All crew	
13rd JUL-2019	oil spillage drill	01°23.05N 105°58.08E	All crew	
24th AUG-2019	oil spillage drill	01°44.79N 104°53.99E	All crew	
13th SEP-2019	oil spillage drill	05°02.46N 114°35.2E	All crew	
3rd OCT-2019	oil spillage Drill	05°03.245N 114°39.322E	All crew	
13rd NOV-2019	oil spillage Drill	05°04.033N 114°42.321E	All crew	
20th DEC-2019	oil spillage Drill	05°10.169N 114°36.054E	All crew	

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX 8 RECORD OF OIL PLLUTION PREVENTION DRILLS

日期 DATE	溢油应急类型 TYPE OF OIL SPILL CONTINGENCE	船舶所处位置 LOCATION OF SHIP	参加者 PARTICIPANTS	船长 NASTER
11th JAN-2020	oil spill Drill	05° 17.252 N 114° 42.442 E	All crew	
12 FEB-2020	oilspill Drill	05°14.20'N 114°46.89'E	All crew	
16 MAR-2020	OILSPILL Drill	05°11.40N 114°45.3E	All crew	
23 APR-2020	Oilspill Drill	05°02.834 116°30.71E	All crew	
14 MAY-2020	Oilspill Drill	05°06.99N 115°01.20E	All crew	
03 JUN-2020	Oilspill Drill	37°47.68N 121°57.40E	All crew	
23 JUL-2020	Oilspill Drill	20°03.83N 110°06.8E	All crew	
23 AUG-2020	Oilspill Drill	20°03.794N 110°04.604E	All crew	
25 SEP-2020	oil spill Drill	20°01.491N 109°54.41E	All crew	
24 OCT-2020	oil spill Drill	20°16.790N 109°28.799E	All crew	
25 NOV-2020	Oil Spill Drill	20°05.204N 110°04.219'E	All crew	
25 DEC-2020	Oil Spill Drill	20°11.519'N 110°21.635'E	All crew	

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX 8 RECORD OF OIL PLLUTION PREVENTION DRILLS

日期 DATE	溢油应急类型 TYPE OF OIL SPILL CONTINGENCE	船舶所处位置 LOCATION OF SHIP	参加者 PARTICIPANTS	船长 NASTER
22-JAN-2021	Oil spill Drill	20°00.255'N 110°01.573'E	All Crew	
27-FEB-2021	Oil spill Drill	20°00.272'N 110°01.647'E	All Crew	
21-MAR-2021	Oil spill Drill	30°15.249'N 122°15.029'E	All Crew	
29-APR-2021	Oil spill Drill	29°09.610'N 124°39.344'E	All Crew	
29-MAY-2021	Oil Spill Drill	125°03.581'E 29°05.567'N	All Crew	
26-JUN-2021	Oil spill Drill	25°14.760'N 117°48:184'E	All Crew	
4-JUL-2021	Oil Spill Drill	29°38.381'N 122°23.621	All Crew	
6-AUG-2021	Oil spill Drill	121°46.046'E 29°02.242'N	All Crew	
12-SEP-2021	Oil Spill Drill	02°56.11'N 105°09.0'E	All Crew	
20th OCT-2021	Oil Spill drill	Free port Abu Dhabi	All crew	
NOV-2021				
DEC-2021				

附录 8 防止油污训练记录

APPENDIX 8 RECORD OF OIL PLLUTION PREVENTION DRILLS

日期 DATE	溢油应急类型 TYPE OF OIL SPILL CONTINGENCE	船舶所处位置 LOCATION OF SHIP	参加者 PARTICIPANTS	船长 NASTER
JAN-2020				
FEB-2020				
MAR-2020				
APR-2020				
MAY-2020				
JUN-2020				
JUL-2020				
AUG-2020				
SEP-2020				
OCT-2020				
NOV-2020				
DEC-2020				

HILONG	船舶紧急情况标明、阐述和反应程序 Emergency Response Procedure	文件号 Document No.	HLGC-P-05
		版本号 Version No.	5.9

附件一 Appendix1:

各国海事协调通信联系方式

Contact Number of Maritime Administration

国家 Country name	搜救中心 Rescue	国际电话号码 Phone	国际电传号码 Telex
阿根廷 Argentina	RCC Buenos Aires	+54 13113682 +54 13129553	3221338 PACEL AR
澳大利亚 Australia	MRCC Canberra	+61 62475244	71 62349 FSS SC A-D
比利时 Belgium	RCC Ostend	+32 59701100	46 82125 LOODSW B
巴西 Brazil	RCC Rio de Janeiro	+55 212166056	38 2135231 MMAR BR
保加利亚 Bulgaria	MRCC Varna	+359 52229544	67 77486 MRCCV BG
加拿大太平洋海岸 Canada north pacific 北大西洋海岸 North Atlantic	RCC Victoria RCC Halifax	+1 6043802333 +1 9024264730	21 0497410 RCC VIC 21 01921533 CCG RCC HFX
智利 Chile	Valparaiso	+56 3258091	342 30602 DGTMM CL
中国 China	MRCC 1，Beijing	+86 1363941	85 222258 CMSAR CN 85 222258 CMSAR CN
丹麦 Danmark	MRCC Aarhus	+45 6123099	55 64458 RCC ARH DK
芬兰 Finland	RCC Helsinki	+358 0639400 +358 0176488	57 124777 SLMJK SF
德国 German	RCC Rostock RCC Bremen	+37 8152446 +49 4215370777	41 246466 RCCBR D 41 244754 RCCBR D
希腊 Greece	RCC Piraeus	+30 14112500 +30 14173238 +30 14113353 +30 14121211 EXT 126	601 212022 YEN GR 601 211588 RCC GR 601 212273 YEN GR 601 213594 YEN GR
格陵兰岛 Greenland	MRCC Groennedal	+299 1417111	503 90502 GLK GD
香港 Hongkong	MRCC Hongkong	+852 5454645 +852 5450182 EXT274，275，281，282	802 63607 MDPCC HX
意大利 Italy	RCC Rome		43 614403 DIFMARI 43 614156 DIFMARI
日本 Japan	Maritime Safety Agency Tokyo	+81 35919812	72 2225193 JMSAHQ J

科威特 Koweit	Maritime Affairs Dept.	+965 4814371 +965 4814372	496 22197 USPTT KT
马来西亚 Malaysia	MRCC Kuala Lumpur	+60 33686616	84 38748
荷兰 Holand	MRCC Valkenburg	+31 171852123 +31 171752225	44 36737 RCCVB NL
荷兰(安的列斯) Holand Andeans	MRCC Curacao	+599 981628	390 1040 KMARC NA
新西兰 New Zealand	MRCC Auckland	+64 9775261	74 30274 NZAIR
挪威 Norway	RCC South Norway RCC Northern Norway	+47 451700 +47 8121267 +47 8124575	56 33163 RCCS N 56 64293 RCCN N
阿曼 Oman	RCC Muscat	+968 614211	498 5592 SOAF OMAN ON
波兰 Poland	RCC Gdynia	+48 98205551	63 054262 RCC PL
葡萄牙欧洲大陆亚速尔群岛 Azores	MRCC Lisbon MRCC Del Gada	+351 1927653 +351 9627261	404 42126 MRCC L 404 82479 MRCC PD
新加坡 Singapore	Singapore Marine Dept.	+65 2785611 FAX：+65 2790231	87 50287 MARDEP
西班牙 Spain	MRCC Madrid	+34 17414500 +34 12221141	52 57448 52 57489
瑞典 Sweden	MRCC Gothenburg	+46 30062000	54 9290
土耳其 Turkey	RCC Istanbul Radio Coast Station	+90 15735291	607 31152 ISTZ TR
英国 England	MRCC Falmouth	+44 326318102 +44 326317575 FAX： +44 326318342	51 45560 FALMCG G
美国 大西洋 太平洋后上部区域 USA	MRCC Newyork MRCC Alameda Coastguard Headquarters Washington D.C.	+1 2126687055 +1 4154373700 +1 2024261830	230 12775 USCG RCC NYK 230 172343 CG ALDA 230 892427 COGARD SAR WSH
俄罗斯 Russia	Sak Agency V/O Moreplayanie Moscow	+7 0952580878 +7 095258882 +7 8121849808	64 411197 MMF SU 64 121512 RCC SU

附件二 Appendix 2:

搜救单位电话（中国）

China Maritime Rescue Centre

序号 No	单位 Organizations	电话 Phone	传真 Fax
1	中国海上搜救中心 maritime rescue center of china	+86 1065292218	+86 1065292245
2	辽宁省海上搜救中心 MRC of Liaoning province	+86 41182635487	+86 41182622230
3	河北省海上搜救中心 MRC of Hebei province	+86 3353696806	+86 3353696809
4	天津市海上搜救中心 MRC of Tianjin city	+86 2258876995	+86 2258876990
5	山东省海上搜救中心 MRC of Shandong province	+86 53282654437	+86 53282654497
6	江苏省水上搜救中心 MRC of Jiangsu province	+86 2583279620	+86 2583279663
7	上海海上搜救中心 MRC of Shanghai city	+86 2153931419	+86 2153931420
8	浙江省海上搜救中心 MRC of Zhejiang province	+86 57185454372	+86 57185454810
9	福建省海上搜救中心 MRC of Fujian province	+86 59183838801	+86 59183838820
10	广东省海上搜救中心 MRC of Guangdong province	+86 2083334384	+86 2083160900
11	广西海上搜救中心 MRC of Guangxi province	+86 7715531110	+86 7715537517
12	海南省海上搜救中心 MRC of Hainan province	+86 89868653899	+86 89868666231
13	中海油总应急办 Emergency dept of CNOOC	+86 1084521958	

中国海上搜救专用电话:12395

The special phone for maritime rescue of china: 12395

附件三 Appendix 3:

海龙公司 SMS 岸基人员通讯录

Shore Based Personnel Contact list

部门 Department	人员 Personnel	职务 Position	负责船舶(参考附件四) Vessels in charge (Refer to App. 4)	办公室电话 Business Tel	手机 Mobile Tel
公司领导 Leaders	衣京波 Yi Jingbo	总经理 President	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+86 2266225049	+86 13512289772
	吴荣钦 Wu Rongqin	指定人员 DPA	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+86 2266365973	+86 13920071871
	Alex Yew	高级副总经理 Senior Vice President	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+65 62238748 +86 2266365892	+65 91547518 +86 18522786691
	姜海 Jiang Hai	人事副总经理/船员部主任 Crewing Vice President / Manager	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+86 2266365863	+86 13622045070
	房方 Fang Fang	安全生产副总经理/主任 M &S Vice President/ Manager	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+86 2266365939	+86 13933211320
	张树明 Zhang Shuming	物资装备副总经理/主任 Technical Vice President/ Manager	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+86 2266365960	+86 13612190388
	Benny Chia	副指定人员/安全生产部副主任 Deputy DPA/ M&S Deputy Manager	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+86 2266365865 +65 62238748	+65 81268051 +86 18522783176
ISM 办公室 ISM Dept.	张天衡 Zhang Tianheng	ISM 办公室主任 ISM Department Manager	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+86 2266365975	+86 13602091392
	周凤雨 Zhou Fengyu	ISM 管理 ISM Executive	表 1 Table 1	+86 2266365807	+86 15900275684
	郭立姿 Guo Lizi	ISM 管理 ISM Executive	表 2 Table 2	+86 2266365826	+86 18630803711

HILONG

船舶紧急情况标明、制造和反应程序
Emergency Response Procedure

文件号 Document No.	HLGC-P-05
版本号 Version No.	5.9

船员部 Crew Dept	张云胜 Zhang Yunsheng	船员副主任 Crew Department Deputy Manager	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+86 22-66225047	+86 15922137345
	吴文君 Wu Wenjun	船员管理 Manning Executive	表 1 Table 1	+86 2266365936	+86 15902267719
	赵源舰 Zhao Qijian	培训管理 Training Executive	表 1 Table 1	+86 2266365837	+86 15122912271
	李军 Li Jun	船员管理 Manning Executive	表 2 Table 2	+86 2266365867	+86 13820693981
	宋伟 Song Wei	船员管理 Manning Executive	表 2 Table 2		+86 18020081226
安全生产部 Marine/Safety Dept	韩佳合 Han Guihe	安全生产副主任 Marine/Safety Deputy Manager	表 2 Table 2	+86 2266365883	+86 13920906865
	Foeke Tulner	高级海务主管 Senior Port Captain	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+994 553589645	+63 9178881816
	卢德宝 Lu Debao	海务主管 Port Captain	表 1 Table 1	+86 2265298932	+86 13820322818
	李劲松 Li Jinsong	海务主管 Port Captain	表 1 Table 1	+86 2266365825	+86 13752424100
	刘胜利 Liu Shengli	海务主管 Port Captain	表 2 Table 2	+86 2266365929	+86 13920758200
物资装备部 Technical Dept.	周向忠 Zhou Xiangzhong	物资装备副主任 Technical Department Deputy Manager	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+86 2266365971	+86 13602102899
	Andrew Xie	物资装备副主任 Technical Department Deputy Manager	表 1 Table 1	+65 62238748 +86 2266365865	+65 93666283 +86 15620682905
	Tan Yeow Kwang	高级机务主管 Senior Technical Superintendent	表 1+表 2 Table 1+Table 2	+65 96806999	
	李庆利 Li Qingli	机务主管 Technical Superintendent	表 1 Table 1	+86 66365875	+86 13682099853

天津海龙石油地球物理勘探有限公司
HILONG GEOPHYSICAL CO., LTD.

页码 5/7
Page5/7

生效日期：2021-03-20
Date: March 20, 2021

HILONG	船舶紧急情况标明、阐述和反应程序 Emergency Response Procedure	文件号 Document No.	HLGC-P-05
		版本号 Version No.	5.9

	闫旭 Yan Xu	机务主盲 Technical Superintendent	表 2 Table 2	+86 2266365962	+86 18602243230
	伊建华 Yi Jianhua	机务主盲 Technical Superintendent	表 2 Table 2	+86 2266365925	+86 15822510720
	李思雨 Li Siyu	机务助理 Technical Assistant	表 1 Table 1	+86 2266365875	+86 15122708782
	史颖 Shi Ying	机务助理 Technical Assistant	表 1 Table 1	+86 2266365873	+86 13612167289
	戴丽丽 Dai Lili	机务助理 Technical Assistant	表 2 Table 2	+86 2266365961	+86 13612136893

天津海龙石油地球物理勘探有限公司
HILONG GEOPHYSICAL CO., LTD.

页码 6/7
Page 6/7

生效日期：2021-03-20
Date: March 20, 2021

附件四 Appendix 4:

海龙公司船舶通讯录

Contact List of Vessels

Table 1:

船名 Name of Vessels	电话 Tel	邮箱 E-mail
东方勘探一号 DONGFANGKANTAN NO.1	+870 761125861 +47 23675666	capt.dfkt1@cnpc.com.cn
东方勘探二号 DONGFANGKANTAN NO.2	+65 63727180 +870 773907253	capt.dfkt2@cnpc.com.cn
BGP.CHALLENGER	+47 23675807 +87 0773 244 300	capt.challenger@cnpc.com.cn
BGP PROSPECTOR	+47 2367 5096 +870 773202842	capt.prospector@cnpc.com.cn
GEO SERVICE I	+870 773240040	geo.service1@ipsignature3.net
DONG FANG KAN TAN 3	+870 773158900	capt.dfkt3@ipsignature3.net
BGP COMMANDER	+870 773159627 +65 637 27 250	capt.commander@cnpc.com.cn
BGP GLORY	+65 63 727 150 +870 773244354	capt.glory@cnpc.com.cn
BGP EXPLORER	+65 63727160 +870 7731 59810	capt.explorer@cnpc.com.cn
BGP PIONEER	+47 23675767	capt.pioneer@cnpc.com.cn

Table 2:

船名 Name of Vessels	电话 Tel	邮箱 E-mail
海豹二号 HAI BAO ER HAO		haibao2@cnpc.com.cn
海豹三号 HAI BAO SAN HAO	+86 15053052591	haibao3@cnpc.com.cn
海豹 4 号 HAI BAO 4 HAO		haibao4@cnpc.com.cn
海豹五号 HAI BAO WU HAO	+870 773120392	haibao5@cnpc.com.cn
海豹六号 HAI BAO LIU HAO	+870 773120358	haibao6@cnpc.com.cn
海豹七 HAI BAO QI	+870 773120253	haibao7@cnpc.com.cn
海豹九 HAI BAO JIU	+86 17497017596	haibao9@cnpc.com.cn

附录 9　船舶资料与图纸
APPENDIX 9 SHIP'S INFORMATION AND DRAWINGS

1　总布置图

GENERAL ARRANGEMENT PLAN

2　主辅机燃油系统

ME/D/G FO SYSTEM

3　机舱舱底，压载，消防，系统图

BILGE, BALLAST & FIRE W, SYSTEM IN R/M

4　全船消防系统

HULL FIRE WATER SYSTEM

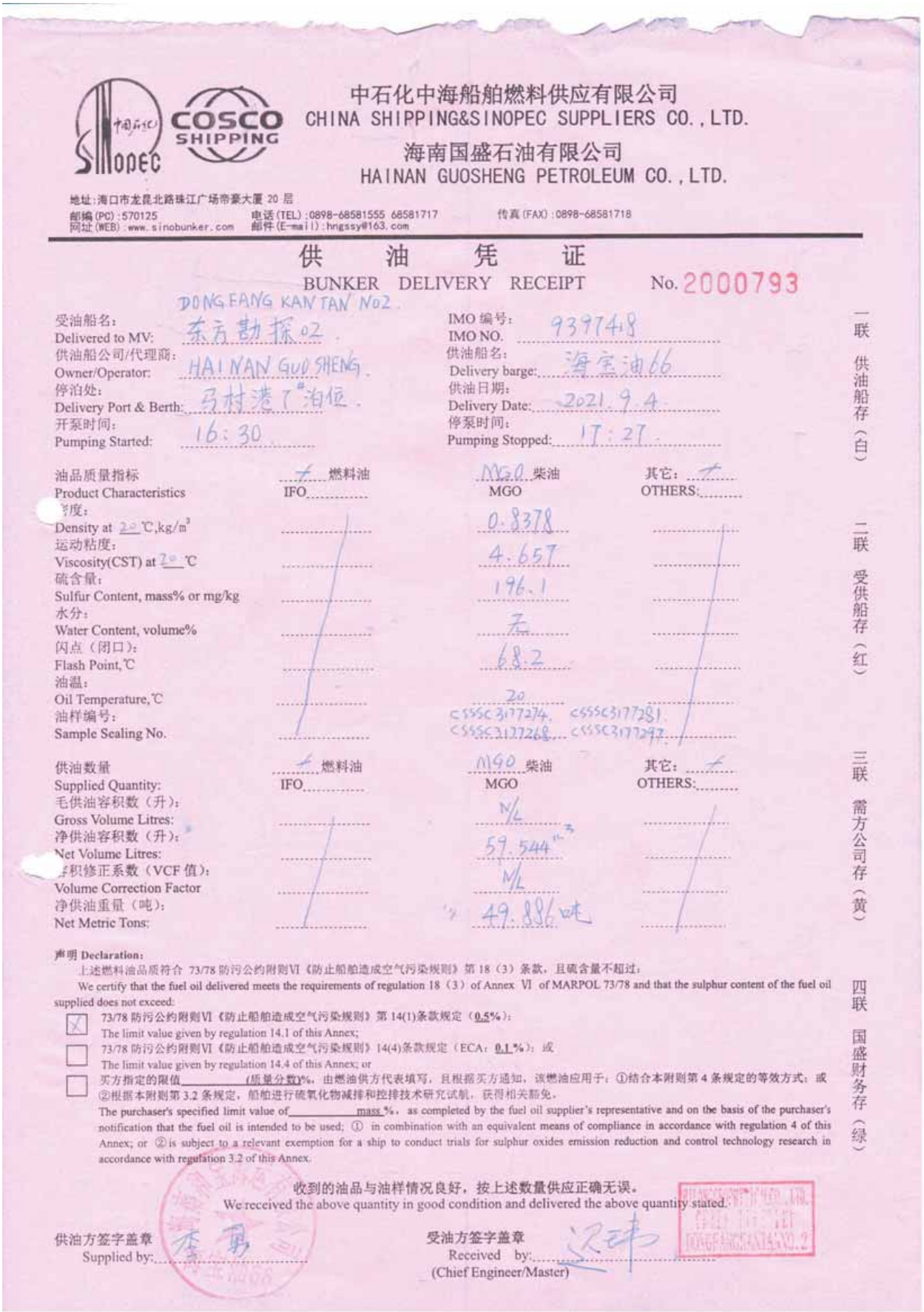
5　主机滑油系统

M/E L.O. SYSTEM

6　完整稳性计算书/破舱稳性计算书

INTACT STABILITY / DAMAGE STABILITY

附录 9—1



中石化中海船舶燃料供应有限公司
CHINA SHIPPING&SINOPEC SUPPLIERS CO.,LTD.
海南国盛石油有限公司
HAINAN GUOSHENG PETROLEUM CO.,LTD.

地址:海口市龙昆北路珠江广场帝豪大厦 20 层
邮编(PC):570125 电话(TEL):0898-68581555 68581717 传真(FAX):0898-68581718
网址(WEB):www.sinobunker.com 邮件(E-mail):hngssy@163.com

供 油 凭 证
BUNKER DELIVERY RECEIPT No. 2000793

受油船名/Delivered to MV: DONG FANG KAN TAN No2. 东方勘探02.
IMO 编号/IMO NO.: 9397418
供油船公司/代理商/Owner/Operator: HAINAN GUO SHENG.
供油船名/Delivery barge: 海宝油66
停泊处/Delivery Port & Berth: 马村港了泊位.
供油日期/Delivery Date: 2021.9.4
开泵时间/Pumping Started: 16:30
停泵时间/Pumping Stopped: 17:27

油品质量指标 Product Characteristics	燃料油 IFO	柴油 MGO	其它 OTHERS:
密度 Density at 20℃,kg/m³		0.8378	
运动粘度 Viscosity(CST) at 20℃		4.657	
硫含量 Sulfur Content, mass% or mg/kg		196.1	
水分 Water Content, volume%		无	
闪点（闭口）Flash Point,℃		68.2	
油温 Oil Temperature,℃		20	
油样编号 Sample Sealing No.		CSSSC3177274, CSSSC3177268	CSSSC3177281, CSSSC3177297

供油数量 Supplied Quantity:	燃料油 IFO	柴油 MGO	其它 OTHERS:
毛供油容积数（升）Gross Volume Litres:		N/L	
净供油容积数（升）Net Volume Litres:		59.544 m³	
体积修正系数（VCF 值）Volume Correction Factor		N/L	
净供油重量（吨）Net Metric Tons:		49.886 吨	

声明 Declaration:
上述燃料油品质符合 73/78 防污公约附则VI《防止船舶造成空气污染规则》第 18（3）条款，且硫含量不超过：
We certify that the fuel oil delivered meets the requirements of regulation 18（3）of Annex VI of MARPOL 73/78 and that the sulphur content of the fuel oil supplied does not exceed:

☑ 73/78 防污公约附则VI《防止船舶造成空气污染规则》第 14(1)条款规定（0.5%）：
The limit value given by regulation 14.1 of this Annex;

☐ 73/78 防污公约附则VI《防止船舶造成空气污染规则》14(4)条款规定（ECA：0.1%）；或
The limit value given by regulation 14.4 of this Annex; or

☐ 买方指定的限值_____（质量分数）%，由燃油供方代表填写，且根据买方通知，该燃油应用于：①结合本附则第 4 条规定的等效方式；或②根据本附则第 3.2 条规定，船舶进行硫氧化物减排和控排技术研究试航，获得相关豁免。
The purchaser's specified limit value of_____mass %，as completed by the fuel oil supplier's representative and on the basis of the purchaser's notification that the fuel oil is intended to be used; ① in combination with an equivalent means of compliance in accordance with regulation 4 of this Annex; or ②is subject to a relevant exemption for a ship to conduct trials for sulphur oxides emission reduction and control technology research in accordance with regulation 3.2 of this Annex.

收到的油品与油样情况良好，按上述数量供应正确无误。
We received the above quantity in good condition and delivered the above quantity stated.

供油方签字盖章 Supplied by:

受油方签字盖章 Received by: (Chief Engineer/Master)

一联 供油船存（白）
二联 受供船存（红）
三联 需方公司存（黄）
四联 国盛财务存（绿）

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.

2 **PC 3.1.2**

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: Приморск, 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 **28.01.2020**
Completion date of the survey on which this Certificate is based (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 **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:

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА 172 РС 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:

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.

4

PC 2.4.5

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

3

PC 2.4.20

20.01245.173

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)

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)

№ ***20.01251.173***

** 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*
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
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:

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА 172 РС 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:

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

Дата
Date

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

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

Дата
Date

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

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

Дата
Date

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

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

4

PC 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

(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

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

...ислы 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 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* 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)).

4 **PC 2.4.23**

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).

PC 2.4.23 **20.01246.173** 5

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 1,6 м^3
Total capacity m^3

Место расположения 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
Location
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; EB, frs. 65-66, P; EB, frs. 74-75, C; Boatswain store, frs. 122-123, C.

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 *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: Новгородское, Россия / Novgorodskoe, Russia

Дата / Date: 23.03.2021

(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

(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)

3-е ежегодное освидетельствование
3rd annual survey

Место / Place

Дата / Date

(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)

4-е ежегодное освидетельствование
4th annual survey

Место / Place

Дата / Date

(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)

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 1202
и "Калас" пр MPSV12
Представитель ООО Невский - СС3
(подпись, расшифровка подписи) 16
Представитель 08
19
(подпись, расшифровка подписи)

120 ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ BRANCH OFFICE
РС RS
ОДОБРЕНО APPROVED
Российским морским регистром судоходства по поручению Морской администрации
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)(a) *«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)(a) 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 MEPC.85(44),MEPC.137(53) и MEPC.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	**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.

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

MPSV12.02-LMPP-164 9

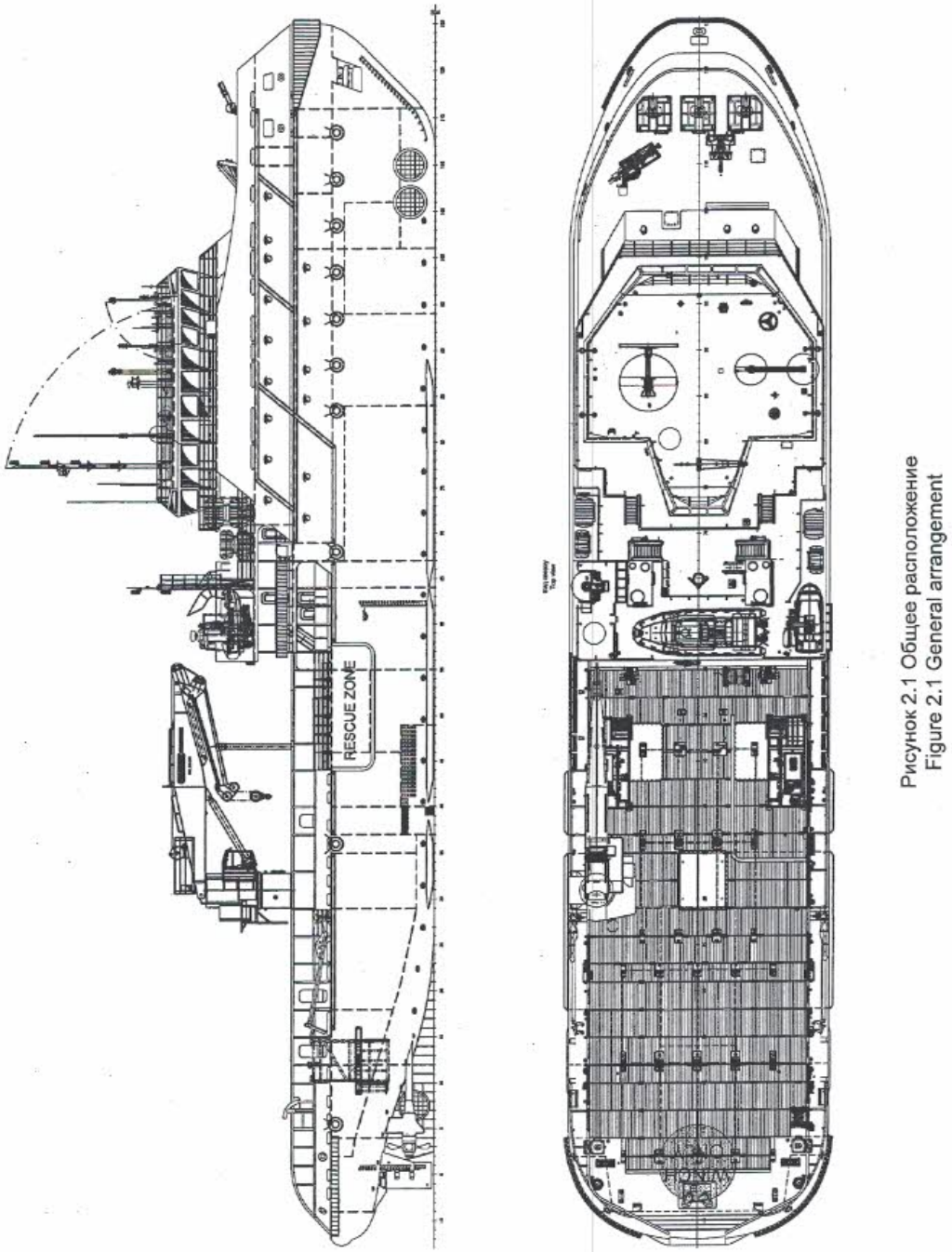


Рисунок 2.1 Общее расположение
Figure 2.1 General arrangement

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	"KALAS"
	Call sign	UBVS4
	Flag	Russian Federation
BB	Date and time of event, UTC	D D H H M M
CC	Position, latitude, longitude or DD	Bearing, distance from landmark
	Latitude	g g m m N S
	Longitude	g g g m m E W
		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	g g g
	Wind: speed (Beaufort)	
	Swell: direction	g g g
	Swell: height (m)	
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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

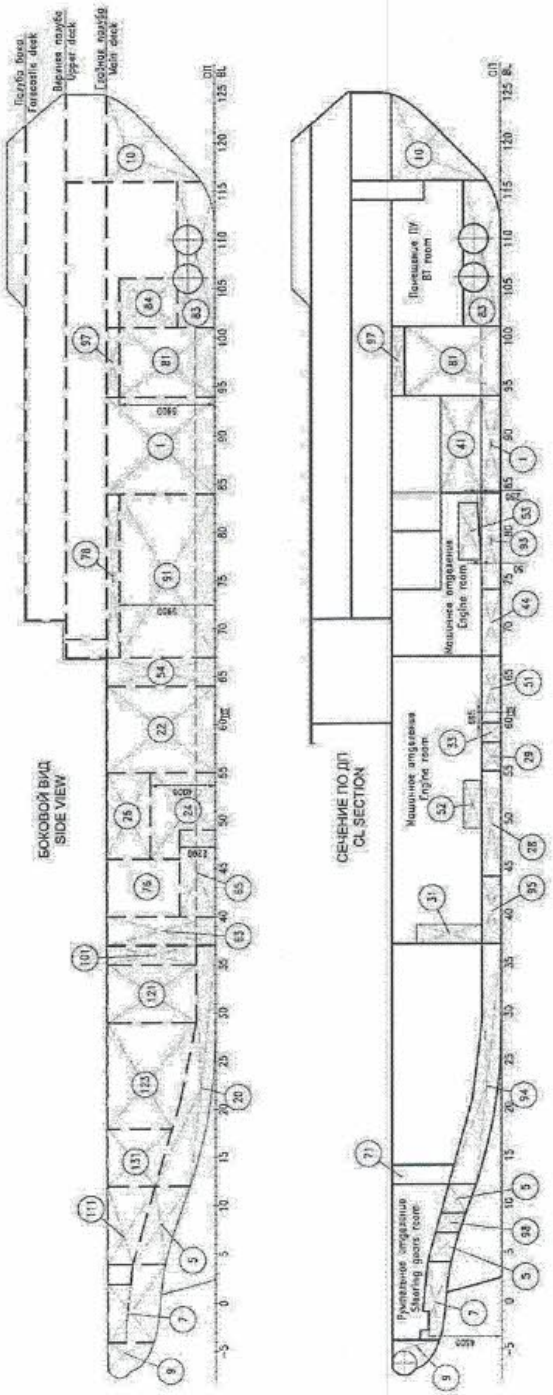
Приводимые в алфавитном порядке буквенные обозначения в вышеприведенной форме взяты из «Общих принципов систем судовых сообщении и требовании к судовым сообщениям, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря», принятых 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.

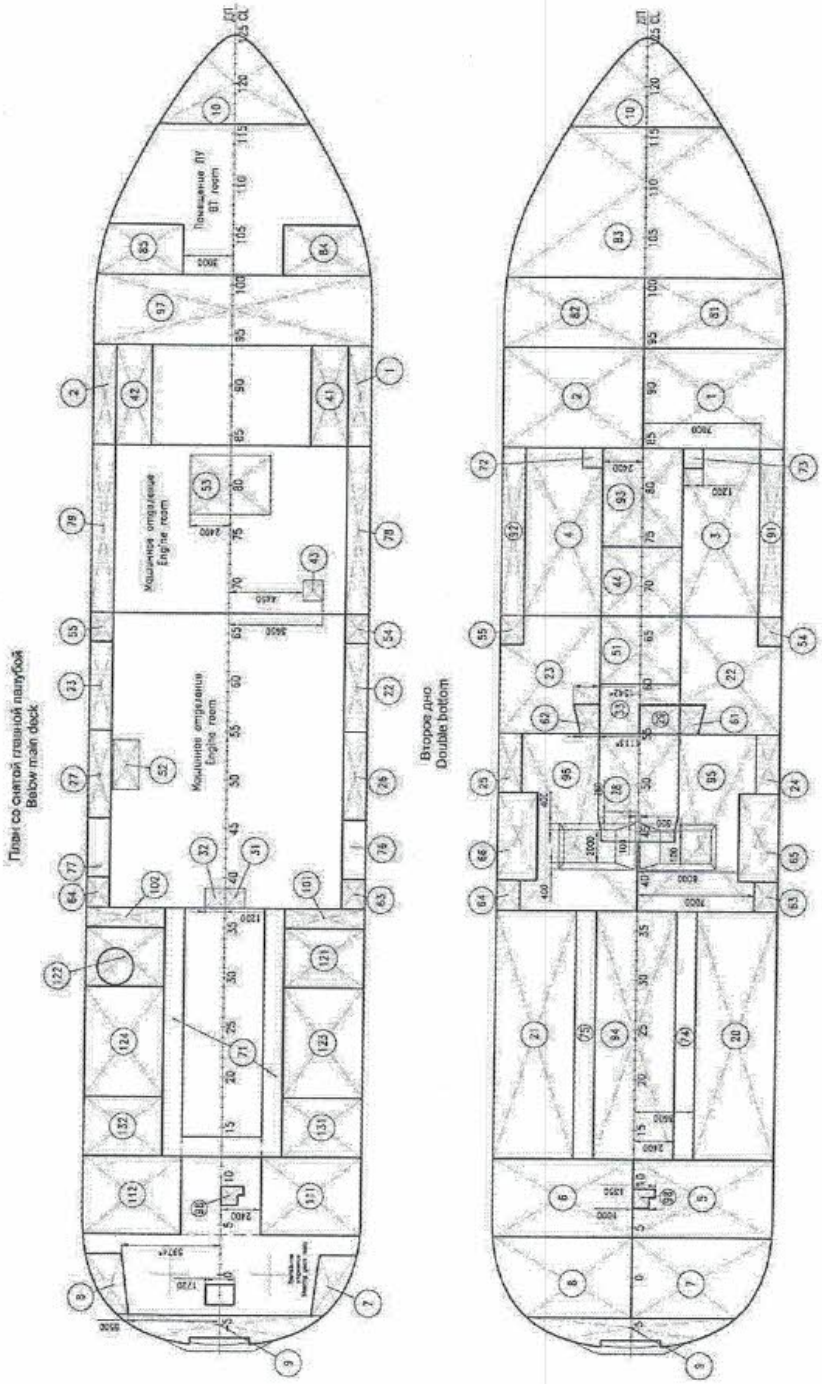
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 Дополнительная информация по судну
/ APPENDIX 2 Additional Ships Information /

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»

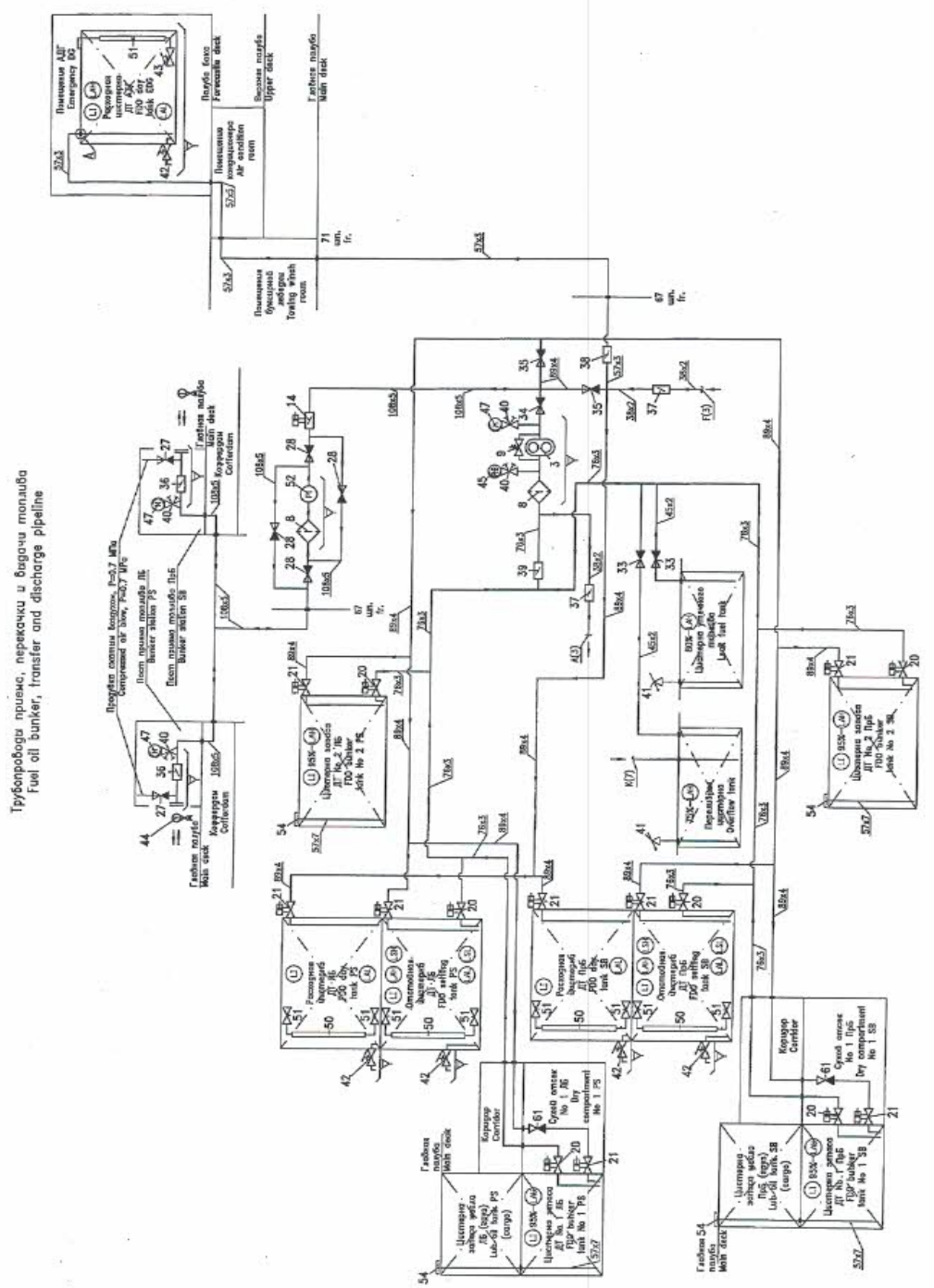
№ на схеме N at scheme	Наименование Denomination	Расположение Location	Объем, м³ Volume, cub.m	X, м X, m	Y, м Y, m	Z, м Z, m	i, м⁴ i, м⁴
Балласт (промывочная вода) / Ballast (drill water)							
1	Балластная (промывочная вода) цистерна 1 ПрБ Ballast (drill water) tank 1 StB	84 - 94	96.76	16.65	5.56	2.14	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»

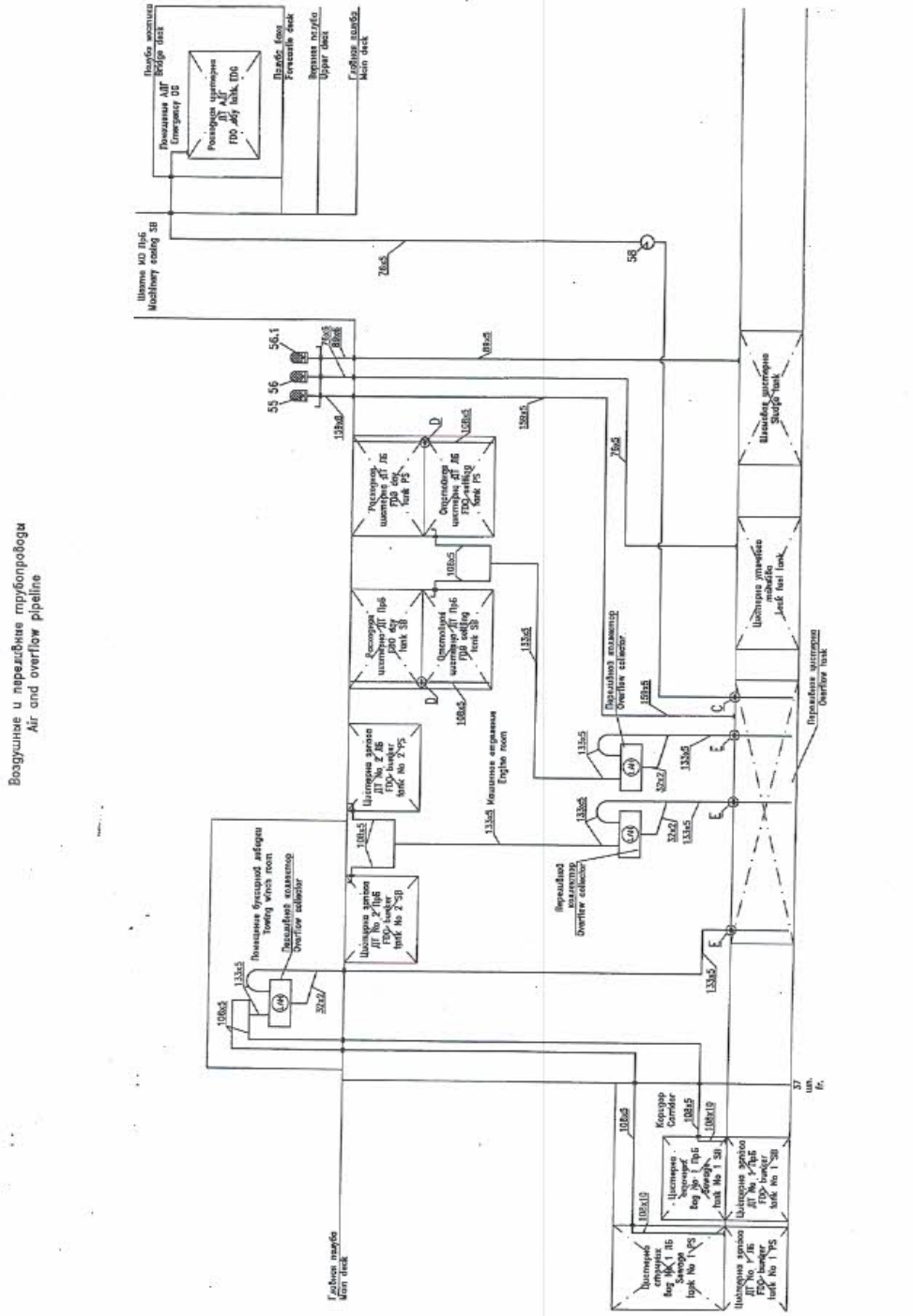


MPSV12.02-LMPP-164

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

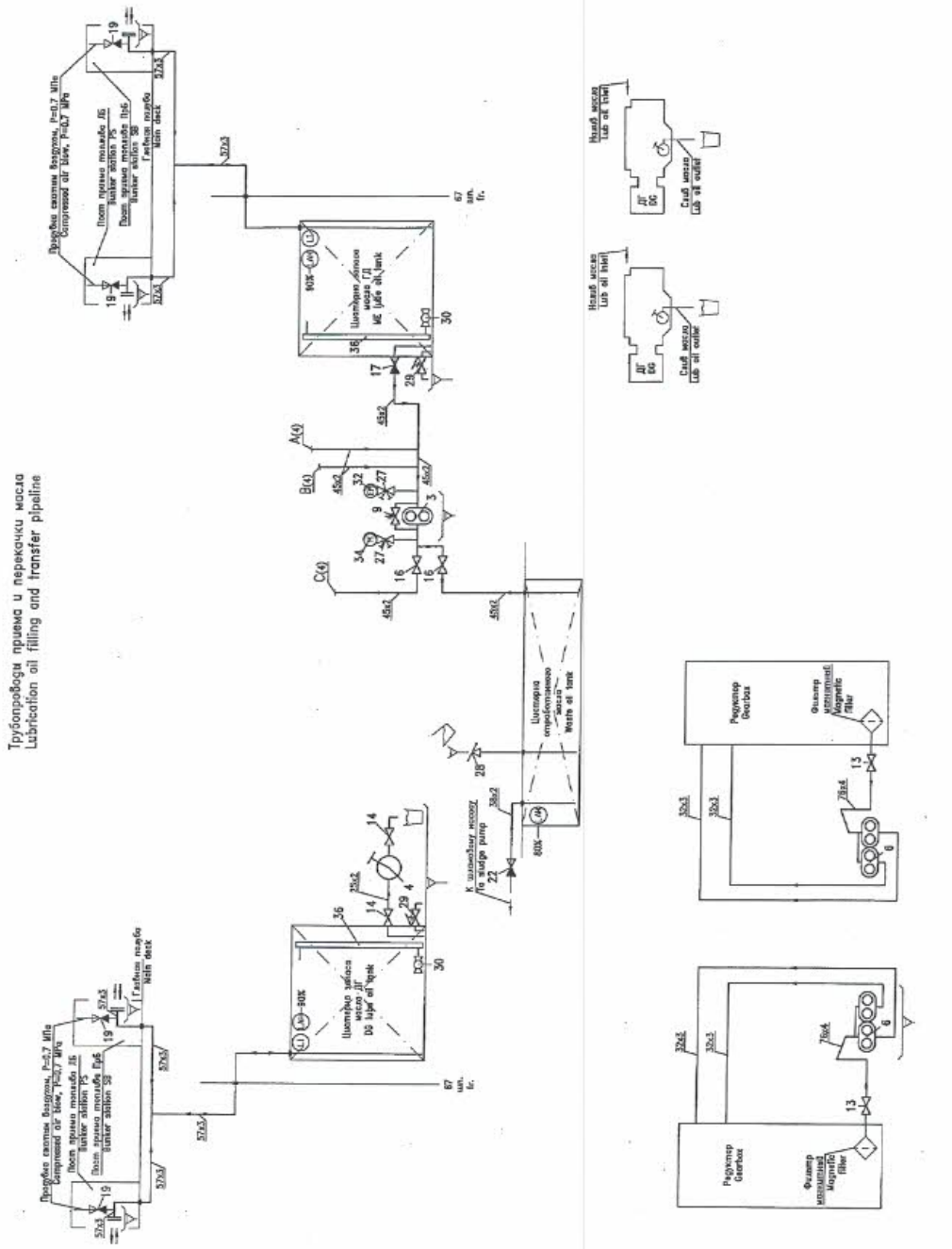
Условные обозначения Symbols	
Условное обозначение Mark	Наименование Name
	Насос шестеренный Gear pump
	Охладитель Cooler
	Фильтр Filter
	Фильтр-индикатор Safety filter
	Клапан предохранительный Safety valve
	Клапан подпорный Spring valve
	Затвор поворотный дисковый с дистанционным гидравлическим приводом 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

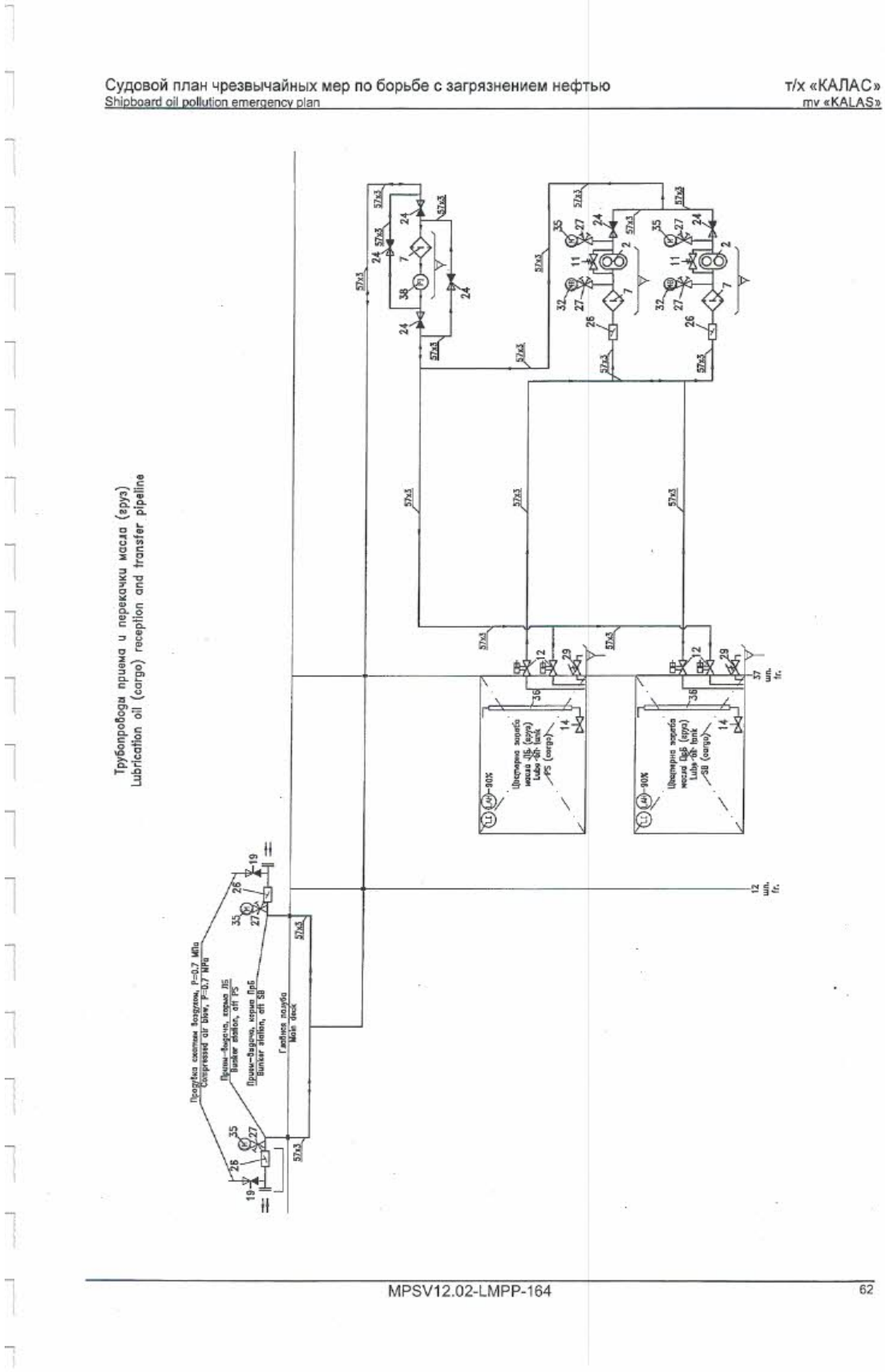
Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»

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) Hihg 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

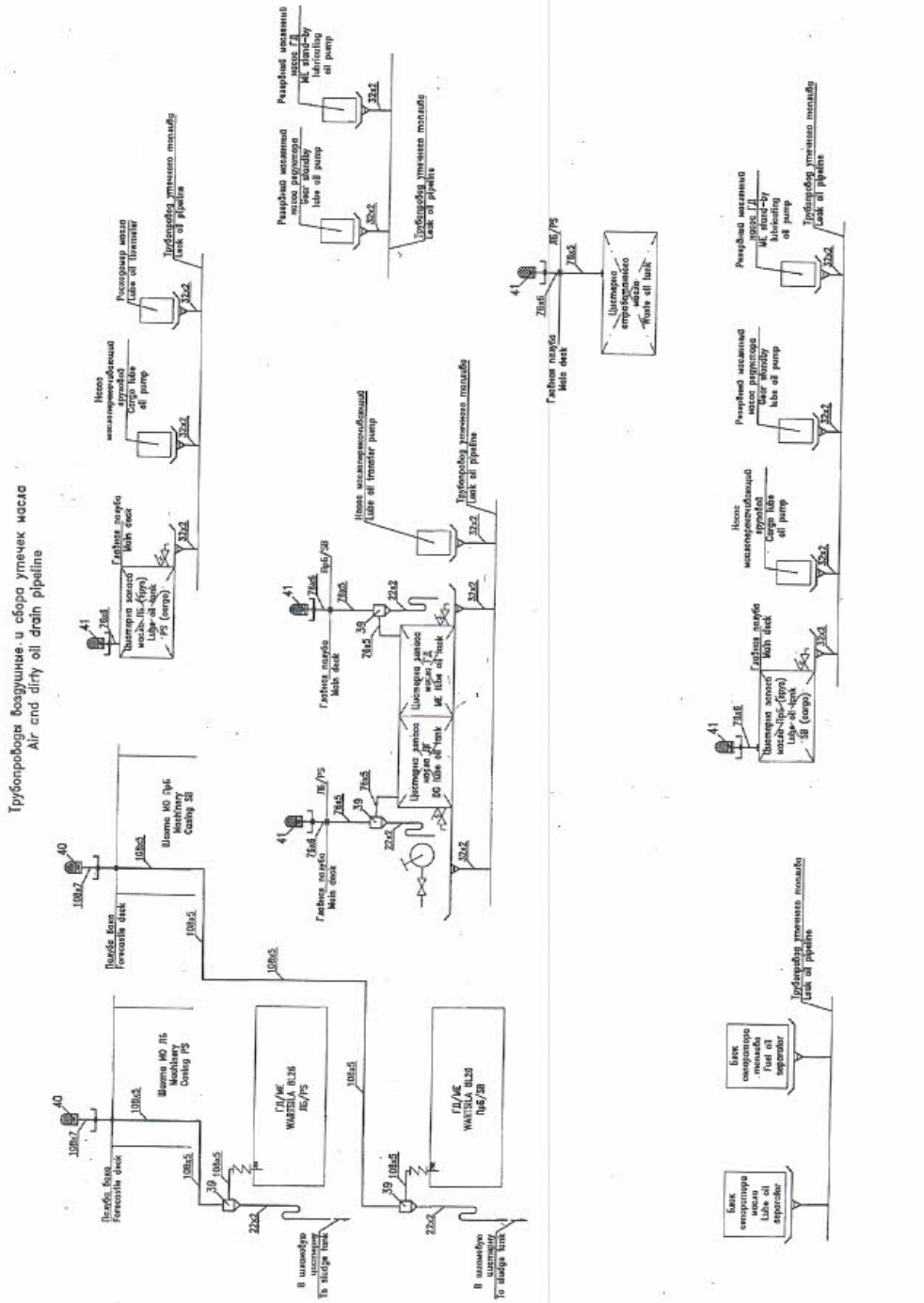
СХЕМА СИСТЕМЫ СМАЗОЧНОГО МАСЛА
LUB OIL SYSTEM SCHEME


Трубопроводы приема и перекачки масла
Lubrication oil filling and transfer pipeline


Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan
т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»
Трубопроводы приема и перекачки масла (груз)
Lubrication oil (cargo) reception and transfer pipeline
MPSV12.02-LMPP-164
62

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.

Эта схема не является исчерпывающей и не должна использоваться в борьбе с загрязнением как единственный справочный источник.

Должно быть рассмотрено включение специальных ссылок на план.

Этапы действий спланированы так, чтобы помочь персоналу судна в действиях по остановке или сведению к минимуму сброса нефти и смягчению его воздействия.

Эти этапы подразделяются на две основные категории: передача сообщений и действия.

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.

This diagram is not exhaustive and should not be used as a sole reference to response.

Consideration should be given for inclusion of specific references to the Plan.

The steps are designed to assist personnel in the actions to stop or minimize the discharge of oil and mitigate its effects.

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	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 • Запись событий и состоявшихся сеансов связи	• 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.

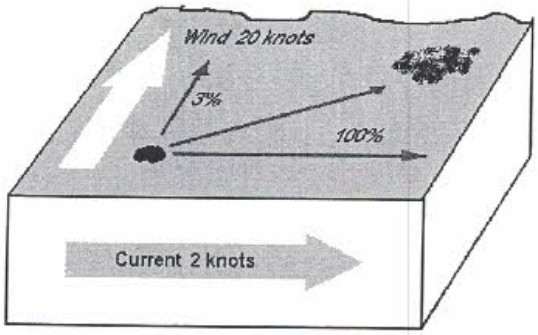
2. Задача прогнозирования положения нефти может быть выполнена только если имеются данные о ветре и течении, так как эти факторы влияют на движение плавающей нефти.

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.

1. It is important to be able to forecast the movement of slick of oil after it has been spilled.

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. 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 : Master's Signature Подпись капитана Дата		

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 : Дата
Master's Signature Подпись капитана		

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

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

т/х «КАЛАС»
mv «KALAS»

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. деж. 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 89147599299	Координатор
Экошельф Гендиректор	Ю-Сахалинск	(4242) 25-34-60	Экошельф
Экошельф Деж. менеджер	8914752-11-44	Ю-Сахалинск	Деж. менеджер Экошельф.

MPSV12.02-LMPP-164 90

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

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

Radio Call Sign:

Tel:
Fax: +373 22 735345
Telex:
Email: info@maradmoldova.md, psc-fsc@maradmoldova.md
Languages understood: Russian

Naval Agency of the Republic of Moldova
Mircesti 53 ave
Chisinau
MD-2012 Republic of Moldova

Radio Call Sign:

Tel: +37322735345, +37379112028
Fax: +37322735345
Telex:
Email: info@maradmoldova.md, admin.nav.moldova@gmail.com
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

Radio Call Sign: YQI MMSI: 002640570

Tel: +40 241 737102
Fax: +40 241 737103, +40 241 602789
Telex: INMARSAT C 492260041
Email: arrivalro@constanta-radio.ro, radionavx@gmail.com
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

Radio Call Sign:

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
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

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
Radio Call Sign: MURMANSK RESCUE **Languages understood:** English, Russian

MRSC Arkhangelsk
K.Marksa Street, 6
Arkhangelsk Russian Federation

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
Radio Call Sign: **Languages understood:** English, Russian

MRCC Kaliningrad
Petra Velikogo emb., 7
Kaliningrad Russian Federation

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
Radio Call Sign: **Languages understood:** English, Russian

MRCC Vladivostock
Nizhne-Portovaya Street, 3
Vladivostock Russian Federation

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
Radio Call Sign: **Languages understood:** English, Russian

MRSC Yuzhno-Sakhalinsk
Veksalnaya Street, 54 "a", office 18
Yuzhno-Sakhalinsk Russian Federation

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
Radio Call Sign: **Languages understood:** English, Russian

MRSC Petropavlovsk-Kamchatsky
Radiosvayasi Street, 26/1
Petropavlovsk-Kamchatsky Russian Federation

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
Radio Call Sign: **Languages understood:** English, Russian

MRCC Astrakhan
Kapitana Krasnova Street, 31
Astrakhan Russian Federation

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
Radio Call Sign: **Languages understood:** English, Russian

MRCC Novorossiysk
Admirala Serebrayakova emb., 1
Novorossiysk Russian Federation

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
Radio Call Sign: **Languages understood:** English, Russian

MRSC Taman
Gor'kogo Street, 51
Taman Russian Federation

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
Radio Call Sign: **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.	Жаревская 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»
м/v «KALAS»

СУДОВОЙ ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ
SHIPBOARD GARBAGE MANAGEMENT PLAN

"УТВЕРЖДАЮ" / "APPROVED"

Менеджер / Manager

ФГБУ «МОРСПАССЛУЖБА»

120 ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ
BRANCH OFFICE
PC 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 з.1202
„Калас" пр. MPSV12
Представитель ООО Невский-ССЗ
Харин
(подпись, расшифровка подписи) 16
Представитель 08
19
(подпись, расшифровка подписи)

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	***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***	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

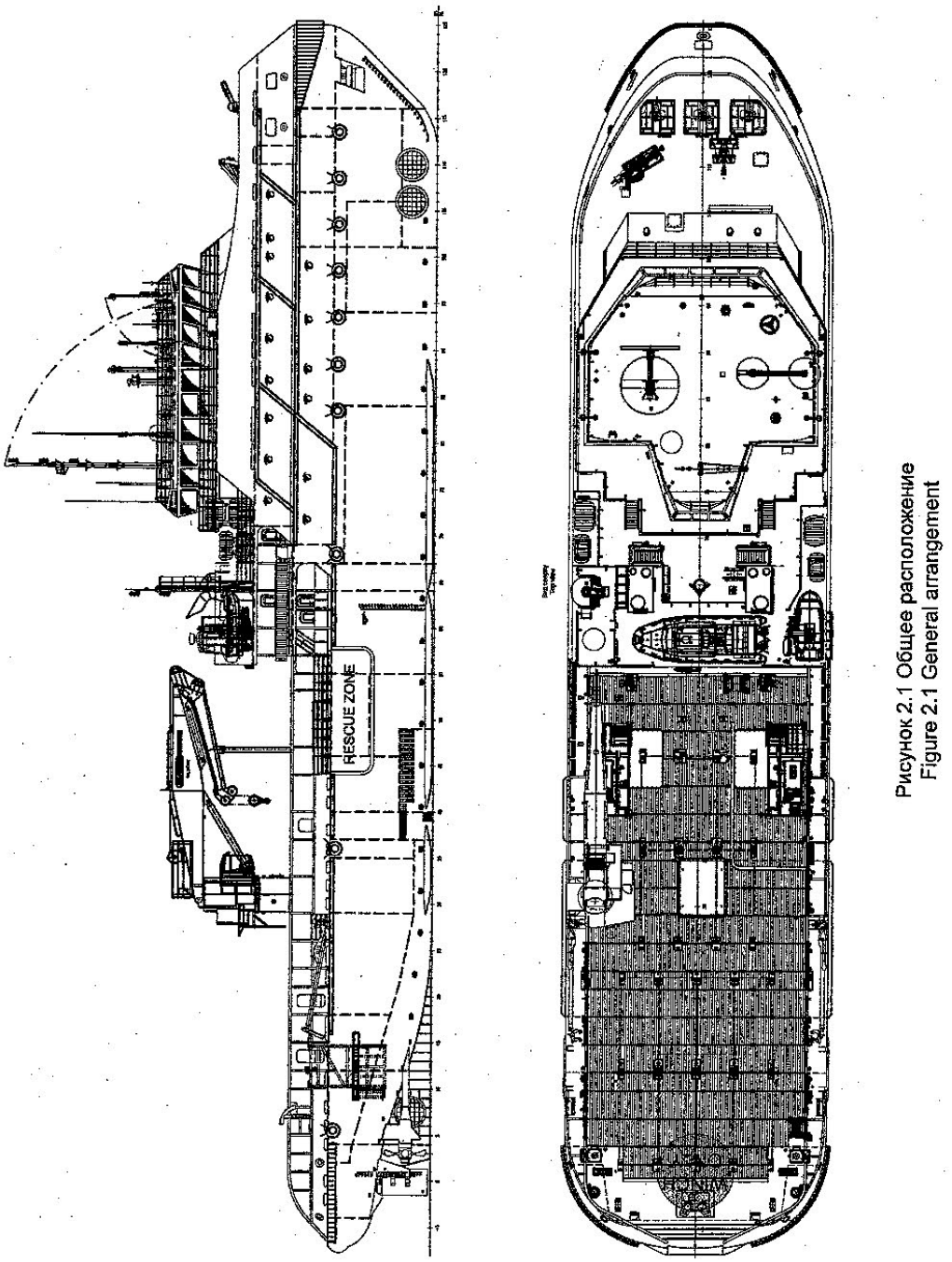


Рисунок 2.1 Общее расположение
Figure 2.1 General arrangement

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:	The recommended garbage types that should be separated are
- неперерабатываемые пластмассы и пластмассы, смешанные с непластмассовым мусором;	- non-recyclable plastics and plastics mixed with non-plastic garbage;
- ветошь;	- rags;
- перерабатываемые материалы:	- recyclable material:
• кулинарный жир;	• cooking oil;
• стекло;	• glass;
• алюминиевые банки;	• aluminium cans;
• бумага, бумажные или картонные ящики	• paper, cardboard, corrugated board;
• дерево;	• wood;
• металлы;	• metal;
- пластмассы (включая пенопласт или похожие материалы);	- plastics; (including styrofoam or other similar plastic material);
- мусор, представляющий угрозу судну или экипажу (например, промасляная ветошь, ртуть содержащие лампы, кислоты, химикаты, батарейки и т.д.);	- garbage that might present a hazard to the ship or crew (e.g. oily rags, mercury containing light bulbs, acids, chemical, batteries, etc.);
- Эл-мусор образуемый на борту (например, электронные карты, гаджеты, инструменты, оборудование, компьютеры, принтерные катриджи, т.д.).	- E-waste generated on board (e.g. electronic cards, gadgets, instruments, equipment, computers, printer cartridges, etc.).
- пищевые отходы;	- food;
- остатки груза.	- cargo residues.
Сортировка мусора выполняется до его транспортировки к местам хранения.	The sorting of the garbage is made before its transporting to storing places
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 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. 349м^3;*
- *для бытового мусора 0. 246 м^3;*
- *для пластмассы 0.246 м^3;*
- *кулинарный жир 0.738 л;*
- *эксплуатационные отходы 1.08 м^3.*

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 m^3;*
- *for domestic wastes 246 m^3;*
- *for plastic 0.246 m^3;*
- *cooking oil 0.738 ltr;*
- *operational wastes 1.08 m^3.*

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.

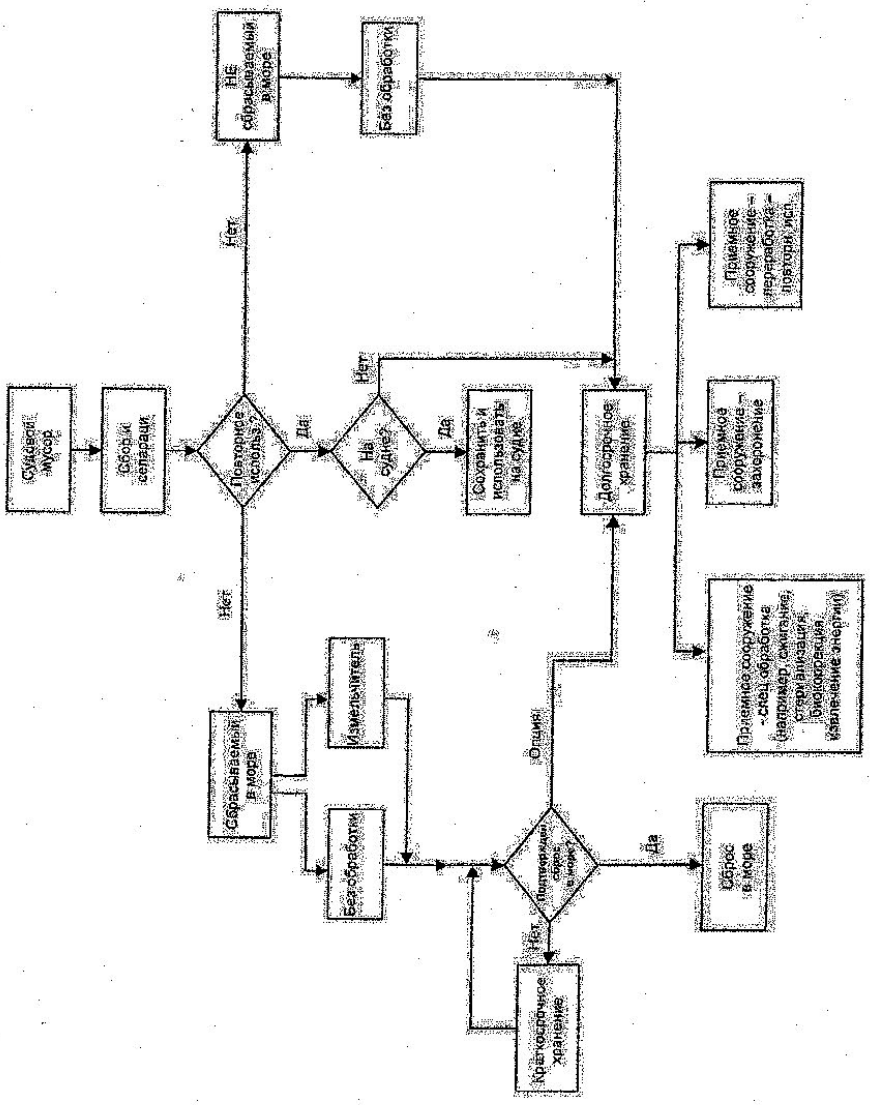


Рисунок 4.1 Варианты способов обработки на борту судна и удаления мусора

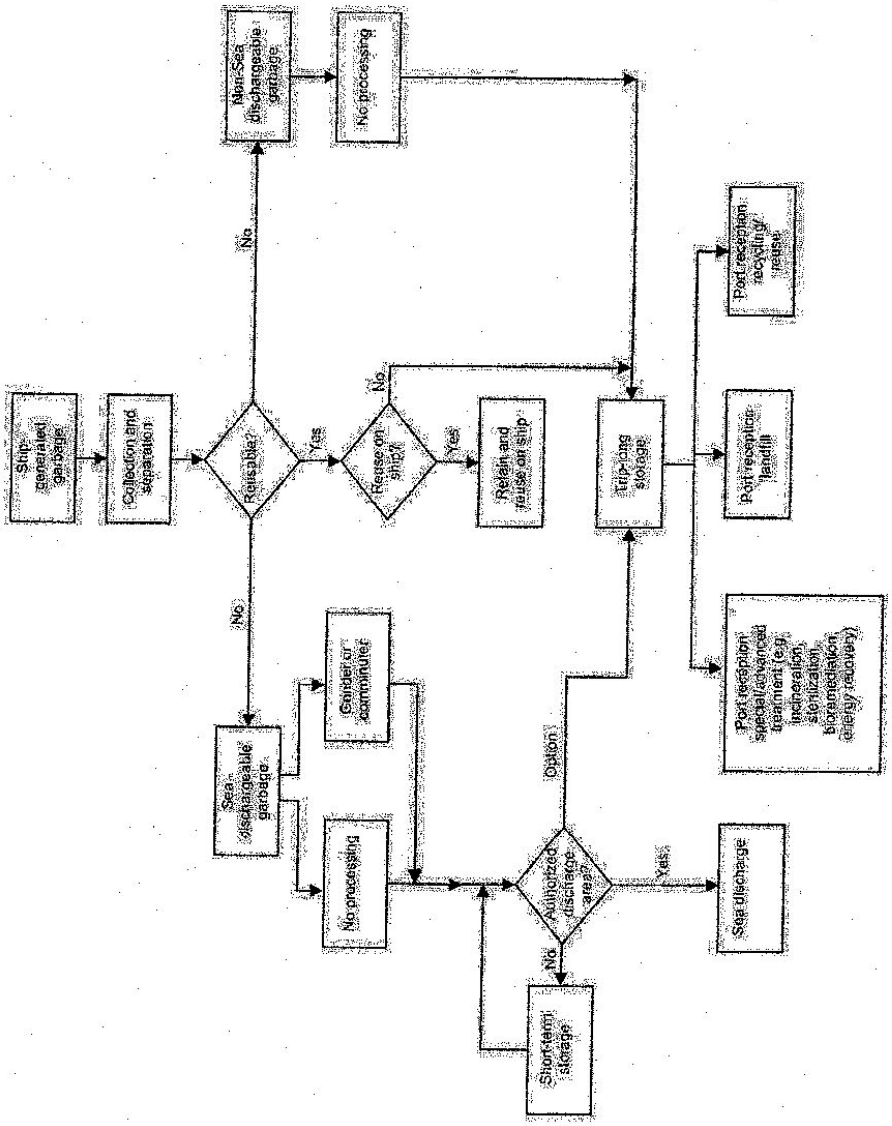


Figure 4.1 Options for shipboard handling and discharge of garbage

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			Приме-чание
				Палуба или помещение Deck or room	Борт Board	шп. fr.	Note
	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 со-держащие 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.

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

Проектная документация судна в постройке

MPSV12-LMPP-143/4

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)

МЕСТО СБОРА МУСОРА

ПИЩЕВЫЕ ОТХОДЫ FOOD WASTES	ПЛАСТМАССА PLASTIC	БЫТОВЫЕ ОТХОДЫ DOMESTIC WASTES
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОТХОДЫ OPERATIONAL WASTES	КУЛИНАРНЫЙ ЖИР COOKING OILS	ЧИСТАЯ ВЕТОШЬ CLEAN RAG
ПРОМАСЛЯННАЯ ВЕТОШЬ OILY RAG	МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ ОТХОДЫ METAL WASTES	ДРУГИЕ ОТХОДЫ OTHER WASTES
ЭЛЕКТРОННЫЕ ОТХОДЫ E-WASTES		

STORE YOUR GARBAGE HERE, PLEASE

Инв. № подл. | Подпись и дата | Взам. инв. № | Инв. № дубл. | Подпись и дата

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.** **Топливо маловязкое судовое, Вид I**
Дата проведения анализа: **«31» августа 2021г.** **ТУ 38.101567-2014 с изм.1-5 ТРТС 013/2011**
Протокол испытаний: **№ 1705** Проба: **№ 1725**

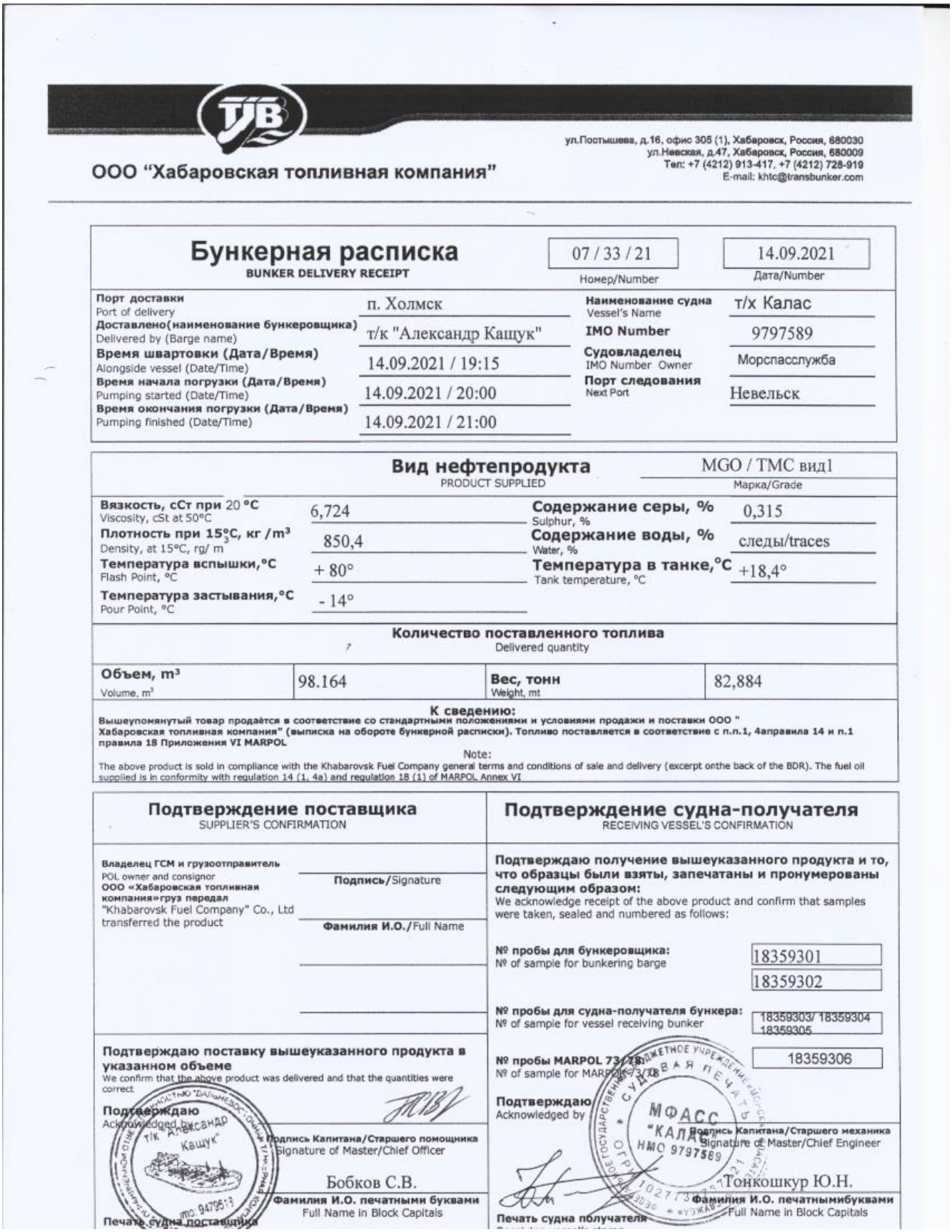
Место отбора проб: трубопровод ООО НПП «ВЛАДПОРТБУНКЕР» во время залива на т/к **«Александр Кащук»**
Испытание, отбор проб произведен Теплотехнической лабораторией ОАО «ДНИИМФ» по заявке ООО НПП «ВЛАДПОРТБУНКЕР». Аттестат аккредитации лаборатории: № РОСС RU.0001.21НК23 Отбор проб ГОСТ 2517-12.

№ 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.

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 И3 – 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 / p.Vladivostok, Russia
Дата / Date: 12.07.2021

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

170 РС 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 вместимость 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:

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

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
170 2021 033
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place
г. Владивосток, Россия
г. 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.

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 / 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

20.05112.170

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* *С*	*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

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.

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.

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

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
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** **09.06.2020**
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

№ **20.05115.170**

* 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:

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

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

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 2.4.6 ***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

4

PC 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

(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 ***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

PC 2.4.23

20.05113.170

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	OC* 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
The undersigned is fully authorized by the Government of ***Российской Федерации*** / ***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: г. 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)

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
170 211 013
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

(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)

20.05111.170

11/2012

РС 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)

M – 16 - 05

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

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 внедрении**
Указание о заделе	Задела нет							С момента согласования с РС

Изм.	Содержание изменения	**Применяемость**
4		Судовой план управления мусором т/х «ФЕДОР КОВРОВ» РС № 897516, IMO № 8912338

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».

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

Дата	Подпись	Фамилия	Подпал

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

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. СХЕМЫ	1		01.03.2017	СПКН Ch. officer
СПЕЦИФИКАЦИЯ СХЕМА	2		01.03.2017	СПКН Ch. officer
СПЕЦИФИКАЦ. СХЕМА	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. СХЕМА	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	~~**3FDY9**~~ 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 ~~Большой порт~~ 2) Home port ~~BOLSHOY PORT~~	~~**Санкт-Нетербург**~~ Мурманск * ~~**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

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА 170 022 RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

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 умерцвляются 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.

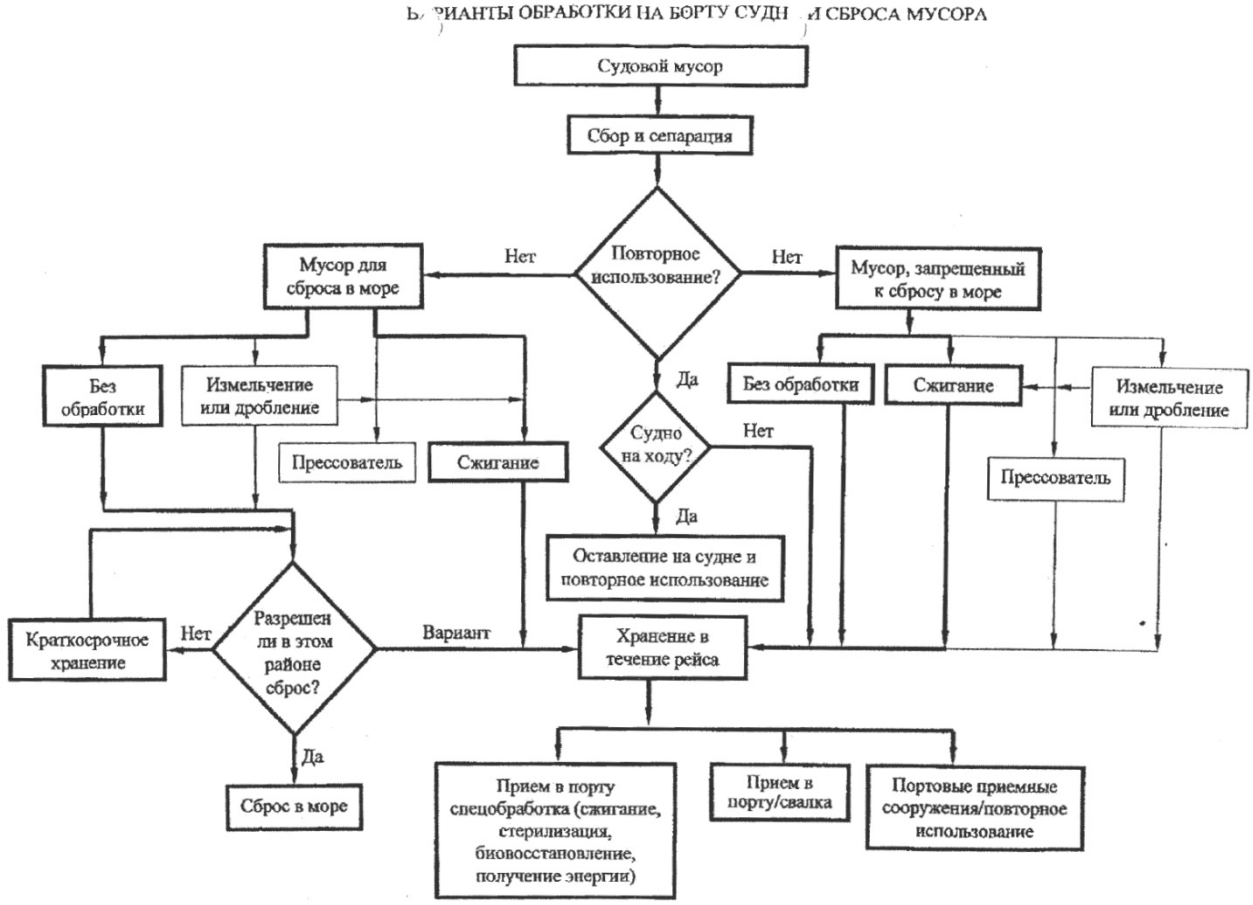
12.4. Старший помощник капитана или непосредственный руководитель до отхода судна в рейс знакомит каждого прибывшего члена экипажа с правилами переработки мусора на судне (Приложение Б) с записью об ознакомлении в Листе ознакомления с "Планом..." (Приложение К).

- 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
Да
Мусор для сброса в море
Мусор, запрещенный к сбросу в море
Без обработки
Измельчение или дробление
Прессователь
Сжигание
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 Bulk carrier Ro-ro Passenger ship Container Other (specify)	

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.

<table>
<tr><th rowspan="2">Garbage type[1]</th><th colspan="2">All ships except platforms[2]</th><th rowspan="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</th></tr>
<tr><th>Outside special areas and Arctic waters Regulation 4 (Distances are from the nearest land</th><th>Within special areas and Arctic waters Regulation 6 (Distances are from nearest land, nearest ice-shelf or nearest fast ice)</th></tr>
<tr><td>Food waste comminuted or ground[3]</td><td>>3 nm, en route and as far as practicable</td><td>>12 nm, en route and as far as Practicable[4]</td><td>Discharge permitted</td></tr>
<tr><td>Food waste not comminuted or ground</td><td>>12 nm, en route and as far as practicable</td><td>Discharge prohibited</td><td>Discharge prohibited</td></tr>
<tr><td>Cargo residues[5, 6] not contained in washwater</td><td rowspan="2">>12 nm, en route and as far as practicable</td><td>Discharge prohibited</td><td rowspan="2">Discharge prohibited</td></tr>
<tr><td>Cargo residues[5, 6] contained in washwater</td><td>> 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)</td></tr>
<tr><td>Cleaning agents and additives[6] contained in cargo hold washwater</td><td rowspan="2">Discharge permitted</td><td>> 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)</td><td>Discharge prohibited</td></tr>
<tr><td>Cleaning agents and additives[6] in deck and external surfaces washwater</td><td>Discharge permitted</td><td>Discharge prohibited</td></tr>
<tr><td>Animal Carcasses (should be split or otherwise treated to ensure the carcasses will sink immediately)</td><td>Must be en route and as far from the nearest land as possible. Should be >100 nm and maximum water depth</td><td>Discharge prohibited</td><td>Discharge prohibited</td></tr>
<tr><td>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</td><td>Discharge prohibited</td><td>Discharge prohibited</td><td>Discharge prohibited</td></tr>
</table>

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 — М.П.
Change No 1 — Date — I.S.
стр. 7, 28(а)
г. Пусан, Корея / Busan, Korea — Регистр — (подпись/signature)
Surveyor

Изменение N 2 — Дата 17.05.18 — М.П.
Change No — Date — I.S.
стр 2
Регистр 22.05.2018 — (подпись/signature)
Surveyor

Изменение N — Дата — М.П.
Change No — Date — I.S.
Регистр — (подпись/signature)
Surveyor

Изменение N — Дата — М.П.
Change No — Date — I.S.
Регистр — (подпись/signature)
Surveyor

Изменение N — Дата — М.П.
Change No — Date — I.S.
Регистр — (подпись/signature)
Surveyor

Изменение N — Дата — М.П.
Change No — Date — I.S.
Регистр — (подпись/signature)
Surveyor

Изменение N — Дата — М.П.
Change No — Date — I.S.
Регистр — (подпись/signature)
Surveyor

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.

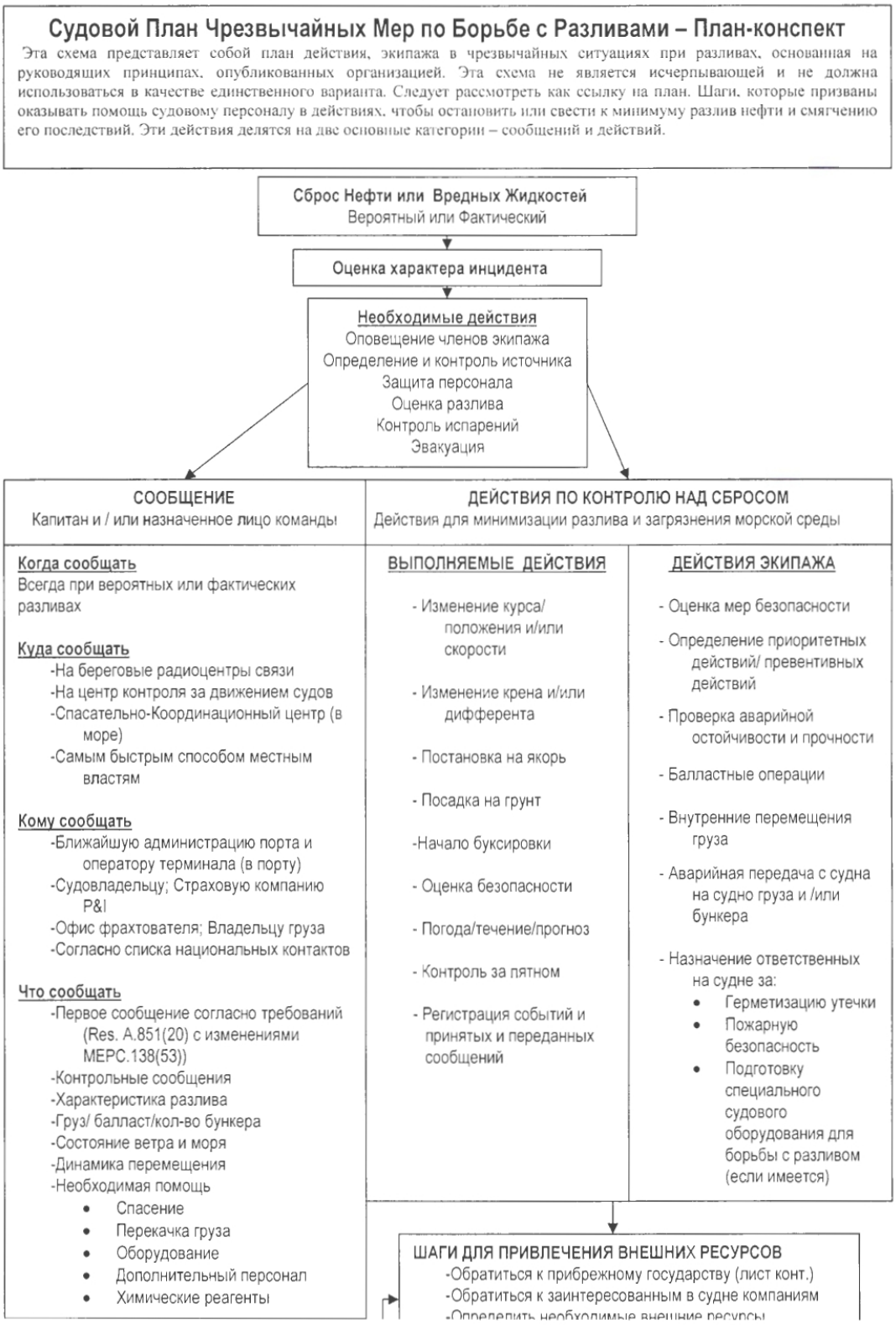
1.2. Действия экипажа по предотвращению загрязнения морской среды с судов при чрезвычайных обстоятельствах являются частью комплекса мер по обеспечению безопасности и живучести судна в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛЛС 74) и Наставления по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

3.2.10 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

Эксплуатационные требования

А) 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

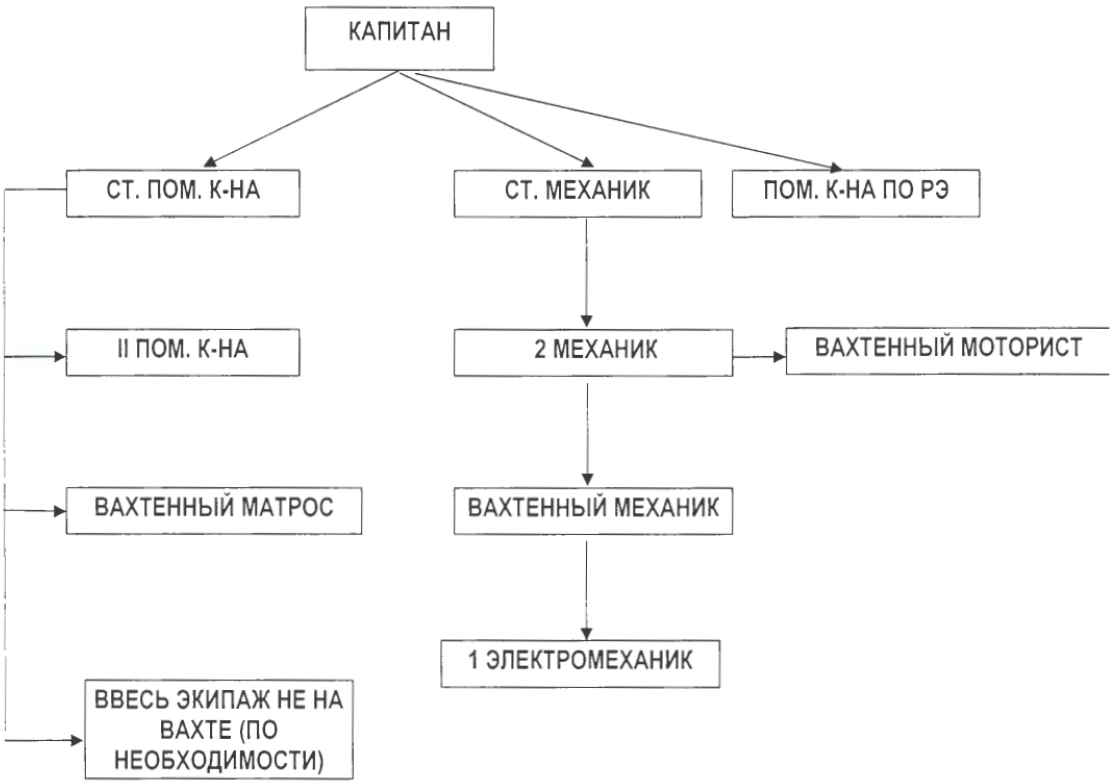
Рассмотрим варианты перекачки бункера из поврежденной цистерны в пустую или частично заполненные танки, учитывая остойчивость судна и посадку судна. Если эффект от перекачки бункера на посадку судна и остойчивость судна невозможно оценить на борту при серьезных повреждениях корпуса судна, необходимо 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 И4 – 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

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

М.П.
L.S.

№ **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

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

170 РС 055 *04.12.2020*

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

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

170 РС 055

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

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

170 РС 050

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.

20.10602.170

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 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
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:

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:

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

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***

2.2 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 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 [X]
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

.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 [X]
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

.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 [X]
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

* 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 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

РС 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.

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:

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

PC 2.4.20

18.02044.272

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 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

PC 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 MEPC.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. *Тушн* ***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

Лист 7

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.

Лист 8

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 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:

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 ближайшею 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' 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.

Лист 12

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;

Лист 15

- 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 инсинератора	Минимум
Пластик, обшивка, сети, канаты и тяж. материалы	Средняя, ручной труд для уменьшения размеров	Высокая	Более 95%	Зола - пыль	Возможен неопасный дым, зависит от инсинератора	Минимум
Резина, шланги и куски груза	Значительная, ручной труд для уменьшения размеров	Высокая	Более 95%	Зола - пыль	Возможен неопасный дым, зависит от инсинератора	Минимум
Пищевые металлические контейнеры для прохладительных 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 металлические 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^{P}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.

Лист 22

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).

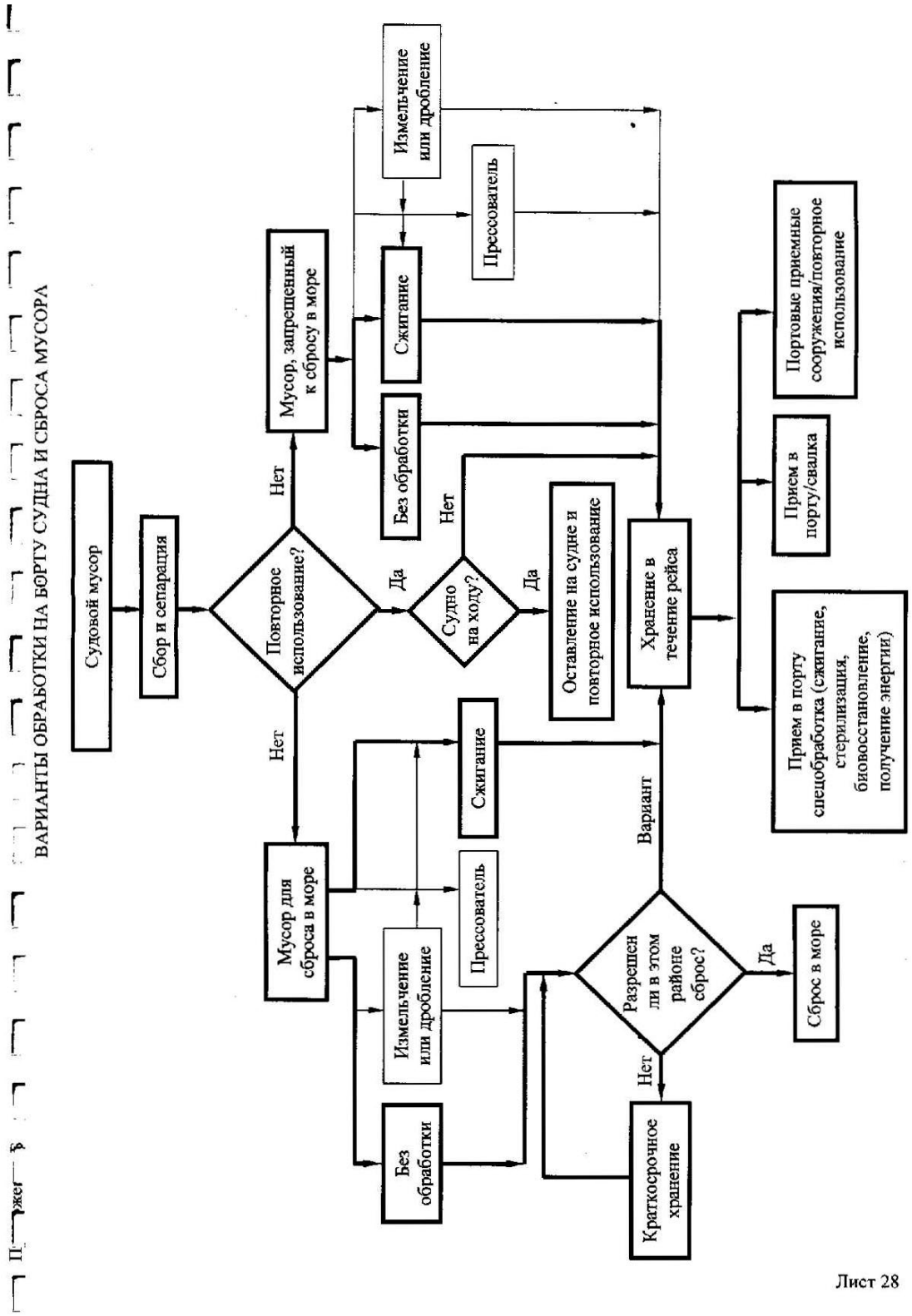
Лист 27

- 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
Нет
Сброс в море
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)

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	

Лист 35

Приложение Е

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.

Лист 38

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

Конвенция МАРПОЛ в некоторые районы запрещает сброс в судовых бытовых отходов видов мусора.
Только следующие виды мусора разрешено сбрасывать при соблюдении следующих условий:

За пределами особых районов, указанных в Приложении V МАРПОЛ:

- Измельченные или разделенные 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 в море, не оказывающее вредного воздействия.

В пределах особых районов по Приложению V МАРПОЛ:

- Пищевые отходы, не способные проходить через сито с отверстиями не более 25 мм, могут сбрасываться на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.
- Остатки груза, не способные проходить через сито с отверстиями не более 25 мм, могут сбрасываться на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.
- Другие виды мусора, включая пищевые отходы, не способные проходить через сито с отверстиями не более 25 мм, могут сбрасываться на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.

Для всех морских районов, за исключением Средиземного моря:

- Сброс пищевых отходов, не способных проходить через сито с отверстиями не более 25 мм, разрешается на расстоянии не менее 3 миль от ближайшего берега.

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

The MARPOL Convention restricts 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.85l(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;

I - 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;	вахтенный помощник
- вызвать нефтесборщик;	вахтенный помощник
- оцепить 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);	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):

- 28-

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):

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 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 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 дисперга торов 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 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 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., 12A	 Тел./Tel.: +7(8152)286339 +7(8152)285959 Тел./Tel.: +7(8152)282245	
Спасательно-координационный 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./Te1.: +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

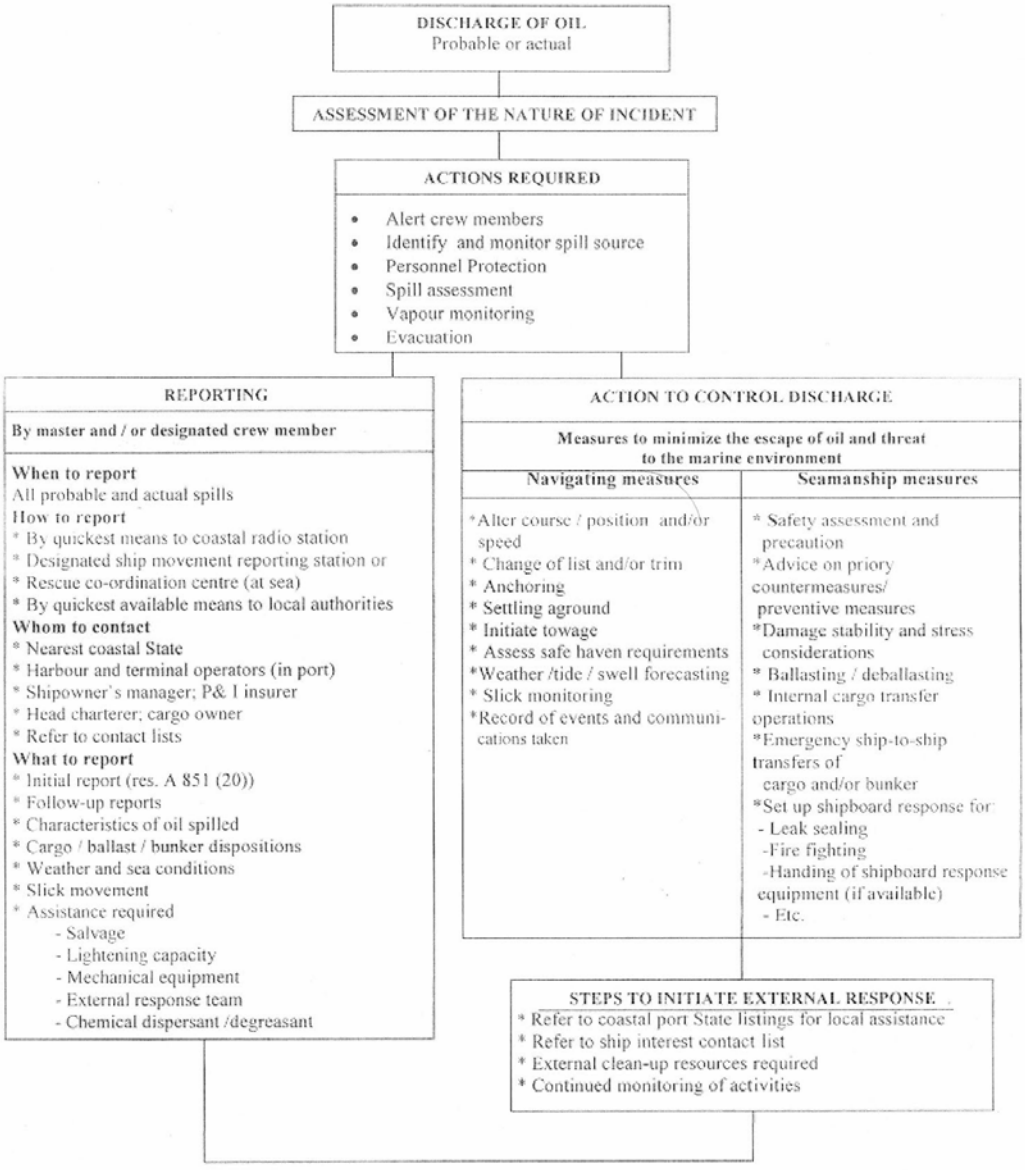
No OF ITEM ON PLAN	Tank name	AREA OF LOCATION	VOLUME, CUM
17	FUEL. PS	54-62 FRS	40.53
18	FUEL. SB	54-62 FRS.	40.53
19	FUEL. PS	47- 62 FRS.	68.12
20	FUEL. SB	47-62 FRS.	68.12
21	FUEL, PS	44-54 FRS.	23.67
22	FUEL. SB	44-54 FRS.	23.67
23	FUEL. PS	10-23 FRS.	35.00
24	FUEL. SB	12-23 FRS.	35.00
25	FUEL. PS	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 giver 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.



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

ДЕЙСТВИЯ 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