

МАГЭ



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

**ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ
НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ**

(ОВОС)

**Приложения
Часть 4**



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 4**

Генеральный директор АО «МАГЭ»

А.Г. Казанин

**Москва,
2022 г.**



СОДЕРЖАНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЯ.....	6
ПРИЛОЖЕНИЕ И СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ	7
ПРИЛОЖЕНИЕ И5 – НИС «Вячеслав Тихонов»	8
ПРИЛОЖЕНИЕ И6 – М/В «Voyager Explorer».....	139
ПРИЛОЖЕНИЕ И7 – НИС «Геофизик»	241



ПРИЛОЖЕНИЯ



**ПРИЛОЖЕНИЕ И
СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

ПРИЛОЖЕНИЕ И5 – НИС «Вячеслав Тихонов»



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	ВЯЧЕСЛАВ ТИХОНОВ VYACHESLAV TIKHONOV		Регистровый номер Registered number	090613
Тип Type	Исследовательское Research		Номер ИМО IMO number	9538115
Валовая вместимость Gross tonnage	4711	Дата постройки Date of build	04.08.2011	
Длина, (м) Length, (m)	84.22	Ширина, (м) Breadth, (m)	Высота борта, (м) Depth, (m)	7.50
Тип главных механизмов Type of main machinery	ДВС Internal-combustion engine	W9L26 Аухрас	Суммарная мощность, (кВт) Total power output, (kW)	11400

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 ★ Arc4 AUT1 OMBO ECO-S BWM HELIDECK special purpose ship

Свидетельство действительно до
The Certificate is valid until **26.03.2026** 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 **Пусан, Корея**
Busan, Korea Дата
Date **05.02.2021**

Дата завершения освидетельствования,
являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based **05.02.2021**

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping



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

№ **21.30357.296**

ПОСТОЯННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ PERMANENT RESTRICTIONS

1. Ограничения по углу поворота руля в соответствии со скоростью: /

Restriction of rudder angle and corresponding to speed:

скорость/speed - 0-12 узлов / knots - максимальный угол поворота руля/max. rudder angle 35 градусов / degree

скорость/speed - 12-15 узлов / knots - максимальный угол поворота руля/max. rudder angle 25 градусов / degree

скорость/speed - 15-17 узлов / knots - максимальный угол поворота руля/max. rudder angle 15 градусов / degree

скорость/speed - 17 узлов / knots - максимальный угол поворота руля/max. rudder angle 10 градусов / degree

2. При штормовом состоянии моря осадка носом не должна быть менее 4.40 м /

The draught forward in rough sea is not less than 4.40 m.

3. Ледовая прочность судна обеспечивается при / *The ice strengthening is based on:*

- максимальной осадке (м) / *maximum moulded draught (m):* носом / *fore* - 6.00, на миделе / *amidships* - 6.00, кормой / *aft* - 6.00;

- минимальной осадке (м) / *minimum moulded draught (m):* носом / *fore* - 4.367, на миделе / *amidships* - 4.367, кормой / *aft* - 4.367.

ПРОЧИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ OTHER CHARACTERISTICS

1. Судно построено для длительной работы в холодных климатических условиях /

The vessel is build for service in cold climate environments for longer periods.

2. Судно находится в системе непрерывного освидетельствования /

The ship is in continuous survey system .

3. Приложение к классификационному свидетельству (форма РС 3.1.2-1) выдано в соответствии с требованиями МА

Финляндии - Финско-Шведских Ледовых Правил /

Annex to Classification Certificate (RS form 3.1.2-1) issued in accordance with requirements of Finish Maritime

Administration - Finish-Swedish Ice Class Rules.

4. Действующее устройство в системе КТС / *The ship's stern tube arrangement is introduced at PCM 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 предьявляется для завершения соответствующего освидетельствования или, если в Правилах Регистра не предусмотрено иное; после аварийного случая (судно должно быть предьявлено 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 предьдущем 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 _____ Дата _____
Place _____ 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 _____ Дата _____
Place _____ 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 _____ Дата _____
Place _____ 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 _____ Дата _____
Place _____ 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 _____ Дата _____
Place _____ Date _____

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица)
signature of authorized official)

М.П. _____
L.S. _____

РС 3.1.2 _____ 21.30357.296 _____

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 емкость Gross Tonnage	Делает судно* (тонны) Deadweight of Ship* (tons)	Номер ИМО IMO Number
ВЯЧЕСЛАВ ТИХОНОВ VYACHESLAV TIKHONOV	UBSH6	Большой порт Санкт-Петербург Bolshoy port of St.-Petersburg	4711	--	9538115

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 1 к Конвенции
ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex 1 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 1 к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex 1 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 1 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 1 of the Convention.

* Для нефтеналивных судов для перевозки нефти
For oil tankers.
** Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Настоящее Свидетельство действительно до *** 26.03.2026 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

05.02.2021
(дата)
(date)

Выдано в
Issued at

г. Пусан, Корея
р. Busan, Korea
(место выдачи Свидетельства)
(place of issue of Certificate)

05.02.2021
(дата выдачи)
(date of issue)



Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

№ 21.30353.296

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

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Настоящим удостоверяется, что при освидетельствовании, требуемом правилом 6 Приложения I к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.
 This is to certify that, at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Ежегодное освидетельствование: Annual survey:	Подписано Signed	[Redacted Signature]
		(подпись уполномоченного лица) (signature of authorized official)
Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate	Место Place	[Redacted Place]
	Дата Date	[Redacted Date]

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование: Annual/intermediate* survey:	Подписано Signed	[Redacted Signature]
		(подпись уполномоченного лица) (signature of authorized official)
Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate	Место Place	[Redacted Place]
	Дата Date	[Redacted Date]

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование: Annual/intermediate* survey:	Подписано Signed	[Redacted Signature]
		(подпись уполномоченного лица) (signature of authorized official)
Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate	Место Place	[Redacted Place]
	Дата Date	[Redacted Date]

Ежегодное освидетельствование: Annual survey:	Подписано Signed	[Redacted Signature]
		(подпись уполномоченного лица) (signature of authorized official)
Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate	Место Place	[Redacted Place]
	Дата Date	[Redacted Date]

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

PC 2.4.5

21.30353.296

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.

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 _____

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 Конвенции признается действительным до _____
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 _____

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 _____

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 Конвенции признается действительным до _____
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 _____

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 _____

Дата _____
Date _____

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

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 _____

Дата _____
Date _____

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

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 _____

Дата _____
Date _____

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

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

РС 2.4.5 21.30353.296 01/2015



**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING**

2.4.20

(Форма А)
Form

**ДОПОЛНЕНИЕ
К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ
(СВИДЕТЕЛЬСТВО ИОРП)**

**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 В.
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 «х» для ответов «да» и «применяется» или знака «—» для ответов «нет» и «не применяется».
Entries in boxes shall be made by inserting either a cross "x" for the answers "yes" and "applicable" or a dash "—" for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями — резолюции, принятые Международной морской организацией.
Regulations mentioned in this Record are regulations of Annex I to the Convention and resolutions are those adopted by the International Maritime Organization.

21.30349.296

A

**1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP**

- 1.1 Название судна
Name of ship ВЯЧЕСЛАВ ТИХОНОВ
VYACHESLAV TIKHONOV
- 1.2 Регистровый номер или позывной сигнал
Distinctive number or letters UBSH6
- 1.3 Порт приписки
Port of registry Большой порт Санкт-Петербург
Bolshoy port of St.-Petersburg
- 1.4 Валовая вместимость
Gross tonnage 4711
- 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 22.02.2009
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
- 1.5.3 Дата поставки 04.08.2011
Date of delivery
- 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

**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) Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7)	<input checked="" type="checkbox"/>
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)	<input type="checkbox"/>
	.2 одобрено в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33) has been approved in accordance with resolution МЕРС.60(33)	<input type="checkbox"/>
	.3 одобрено в соответствии с резолюцией МЕРС.107(49) has been approved in accordance with resolution МЕРС.107(49)	<input checked="" type="checkbox"/>
	.4 одобрено в соответствии с резолюцией А. 233(VII) has been approved in accordance with resolution А. 233(VII)	<input type="checkbox"/>
	.5 одобрено в соответствии с национальными нормами, не основанными на резолюции А.393(X) или А.233(VII) has been approved in accordance with national standards not based upon resolution А. 393(X) or А. 233(VII)	<input type="checkbox"/>
	.6 не одобрено has not been approved	<input type="checkbox"/>
2.3.2	Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией А.444(XI) The process unit has been approved in accordance with resolution А.444(XI)	<input type="checkbox"/>
2.3.3	Прибор для измерения содержания нефти: The oil content meter:	
	.1 одобрен в соответствии с резолюцией А.393(X) has been approved in accordance with resolution А.393(X)	<input type="checkbox"/>
	.2 одобрен в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33) has been approved in accordance with resolution МЕРС.60(33)	<input type="checkbox"/>
	.3 одобрен в соответствии с резолюцией МЕРС.107(49) has been approved in accordance with resolution МЕРС.107(49)	<input checked="" type="checkbox"/>
2.4	Максимальная пропускная способность системы <u>1.00</u> м ³ /ч Maximum throughput of the system is _____ m ³ /h	
2.5	Исключение из правила 14: Waiver of regulation 14:	
2.5.1	Требования правила 14.1 или 14.2 не применяются к судно 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):	<input type="checkbox"/>
	--	
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	<input type="checkbox"/>
РС 2.4.20	21.30349.296	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	
<i>Танк шлама</i> Sludge tank	53 - 58	ЛБ Р	10.70
<i>Отстойная цистерна шлама</i> Sludge Settling tank	52 - 53	ЛБ Р	3.10
<i>Танк грязного масла</i> Dirty L.O. tank	56 - 58	ЛБ Р	8.30
<i>Отстойный танк</i> Settling Water tank	52 - 53	ЛБ Р	1.30
<i>Танк смешивания топлива и шлама</i> Fuel Oil and Sludge mixing tank	61 - 63	ПБ S	0.70
Общая вместимость: Total volume:			24.10 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.

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) OG 200C
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	
Танк нефтесодержащих льяльных вод Oily Bilge Water tank	53 - 58	ДП С	14.80
Общая вместимость: Total volume:			14.80 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
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
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 отношении 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

**п. Пусан, Корея
p. Busan, Korea**
(место выдачи)
(place of issue)

05.02.2021

(дата выдачи)
(date of issue)

**Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping**



(подпись уполномоченного лица)
(signature of authorized official)

№ **21.30349.296**



**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 МЕРС.115(51) и МЕРС.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 МЕРС.115(51) and МЕРС.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
ВЯЧЕСЛАВ ТИХОНОВ VYACHESLAV TIKHONOV	UBSH6	<i>Большой порт Санкт-Петербурга Bolshoy port of St.-Petersburg</i>	53	4711	9538115

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

22.02.2009

21.30355.296

* Не нужно зачеркивать.
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 DVZ-SKA 40 "BIO MASTER"
Type of sewage treatment plant

Изготовитель DVZ-Services, Gmbh, Германия
Name of manufacturer DVZ-Services, Gmbh, Germany

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

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

~~*Установка для обработки сточных вод освидетельствована Администрацией на соответствие стандартам сброса, как предусмотрено в Руководстве по осуществлению стандартов сброса и проведению рабочих испытаний установок для обработки сточных вод, принятом резолюцией МЕРС.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 МЕРС.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 29.10 м³
Total capacity of the holding tanks 29.10 м³

Место расположения:
Location:

ин. 62 - 67, ПрБ
фрс. 62 - 67, S

* Не нужно зачеркивать.
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**

26.03.2026

(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

Пусан, Корея
Busan, Korea

Дата
Date

05.02.2021

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

05.02.2021

(дата)
(date)



Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

№ 21.30355.296

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



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

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 8.3 Приложения IV
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.3 of Annex IV к Конвенции считается действительным до [redacted]
to the Convention, be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

М.П.
L.S.

Подписано
Signed

Место
Place

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 [redacted]
to the Convention, shall be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

М.П.
L.S.

Подписано
Signed

Место
Place

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 до [redacted]
The Certificate, in accordance with regulation 8.5 or 8.6* of Annex IV to the Convention, shall be accepted as valid until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

М.П.
L.S.

Подписано
Signed

Место
Place

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.



**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING**

2.4.6

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE**

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

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с Поправками, об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней*

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 as amended, to amend the International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto*

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

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

**СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP**

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Номер ИМО IMO Number	Порт приписки Port of Registry	Валовая вместимость Gross Tonnage
ВЯЧЕСЛАВ ТИХОНОВ VYACHESLAV TIKHONOV	UBSH6	9538115	Большой порт Санкт-Петербург Bolshoy port of St.-Petersburg	4711

**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 05.02.2021
Completion date of the survey on which this Certificate is based (дата/date)

Настоящее Свидетельство действительно до* 26.03.2026
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 п. Пусан, Корея р. Busan, Korea 05.02.2021
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

№ **21.30354.296**

* 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.

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.

<p>Ежегодное освидетельствование: Annual survey:</p> <p style="text-align: center;">Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate</p>	<p>Подписано Signed</p> <p style="text-align: center;">(подпись уполномоченного лица signature of authorized official)</p> <p>Место Place</p> <p>Дата Date</p>
<p>Ежегодное/промежуточное* освидетельствование: Annual/Intermediate* survey:</p> <p style="text-align: center;">Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate</p>	<p>Подписано Signed</p> <p style="text-align: center;">(подпись уполномоченного лица signature of authorized official)</p> <p>Место Place</p> <p>Дата Date</p>
<p>Ежегодное/промежуточное* освидетельствование: Annual/Intermediate* survey:</p> <p style="text-align: center;">Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate</p>	<p>Подписано Signed</p> <p style="text-align: center;">(подпись уполномоченного лица signature of authorized official)</p> <p>Место Place</p> <p>Дата Date</p>
<p>Ежегодное освидетельствование: Annual survey:</p> <p style="text-align: center;">Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate</p>	<p>Подписано Signed</p> <p style="text-align: center;">(подпись уполномоченного лица signature of authorized official)</p> <p>Место Place</p> <p>Дата Date</p>

* Не нужно зачеркнуть
Delete as appropriate

PC 2.4.6 21.30354.296 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 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

* Не нужно зачеркивать
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

[Redacted]

Подписано
Signed

[Redacted]

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

Место
Place

[Redacted]

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

Дата
Date

[Redacted]

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 [Redacted]
In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is [Redacted]

Подписано
Signed

[Redacted]

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

Место
Place

[Redacted]

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

Дата
Date

[Redacted]

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

Подписано
Signed

[Redacted]

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

Место
Place

[Redacted]

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

Дата
Date

[Redacted]

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

PC 2.4.6

21.30354.296

09/2020



**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 | ВЯЧЕСЛАВ ТИХОНОВ
VYACHESLAV TIKHONOV |
| 1.2 | Номер ИМО
IMO number | 9538115 |
| 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 | 22.02.2009 |
| 1.8 | Длина судна (L)*
Length of ship (L)* | -- метров
metres |

21.30350.296

* 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 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
--	--	--

2.2 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 (TK = Технический кодекс по NO _x , 2008 года) (OC = 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	Wartsila Qiyao Diesel Company Ltd. (Шанхай, Кумаи / Shanghai, China) W9L26 Аухрас	Wartsila Qiyao Diesel Company Ltd. (Шанхай, Кумаи / Shanghai, China) W9L26 Аухрас	Wartsila Qiyao Diesel Company Ltd. (Шанхай, Кумаи / Shanghai, China) W9L26 Аухрас	Wartsila Qiyao Diesel Company Ltd. (Шанхай, Кумаи / Shanghai, China) W9L26 Аухрас	--	--
2 Серийный номер Serial number	PAAE120770	PAAE120771	PAAE120774	PAAE120775	--	--
3 Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) – ТК 3.2) Use (applicable application cycles(s) – NTC 3.2)	D2	D2	D2	D2	--	--
4 Номинальная мощность (кВт) (TK 1.3.11) Rated power (kW) (NTC 1.3.11)	2984	2984	2984	2984	--	--
5 Номинальная частота вращения (об/мин) (TK 1.3.12) Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)	1000	1000	1000	1000	--	--
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	13.3	X	X	X	X	--
9b	13.2.2	--	--	--	--	--
9c	13.2.3.1	--	--	--	--	--
9d	13.2.3.2	--	--	--	--	--
9e	13.7.1.2	--	--	--	--	--
10a	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 (Исключения) 13.5.2 (Exemptions)	--	--	--	--	--
10f	13.7.1.2	--	--	--	--	--

PC 2.4.23

21.30350.296

3

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (TK = Технический кодекс по NO, 2008 года) (OC = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO, 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		13.5.1.1	--	--	--	--	--
11b	Ярус III (только РКВ-NO _x) Tier III (ECA-NO _x only)	13.2.2	--	--	--	--	--
11c		13.2.3.2	--	--	--	--	--
11d		13.7.1.2	--	--	--	--	--
12	установлено installed	--	--	--	--	--	--
13	OC* AM* 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
- .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
- .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 Правилем 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

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

2.4	Летучие органические соединения (ЛОС) (правило 15) Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)	
2.4.1	Танкер имеет систему сбора паров, установленную и одобренную в соответствии с циркуляром MSC/Circ.585 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585	--
2.4.2.1	Танкер, перевозящий сырую нефть, имеет на борту одобренный План управления ЛОС For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan	--
2.4.2.2	Номер и дата одобрения Плана управления ЛОС: VOC Management Plan approval reference: _____	
2.5	Сжигание на судне (правило 16) Shipboard incineration (regulation 16) На судне имеется инсинератор: The ship has an incinerator:	
	.1 установленный 1 января 2000 года или после этой даты, который соответствует: installed on or after 1 January 2000 that complies with:	
	.1 резолюции МЕРС.76(40) с поправками* resolution МЕРС.76(40) as amended*	<input checked="" type="checkbox"/>
	.2 резолюции МЕРС.244(66) resolution МЕРС.244(66)	--
	.2 установленный до 1 января 2000 года, который соответствует: installed before 1 January 2000 that complies with:	
	.1 резолюции МЕРС.59(33) с поправками** resolution МЕРС.59(33) as amended**	--
	.2 резолюции МЕРС.76(40) с поправками* resolution МЕРС.76(40) as amended*	--

* С поправками, внесёнными резолюцией МЕРС.93(45).
As amended by resolution МЕРС.93(45).

** С поправками, внесёнными резолюцией МЕРС.92(45).
As amended by resolution МЕРС.92(45).

PC 2.4.23 21.30350.296 5

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

г. Пусан, Корея
р. Busan, Korea
(Место выдачи Описания)
(Place of issue of the Record)

05.02.2021

(Дата выдачи)
(Date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping



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

№

21.30350.296

12/2020

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 МЕРС.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 МЕРС.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
ВЯЧЕСЛАВ ТИХОНОВ VYACHESLAV TIKHONOV	UBSH6	<i>Большой порт Санкт-Петербург Bolshoy port of St.-Petersburg</i>	4711	53	9538115

**НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:**

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

- * { установка для сжигания мусора
incinerator
- * { устройством для обработки мусора
garbage treatment plant
- * { устройствами для сбора мусора
garbage collection facilities

21.30348.296

* Не нужно зачеркивать.
Delete as appropriate.



1.1 Установка для сжигания мусора:

Incinerator: _____
Тип OG 200C
Type _____
Изготовитель Team Tec AS Tvedestrand, Норвегия
Manufacturer Team Tec AS Tvedestrand, Norway
Согласно Сертификату, выданному DNV
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 UMCC-3
Type _____
Изготовитель Uson Marine AB, Швеция
Manufacturer Uson Marine AB, Sweden
Согласно Сертификату, выданному DNV
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 5.98 м³
Total capacity _____ m³

Место расположения главная палуба 25 шп. ЛБ, 55 шп. ДП; Камбуз 90 шп. ЛБ; Столовая: 92 шп. ЛБ; помещение кондиционера; судовой офис;
Location Main Deck frs. 25 P, 55 C; Galley fr. 90 P; Mess room fr. 92 P; Air Conditioning Room; ships office

мастерские 43, 55 шп. ЛБ; госпиталь 73 шп. ПБ; инсинераторная 57 шп. ПБ; кладовые 30, 52, 81 шп. ЛБ, 81 шп., ПБ; палуба В 65 шп. ПБ.

Workshops frs. 43, 55, P; Hospital fr. 73 S; Incinerator room fr. 57 S; Store rooms frs. 30, 52, 81 P, 81 S; B deck fr. 65 S.

1.4 Плакаты, план операций с мусором
Placards, garbage management plan

да/нет*
yes/no*

1.5 Журнал операций с мусором
Garbage Record Book

да/нет*
yes/no*

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

ЗАМЕЧАНИЯ
REMARKS

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

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

Настоящее Свидетельство действительно до **26.03.2026** при условии
This Certificate is valid until subject to
проведения ежегодных освидетельствований.
annual surveys.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **05.02.2021**
Completion date of the survey on which this Certificate is based

Выдано в **п. Пусан, Корея**
Issued at **р. Висан, Корея**
(место выдачи Свидетельства) (date of issue)
(place of issue of the Certificate)

Нижеподписавшийся должным образом уполномочен Правительством
The undersigned is fully authorized by the Government of
выдать настоящее Свидетельство.
to issue this Certificate.

Российской Федерации
the Russian Federation
(название государства)
(name of the State)



Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

№ **21.30348.296**

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	_____
	(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)

ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ

Исследовательское Судно

Судно: **ВЯЧЕСЛАВ ТИХОНОВ**
Номер ИМО: **9538115**
Порт Приписки: **Большой порт Санкт-Петербург**





SCF <small>SCF</small>	ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ	GMP – 01 Rus
		Research Vessel

Все изменения были рассмотрены и одобрены Компанией.

НОМЕР РЕДАКЦИИ	ДАТА ОФОРМЛЕНИЯ	ИЗМЕНЕННЫЕ СТРАНИЦЫ И СЕКЦИИ
Ред.1 Ред.2	10.01.2017 15.02.2018	Весь План Секция GMP-04 Rus Введение Секция GMP-08 Rus Процедуры Обращения с Мусором Секция GMP-11 Rus Регистрация Операций с Мусором Приложение GMP-E Rus Сброс Мусора в Море - Плакат

*Корректировка
расчетных
и в графике*

В.О.С.А.

Controlled

Revision: 15/02/2018
Approved by MR/COO
Page 1 of 1

	Содержание	GMP – 02 Rus
		Research Vessel
Секция		Ссылка
	Лист Регистрации Изменений	GMP – 01 Rus
	Содержание	GMP - 02 Rus
	Информация о Судне и Оборудовании для Переработки Мусора	GMP - 03 Rus
	Введение	GMP - 04 Rus
	Политика Компании по Управлению Мусором	GMP - 05 Rus
	Обучение	GMP - 06 Rus
	Назначенное Лицо и Назначенные Представители	GMP - 07 Rus
	Процедуры Обращения с Мусором <ul style="list-style-type: none"> ▪ Минимизация Мусора ▪ Сбор Мусора ▪ Сепарация Мусора 	GMP - 08 Rus
	Процедуры Обработки Мусора <ul style="list-style-type: none"> ▪ Повторное Использование Мусора ▪ Прессование Мусора ▪ Хранение Мусора ▪ Сжигание Мусора 	GMP - 09 Rus
	Сброс и Сдача Мусора	GMP - 10 Rus
	Регистрация Операций с Мусором	GMP - 11 Rus
Приложения		Ссылка
	Приложение А: Заявление об Ознакомлении	GMP – A Rus
	Приложение В: Назначенные Представители для Операций с Мусором и Работы с Оборудованием	GMP - B Rus
	Приложение С: Пункты Сбора и Хранения Мусора (образец)	GMP - C Rus
	Приложение D: Диаграмма по Обработке и Сбросу Мусора с Судна	GMP - D Rus
	Приложение E: Сброс Мусора в Море - Плакат	GMP - E Rus
	Приложение F: Квитанция о Сдаче Мусора	GMP – F Rus
	Приложение G: Правила Операций с Мусором - Международные, Национальные и Морской Отрасли	GMP – G Rus
	Приложение H: Журнал Операций с Мусором	GMP – H Rus

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR/COO
Page 1 of 1

SCF SCF	Информация о Судне и Оборудовании для Переработки Мусора	GMP – 03 Rus
		Research Vessel

ИНФОРМАЦИЯ О СУДНЕ	
НАЗВАНИЕ СУДНА	ВЯЧЕСЛАВ ТИХОНОВ
Номер ИМО	9538115
Классификационное Общество	РМРС и ДНВ ГЛ
Флаг	РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
Год Постройки	2011
Тип Судна	ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ СУДНО
Валовая Вместимость	4711 т
Чистая Вместимость	1414 т
Дедвейт (макс.)	1690 т
Летняя Осадка	6.10 м
Длина	84.22 м
Ширина	17.00 м
Высота Борта	7.50 м

Оборудование для переработки мусора – инсинераторы, уплотнители мусора, измельчители и т.д. и их местонахождение должны быть перечислены ниже:

ОБОРУДОВАНИЕ	МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ
Инсинератор OG 200С	Помещение № 352 ПБ
Компактор UMCC-3	Помещение № 352 ПБ

	Введение	GMP – 04 Rus
		Research Vessel

Общие положения

Данный «План Управления Мусором» был составлен в соответствии с требованиями Конвенции МАРПОЛ 73/78, Приложение V, с учетом изменений, внесенных Резолюцией МЕРС.265(68) и придающих обязательный характер положениям Полярного кодекса, относящимся к охране окружающей среды и Руководств ИМО в Резолюциях МЕРС.201 (62), МЕРС.220 (63), МЕРС.295 (71) и МЕРС.277 (70). Также учитывались рекомендации стандарта ISO 14001.

«План Управления Мусором» является неотъемлемой частью Системы Управления Безопасностью (СУБ) компании. Этот План является контролируемым документом и обновляется в случае изменения международных или национальных требований и / или процедур компании.

В целях достижения эффективного уровня утилизации мусора следует придерживаться процедур, указанных в настоящем Plane. Ничто из содержащегося в настоящем Plane не должно препятствовать капитану отойти от требований данного Плана в исключительных обстоятельствах, когда он посчитает это необходимо для спасения жизни, безопасности судна или окружающей среды.

Оригинал Плана с подписями и печатями РМРС об одобрении Плана должен храниться на мостике и быть доступен для любой инспекции.

Настоящий План и плакаты, регламентирующие правила операций с мусором, написаны на рабочем языке экипажа.

Плакаты, Регламентирующие Правила Сброса Мусора в Море

Плакаты, требуемые правилом 10.1 Приложения V МАРПОЛ должны содержать краткую декларацию, в которой заявляется о запрещениях и ограничениях, связанных со сбросом мусора с судов в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ, и о штрафах за невыполнение этого требования.

Плакаты следует располагать в заметных местах работы или жизни экипажа в местах расположения контейнеров сбора мусора. Эти места включают камбузы, жилые палубы, кают-компания, мостик, главную палубу и другие помещения судна, если таковые имеются. Плакаты должны располагаться в линию и на высоте удобной для чтения и печататься на рабочем языке экипажа судна. Судна, занятые в международных рейсах должны также иметь плакаты на английском языке.

Плакаты должны быть вывешены в нижеперечисленных местах:

- на судовой доске объявлений;
- в местах проживания и работы экипажа; а также
- в местах сбора и хранения мусора.

Образцы плакатов приведены в Приложении Е.

Термины и их значения

Ближайший берег - выражение "от ближайшего берега" означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящего Приложения выражение "от ближайшего берега" у северо-восточного побережья Австралии следует понимать, как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии с координатами, указанными в МАРПОЛ, Приложение 4, правило 1.11.

Мусор означает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, золу из инсинераторов, кулинарный жир, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением веществ, определение или перечень которых приведены в других Приложениях к настоящей Конвенции МАРПОЛ.

Controlled

Revision: 15/02/2018
Approved by MRX/00
Page 1 of 4

SCF <small>SCF</small>	Введение	GMP – 04 Rus
		Research Vessel

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

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

Пластмасса означает твердый материал, который содержит в качестве основного ингредиента один высокомолекулярный полимер или более, и который образуется (формируется) во время либо производства полимера, либо изготовления с целью получения конечного продукта с помощью нагревания и/или давления. Пластмасса обладает свойствами материала от твердого и хрупкого до мягкого и эластичного.

В контексте Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, «все виды пластмасс» означают мусор, состоящий из пластмассы в любой форме или включающий ее, в том числе синтетические тросы, пластмассовые мешки для мусора и золу из инсинератора, образующуюся в результате сжигания изделий из пластмассы.

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

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

Примечание: Согласно Конвенции МАРПОЛ, Приложение V, зола из инсинераторов считается Эксплуатационными отходами (правило 1.12), поэтому включена в термин Мусор (правила 1.9).

Опасные вещества означают такой тип Эксплуатационных отходов или Бытового мусора, которые могут представлять собой опасность для судна, экипажа или окружающей среды, такие как, промасленная ветошь, аккумуляторы, кислота для аккумуляторов, ртутные термометры, электрические лампы (флуоресцентные, галогеновые и т.д.), химикаты и антикоррозийные вещества, пиротехника, датчики обнаружения пожара, бытовые холодильники, баллончики с аэрозолями и газом для тестирования газоанализаторов и т.д.

Электронные и электротехнические отходы, образующиеся на борту – такими отходами являются электронные карты, устройства, приборы, гаджеты, мониторы, компьютеры, элементы питания, картриджи и тонеры для принтеров и копировальных машин, и т. д.

Эксплуатационные отходы означают все виды твердых отходов (включая суспензии), не включенные в другие Приложения к данной Конвенции, образовавшиеся на борту в ходе обычной работы или эксплуатации судна, или использованные для крепления специального оборудования. Эксплуатационные отходы также включает в себя моющие средства и присадки, содержащиеся в промывочной воде, которая используется для мойки палуб и внешних поверхностей.

Моющие средства и присадки, содержащиеся в промывочной воде палуб и внешних поверхностей, считаются эксплуатационными отходами и, поэтому являются мусором согласно Приложению V. Такие моющие средства и присадки могут сбрасываться в море, если они не причиняют вреда морской среде.

Примечание: Считается, что моющее средство или присадка не причиняют вреда морской среде, если они:

- не являются опасным веществом в соответствии с критериями, содержащимися в Конвенции МАРПОЛ, Приложение III; и

	Введение	GMP – 04 Rus
		Research Vessel

- не содержат каких-либо компонентов, которые, как известно, являются канцерогенными, мутагенными или репротоксичными (КМР).

Эксплуатационные отходы не включают в себя бытовые сточные воды, льяльные воды и прочие аналогичные сбросы, существенно важные для эксплуатации судна.

Прочие аналогичные сбросы включают в себя, не ограничиваясь этим, следующее:

- отходы после продувки парового котла / экономайзера;
- мокрый выхлоп шлюпочного двигателя;
- стоки из цепного ящика;
- гидравлическую жидкость для гребного винта с регулируемым шагом и подруливающих устройств (например, подшипники подруливающих устройств, успокоители, подшипники руля и т.д.) и другие потенциальные источники попадания рабочих жидкостей в забортную воду;
- рассол, образующийся в результате дистилляции/обратного осмоса;
- стоки из шахты лифта;
- воду из пожарной магистрали;
- остатки пресной воды;
- промывочную воду из газовых турбин;
- остатки смеси моторного топлива с замещающей водой;
- отработанную воду из механизмов;
- воду из бассейнов, гидромассажных ванн и воду, использованную в оздоровительных центрах;
- сброс из обтекателя гидролокатора; и
- сбросы с палубы заполняемого водой отсека.

Медицинские отходы означают отходы, созданные при диагностике, лечении или вакцинации людей, при связанных с ними исследованиях, человеческая кровь и продукты из крови, патологические отходы, иглы, части тела, загрязненное белье, хирургические отходы и потенциально загрязненные лабораторные отходы и отходы диализа. Медицинские отходы также включают в себя лекарства и медицинские продукты с истекшим сроком годности.

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.

Бытовые сточные воды означают стоки из спускных труб для посудных помоев, душевых, прачечных, ванн 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. Бытовые сточные воды не считаются мусором в контексте Приложения V.

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 к Конвенции МАРПОЛ особые районы и их границы определены в правиле 1.14 этого Приложения.

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.

Controlled

Revision: 15/02/2018
Approved by MR/COO
Page 3 of 4

	Введение	GMP – 04 Rus
		Research Vessel

Сброс (только в отношении опасных веществ или стоков, содержащих такие вещества), означает любой сброс с судна, какими бы причинами он не вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протекание, откачку, выделение или опорожнение.

	ПОЛИТИКА КОМПАНИИ ПО УПРАВЛЕНИЮ МУСОРОМ	GMP – 05 Rus
		Research Vessel

Компания обязуется:

- предотвращать нанесение ущерба окружающей среде путем уменьшения образования мусора на борту судов, находящихся под ее управлением, в соответствии с требованиями Конвенции МАРПОЛ, Приложения V с учетом изменений, внесенных Резолюцией МЕРС.265(68) и придающих обязательный характер положениям Полярного кодекса, относящимся к охране окружающей среды;
- запретить сброс мусора в море, насколько это практически возможно;
- отделять, хранить в предназначенных местах и сдавать на береговые приемные сооружения мусор (компоненты и материалы) пригодные для вторичной переработки и дальнейшего использования;
- повторно использовать материалы на судах, если это практически возможно.

Экологические принципы компании:

- признавать, что Охрана окружающей среды является одним из важнейших корпоративных приоритетов;
- улучшать экологические показатели, с учетом действующего законодательства, технических разработок, потребительских нужд и ожиданий общества;
- когда возможно и целесообразно, предпринимать добровольные шаги для улучшения действующих экологических стандартов;
- обеспечивать обучение и мотивацию работников Компании и членов экипажей судов для того, чтобы они соблюдали существующие законы и нормы по охране окружающей среды при выполнении своих должностных обязанностей;
- участвовать или поддерживать исследования, когда это целесообразно, по экологическим вопросам, связанным с деятельностью компании;
- содействовать в принятии подобных принципов поставщиками и подрядчиками, действующими от имени компании, мотивировать и, если целесообразно, требовать улучшения ими методов Охраны окружающей среды, таким образом, чтобы они согласовывались с методами компании;
- поддерживать хорошие отношения с общественностью и содействовать открытости диалога со служащими, соответствующими органами и общественностью, реагировать на их замечания относительно потенциальных экологических опасностей и влияния работы компании на окружающую среду; и
- измерять экологические показатели, проводить регулярные экологические проверки и оценки соблюдения требований компании, требований законодательства и данных принципов и опубликовывать соответствующую информацию внутри компании и для общественности.

	ОБУЧЕНИЕ	GMP – 06 Rus
		Research Vessel

Все вновь прибывшие члены экипажа должны быть ознакомлены с местонахождением мест сбора мусора, процедурами хранения, обработки и удаления мусора, как указано в настоящем Плана. Инструктаж должен производиться в ходе ознакомления с судном и служебными обязанностями и должен включать информацию о том, что сброс любого вида мусора в море, сдача в портовые приемные сооружения или приемные сооружения терминала, а также перегрузка мусора на другое судно разрешаются только Назначенным Лицам. По окончании этого инструктажа/ознакомления члены экипажа должны подписать Заявление об Ознакомлении.

Образец Заявления об Ознакомлении приведен в Приложении А. Заполненные Заявления об Ознакомлении хранятся в Приложении А Плана.

«Офицер по охране окружающей среды» должен обеспечить, чтобы персонал был ознакомлен с расположением и назначением имеющихся на судне приемных емкостей. Рядовой состав и офицеры должны быть обучены и понимать важность правильного использования емкостей соответственно типу мусора на первом этапе их сбора во избежание взаимного смешивания мусора на дальнейших этапах.

Персонал должен быть обучен распознавать разные категории и типы мусора, знать способы уменьшения их образования и поощряться в стремлении выполнять требования данного Плана. Персоналу, находящемуся на борту, следует сводить к минимуму внесение на борт потенциального мусора и образование мусора на борту судна.

Персонал должен быть проинформирован о вхождении судна в Особый район, определенный в Приложении V Конвенции MARPOL 73/78, и проинструктирован о требованиях по обращению с мусором, применяемых во время нахождения в этом районе.

Помимо ознакомления с судном и должностными обязанностями тренировки/обучение всего персонала судна по процедурам обработки мусора включены в Программу Судовых Учений, записи о проведенных учениях должны вестись должным образом.

Лица из рядового состава, отобранные и назначенные для утилизации мусора (в отношении Назначенных Лиц см. Приложение В) проходят дополнительную тренировку и обучение в соответствии с программой, включающей следующие пункты:

- Конвенция MARPOL, Приложение V, с учетом изменений, внесенных Резолюцией МЕРС.265(68) и придающих обязательный характер положениям Полярного кодекса, относящимся к охране окружающей среды;
- Международные и Национальные требования;
- Современная технология обработки судового мусора на борту.
- Процедуры по минимизации, повторному использованию и переработке мусора;
- Медицинские и санитарные требования, связанные с хранением, обработкой и транспортировкой судового мусора;

Персонал, ответственный за эксплуатацию судового Инсинератора для сжигания мусора, должен пройти обучение относительно:

- Приложения VI Конвенции MARPOL 73/78;
- Управление инсинератором и компактором;
- Механические и электрические защитные устройства инсинератора и компактора;
- Требования техники безопасности и противопожарной безопасности при использовании инсинератора и компактора.

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR/COO
Page 1 of 1

	НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО И НАЗНАЧЕННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ	GMP – 07 Rus
		Research Vessel

Назначенное лицо
Старший механик является «Офицером по охране окружающей среды» и назначается на должность «Ответственного лица» в целях соблюдения требований настоящего Плана.

Должностные обязанности «Офицера по охране окружающей среды» в целях соблюдения требований настоящего Плана следующие:

- заполнять соответствующие секции и таблицы Плана и обновлять их при получении изменений;
- обеспечивать внедрение на борту процедур в соответствии с требованиями настоящего Плана;
- проводить обучение вновь прибывших членов экипажа и Назначенных представителей в соответствии с требованиями настоящего Плана;
- связываться через капитана с портовыми властями в отношении сдачи мусора и соблюдения местных требований по обращению с мусором;
- осуществлять постоянный контакт с вахтенным помощником капитана, вахтенным механиком, 2-м механиком и другими назначенными представителями относительно сбора, хранения и утилизации мусора;
- контролировать ведение записей о сдаче мусора, которые оформляются и подписываются Назначенными представителями, ответственными за эти операции;
- анализировать План и его применение в практических условиях, а также информировать компанию в случае необходимости внесения изменений в План.

Назначенные представители
Должностные обязанности Назначенных представителей в целях соблюдения требований настоящего Плана следующие:

Вахтенный помощник капитана:

- информировать команду, когда судно входит в полярные воды, «Особый район» (согласно МАРПОЛ, Приложение V) или «Особый район» установленный Правилами местного государства и инструктировать команду в отношении ограничений при обращении с мусором;
- контролировать любую сдачу мусора с судна в береговые приемные сооружения и выгрузку любого мусора с судна во время его вахты;
- производить записи в «Журнале Операций с Мусором» в отношении сдачи любого мусора с судна в береговые приемные сооружения и сброса мусора с судна во время его вахты;
- получать «Квитанцию о Сдаче Мусора» от компании / организации, оказывающей подобные услуги, или от другого судна (см. Приложение F).

Боцман:

- контролировать соблюдение процедур обращения с мусором и сбор мусора на палубе, камбузе и в служебных помещениях;
- контролировать транспортировку мусора, собранного на палубе, камбузе и служебных помещениях, в центральную приемную зону или другие соответствующие места сбора и хранения;
- осуществлять сдачу любого мусора с судна под контролем вахтенного помощника капитана.

Повар:

- контролировать сбор и сортировку мусора на камбузе, в кают-компании и столовой команды.

2-й Механик:

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR/COO
Page 1 of 2

	НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО И НАЗНАЧЕННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ	GMP – 07 Rus
		Research Vessel

- ежедневно контролировать сбор и сортировку мусора в машинном отделении и транспортировку его в центральную приемную зону или другие соответствующие места сбора и хранения;
- контролировать сжигание соответствующего мусора, а также, сортировку и хранение оставшейся золы;
- производить соответствующие записи о сжигании мусора.

Вахтенный механик:

- при возможности, осуществлять контроль сортировки мусора в машинном отделении.

Токарь:

- контролировать переработку мусора в мастерской и в помещении инсинератора.

Оператор по обработке мусора в прессователе:

- назначается приказом капитана судна из числа рядовых членов экипажа;
- по мере накопления осуществлять переработку (прессование) судового мусора и последующую транспортировку его в центральную приемную зону или другие соответствующие места сбора и хранения.

Каждый член экипажа должен собирать и сепарировать мусор, собранные в своей каюте, доставлять его по мере накопления в “Центральную приемную зону”.

	ПРОЦЕДУРЫ ОБРАЩЕНИЯ С МУСОРОМ	GMP – 08 Rus
		Research Vessel

Сбор, переработка, хранение и сброс мусора должны проводиться в соответствии с процедурами, изложенными в данном Плане.

Минимизация мусора

Следующее должно быть сделано для минимизации количества мусора, произведенного на борту:

- уменьшение количества создаваемого мусора;
- повторное использование мусора в тех же или в иных целях;
- сортировка мусора и сдача его на берег для последующей переработки и повторного использования.

Политика компании заключается в том, чтобы заказывать продукты, снабжение и запчасти у проверенных поставщиков, имеющих Систему Управления Безопасностью и Качеством.

При заказе снабжения и продуктов нижеперечисленные варианты должны приниматься во внимание для уменьшения количества мусора при закупке материалов:

- использование снабжения, которое поступает в упаковке, с учетом таких факторов, как достаточный срок годности при хранении (после открытия контейнера), чтобы избежать увеличения количества мусора, связанного с такими продуктами;
- применение снабжения, которое поступает в упаковке многоразового использования или пригодной для переработки упаковки и контейнерах; избежание использования одноразовых чашек, посуды, тарелок, полотенец и ветоши, а также других бытовых приспособлений, когда это возможно;
- избежание снабжения, упакованного в пластмассу, если не используется пластмасса многоразового использования или пригодная для переработки пластмасса; и
- сбор сепарационных и подстилочных, обшивочных и упаковочных материалов, доставляемых со снабжением, с последующей их сдачей в портовые приемные сооружения, поскольку сброс их в море не разрешается.

Члены команды, отвечающие за прием провизии, снабжения и запасных частей, должны быть проинструктированы по данному вопросу старшим помощником или старшим механиком, соответственно.

Сбор мусора

Каждое судно должно иметь одну “Центральную приемную зону” и несколько “Пунктов сбора” и “Пунктов хранения” для сбора, сепарации и хранения мусора на борту в различных местах судна.

Емкости для сбора и хранения мусора, включая каютные, должны быть изготовлены из негорючих материалов (металл или пластик) без отверстий с боков или снизу (СОЛАС, глава II, правило 4.2). В зависимости от таких факторов, как тип и размер судна, количество членов экипажа и пассажиров, район плавания и т.д., капитан и «Офицер по охране окружающей среды» должны назначить места и определить количество/тип(ы) емкостей для сбора и хранения мусора в указанных выше районах. Для уменьшения или исключения необходимости сортировки после сбора и для ускорения переработки рекомендуется, чтобы на всех пунктах сбора были оборудованы отчетливо маркированные мусороприемники для приема, образующегося на судне мусора.

Сборные емкости для мусора могут быть в форме бочек, металлических ящиков, банок, ведер, контейнеров, или бункеров на колесах. Все приемники мусора на открытых палубах или пространствах, подверженных воздействию погоды должны: быть надежно закреплены, иметь крышки, которые должны плотно и надежно закрываться. Все мусороприемники должны быть надежно защищены для предотвращения потерь мусора, проливов или потерь любого мусора, который в них помещен. Эти 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 посетителей следует информировать о необходимости соответствующего распределения мусора по назначенным мусороприемникам.

Controlled

Revision: 15/02/2018
Approved by MR/COO
Page 1 of 4

	ПРОЦЕДУРЫ ОБРАЩЕНИЯ С МУСОРОМ	GMP – 08 Rus <hr/> Research Vessel
---	--------------------------------------	--

Емкости для сбора мусора, представляющего опасность здоровью и/или безопасности команды или судну, должны иметь герметически закрывающиеся крышки.

Назначенные представители должны информировать «Офицера по охране окружающей среды», если замечено накопление чрезмерно большого количества мусора.

Дезинфекция и борьба с вредителями, как профилактические, так и по мере необходимости, должны регулярно проводиться в зонах сбора и хранения соответствующих мусора.

Пункт сбора – место(а) для ежедневного сбора мусора и кратковременного его хранения, которые могут быть расположены по всему судну внутри надстройки или машинного отделения: например, на мостике, камбузе, в кают-компании, мастерской и других местах для проживания или работы. Местонахождение «Пунктов сбора», количество и тип(ы) необходимых емкостей для сбора мусора и категории собираемого мусора в «Пунктах сбора» должны быть определены капитаном и «Офицером по охране окружающей среды».

В конце рабочего дня собранный мусор из «Пунктов сбора» в рабочих местах и служебных помещениях должен быть рассортирован и перенесен Назначенными представителями в соответствующие емкости в «Центральной приемной зоне» или в «Пунктах хранения». Каждый член экипажа должен сортировать мусор, собранный в своей каюте, и переносить его в соответствующие приемники в «Центральной приемной зоне».

Центральная приемная зона – место для сбора мусора из «Пунктов сбора» и кратковременного их хранения. «Центральная приемная зона» может быть расположена в отдельном помещении или за пределами надстройки в безопасной зоне, защищенной – насколько это возможно практически – от непогоды.

Капитан и «Офицером по охране окружающей среды» должны назначить место для «Центральной приемной зоны», определить количество и тип(ы) необходимых емкостей для сбора и хранения мусора и их категории. При этом должно приниматься во внимание наличие имеющихся емкостей для долгосрочного хранения мусора в «Пунктах хранения».

Только Назначенные представители должны переправлять собранный мусор из «Центральной приемной зоны» в «Пункты хранения» для дальнейшей их сортировки или переработки.

Пункт хранения – отдельное помещение или район/место внутри надстройки, машинного отделения, полубака назначенное для сбора определенных категорий мусора из «Центральной приемной зоны» или «Пунктов сбора» и их долгосрочного хранения. Местонахождения «Пунктов хранения», количество и тип(ы) необходимых емкостей для сбора и хранения мусора и их категории должны быть определены капитаном и «Офицером по охране окружающей среды».

В конце рабочего дня Назначенные представители сортируют и переправляют мусор с «Центральной приемной зоны» в соответствующие «Пункты хранения» для их хранения и подготовки к сдаче на берег.

Назначенные представители – только под наблюдением вахтенного помощника капитана – могут передать собранный мусор из «Пунктов хранения» в береговые приемные сооружения.

Как только места для «Центральной приемной зоны», «Пунктов сбора» и «Пунктов хранения», категории мусора, которые будут там храниться, а также количество и тип(ы) необходимых емкостей будут определены, эти данные должны быть занесены в **Приложение С: Пункты Сбор и Хранения Мусора**.

«Офицер по охране окружающей среды» должен заполнить таблицу в **Приложении С**, распечатать ее и разместить на судовой доске объявлений.

	ПРОЦЕДУРЫ ОБРАЩЕНИЯ С МУСОРОМ	GMP – 08 Rus
		Research Vessel

Если «Офицер по охране окружающей среды» считает, что мусор не был правильно рассортирован по категориям и, при этом возникают проблемы во время их хранения, то следует обсудить данный вопрос с Назначенными лицами для принятия соответствующих мер по исправлению ситуации.

Емкости для сбора и хранения мусора в каждой зоне должны проверяться ежедневно или еще чаще по усмотрению «Офицера по охране окружающей среды».

Сортировка мусора

Сортировка мусора, образующегося на борту, сводится к сбору и распределению мусора согласно категориям, для его долгосрочного хранения в «Пунктах сбора», «Центральной приемной зоне» или «Пунктах хранения» и последующей выгрузки на береговые сооружения, следующим образом:

1. Типы мусора, не подлежащего вторичной переработке

- не утилизируемые пластмассы;
- пластмассы, смешанные с мусором, не являющимся пластмассой;
- ветошь; и
- зола, полученная от сжигания пластика.

2. Типы мусора, подлежащего вторичной переработке

- кулинарный жир;
- стекло;
- алюминиевые банки;
- бумага, картон, гофрокартон;
- древесина;
- металлы; и
- пластмассы (включая вспененный полистирол и другие похожие пластики).

3. Опасные вещества

- промасленная ветошь;
- аккумуляторы;
- кислота для аккумуляторов;
- ртутные термометры;
- электрические лампы;
- химикаты и антикоррозийные вещества;
- пиротехника; и
- баллончики с аэрозолями и газом для тестирования газоанализаторов и т.д.

4. Электронные и электротехнические отходы

- электронные карты;
- устройства;
- приборы;
- оборудование;
- гаджеты;
- мониторы;
- компьютеры;
- элементы питания; и
- картриджи и тонеры для принтеров и копировальных машин, и т. д.

Controlled

Revision: 15/02/2018
Approved by MR/COO
Page 3 of 4

	ПРОЦЕДУРЫ ОБРАЩЕНИЯ С МУСОРОМ	GMP – 08 Rus
		Research Vessel

В целях правильной сепарации мусора каждая из емкостей для сбора и хранения мусора в “Центральной приемной зоне”, “Пунктах сбора” или “Пунктах хранения” должна быть отмаркирована четко различимыми печатными буквами с указанием “Категории” и “Типа” мусора и требований к их сепарации, например:

- КАТ. “А” – Пластмасса (не подлежащая вторичной переработке);
- КАТ. “А” – Пластмасса (подлежащая вторичной переработке);
- КАТ. “А” – Зола из инсинераторов, Пластмасса;
- КАТ. “В” – Пищевые отходы (измельченные); или
- КАТ. “В” – Пищевые отходы (не измельченные);
- КАТ. “С” – Бытовые отходы, Стекло;
- КАТ. “С” – Бытовые отходы, Алюминиевые банки;
- КАТ. “С” – Бытовые отходы, Бумага, картон, гофрокартон;
- КАТ. “С” – Бытовые отходы, Медицинские отходы;
- КАТ. “D” – Кулинарный жир;
- КАТ. “Е” – Зола из инсинераторов;
- КАТ. “F” – Эксплуатационные отходы, Металл;
- КАТ. “F” – Эксплуатационные отходы, Опасные вещества;
- КАТ. “Г” – Электронные и электротехнические отходы.

Емкости сбора мусора в каютах экипажа должны быть отмаркированы четко различимыми печатными буквами - КАТ. “С” – «Бытовые отходы».

	ПРОЦЕДУРЫ ПЕРЕРАБОТКИ МУСОРА	GMP – 09 Rus
		Research Vessel

- Переработка (обработка) мусора является важной частью процедуры утилизации мусора.
- Использование инсинераторов, измельчителей, уплотнителей и других подобных устройств имеет ряд преимуществ, таких как уменьшение необходимого места на борту для хранения мусора и облегчение сдачи его на береговые приемные сооружения.
- Перечень судового оборудования для переработки мусора и мест его установки должно быть указано в секции GMP - 03 Информация о Судне и Оборудовании для Переработки Мусора.
- **Инструкции по эксплуатации судового оборудования для переработки мусора должны быть вывешены рядом с соответствующим оборудованием.**
- Назначенные представители должны осуществлять сортировку и переработку мусора непосредственно на рабочих местах. «Офицер по охране окружающей среды» должен осуществлять периодический контроль в соответствии с требованиями Плана.
- Диаграмма «Обработка на борту и сброс мусора с судна» имеется в **Приложении D** и должна использоваться в качестве руководства.
- В зависимости от судового оборудования по переработке мусора, района плавания судна и длительности рейса должны применяться следующие процедуры их переработки:
- **Повторное использование мусора**
Мусор, который можно повторно использовать:
 - использованные хлопчатобумажные ткани (постельное белье, полотенца, салфетки), могут быть повторно использованы как обтирочная ткань;
 - пластмассовые или деревянные ящики для хранения продуктов, которые могут быть использованы много раз;
 - пластмассовые емкости для хранения использованного кулинарного жира.
- **Прессование мусора**
Прессование мусора уменьшает его объем. В результате прессования уменьшается объем собранного мусора, что улучшает условия хранения и упрощает сдачу мусора на береговые приемные сооружения.
- Операция по прессованию мусора должна проводиться только Назначенным представителем, ежедневно или по мере необходимости, для уменьшения объема мусора в хранилищах или перед сдачей на береговые приемные сооружения.
- Следует учитывать, что некоторые категории мусора, такие как неизмельченная пластмасса, фибра, картон, контейнеры для крупногабаритных грузов и изделия из толстого металла, могут быть уплотнены только до определенной степени.
- Контейнеры, в которых находятся вещества под давлением, не следует сжимать или дробить без специального оборудования, предназначенного для этих целей, так как обычные уплотнители не защищены от пожара или взрыва.
- Перед уплотнением может быть использована дробильная машина, если таковая имеется; коэффициент уплотнения может быть увеличен, за счет чего место, необходимое для хранения, уменьшено. Необходимо провести исследование типа и объема уплотняемого материала, так как не для всех типов мусора требуется измельчение.

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR:COO
Page 4 of 6

	ПРОЦЕДУРЫ ПЕРЕРАБОТКИ МУСОРА	GMP – 09 Rus
		Research Vessel

Не рекомендуется прессовать пищевые отходы и опасные вещества, так как после уплотнения к таким отходам при их сдаче могут быть предъявлены дополнительные карантинные, санитарные, медицинские или иные требования местных органов или береговых приемных сооружений.

Если компактор имеет функцию санитарной обработки, дезодорирования или упаковки, следует строго следовать требованиям производителя относительно охраны здоровья и безопасности во время таких операций.

Запрещается прессовать совместно разные категории и типы мусора, например КАТ. "А" - пластмасса (не подлежащая вторичной переработке) и КАТ. "А" - пластмасса (подлежащая вторичной переработке). Если при прессовании мусор всё-таки смешиваются, то необходимо применять наиболее строгие требования к их хранению и утилизации.

Компактор должен быть установлен в отсеке с достаточным количеством места для работы и технического обслуживания устройства и с емкостями для краткосрочного или долгосрочного хранения перерабатываемого мусора.

Прессованный мусор должен сепарироваться в соответствии с требованиями раздела "Сепарирование мусора" и храниться в соответствующих "Пунктах хранения".

Хранение мусора

На каждом судне должны быть организованы "Центральная приемная зона", "Пункты сбора" и "Пункты хранения" для сбора, сепарации и хранения мусора.

В зависимости от таких факторов, как тип и размер судна, количество членов экипажа и пассажиров, район плавания и т.д., капитан и «Офицер по охране окружающей среды» должны определить местонахождение указанных выше зон на борту судна и определить количество/тип(ы) емкостей для каждой зоны.

Все члены команды, пассажиры и гости должны быть уведомлены о том, какой мусор следует собирать и хранить в каждой зоне.

Мусор для кратковременного хранения должен собираться в "Пунктах сбора" и "Центральной приемной зоне".

Мусор для длительного хранения должен ежедневно перемещаться Назначенными представителями из "Центральной приемной зоны" и "Пунктов сбора" в "Пункты хранения" и сепарироваться должным образом.

Все емкости для сбора и хранения мусора, расположенные на палубах или зонах, подверженных влиянию погоды, должны быть закреплены должным образом и должны иметь герметические крышки, зафиксированные плотно и надежно, чтобы не допустить утраты, разлива или потери мусора.

Если долгосрочное хранение большого количества мусора, в том числе в герметичных мусорных контейнерах, создает какие-либо проблемы с гигиеной, или если будут замечены вредители, капитан должен информировать компанию.

КАТ "А", Пластмассы – должна быть разделена на *Пластмассы, подлежащие вторичной переработке* и *Пластмассы, не подлежащие вторичной переработке*, и должны храниться в "Пунктах хранения" в разных емкостях.

Для краткосрочного хранения пластмассы, которую можно вторично перерабатывать, в "Центральной приемной зоне", на камбузе, в машинном отделении и, если требуется, в других рабочих местах, следует устанавливать как минимум одну емкость из негорючего материала.

	ПРОЦЕДУРЫ ПЕРЕРАБОТКИ МУСОРА	GMP – 09 Rus
		Research Vessel

Для долгосрочного хранения пластмассы (как подлежащей, так и не подлежащей вторичной переработке), в «Пунктах хранения» должны быть установлены емкости из негорючего материала.

Восстановление пластмасс – означает процесс восстановления пластмассы из мусора и переработка его в полезные продукты. Подлежащий вторичной переработке пластик обычно имеет символ, который обозначает тип пластичного полимера, из которого продукт был изготовлен. Обычно пластмасса не перерабатывается в тот же самый тип пластмассы, и продукты, изготовленные из восстановленной пластмассы, зачастую не подлежат вторичной переработке.

Пластмассы, подлежащие вторичной переработке (емкости, которые используются для потребления)
 Бутылки из-под безалкогольных напитков, бутылки из-под воды, пластмассовые бутылки из-под пива, бутылочки для полоскания рта, контейнеры для арахисового масла, контейнеры для салатной заправки, бутылки из-под сока, бутылки из-под растительного масла, контейнеры из-под молока, бутылки из-под отбеливателя /растворителя /шампуня, мешки для мусора, пакеты для бакалеи и покупок, баночки для масла и маргарина, бутылочки от бытовых моющих средств, контейнеры из-под йогурта и коробки от овсяных хлопьев, чистая пищевая упаковка, медицинские туб, одноразовые столовые приборы (пенополистироловые тарелки, чашки, пищевые контейнеры, кружки и т.д.).

Пластмассы, не подлежащие вторичной переработке (используемые при строительстве судна и оборудования, и зола от пластмасс):

Фиброглас и ламинированные конструкции, сайдинги, трубы, изоляция, напольные покрытия, ковры, ткани, клеящие вещества, электрические и электронные компоненты, крепежные ленты, металлические кабели с оплеткой из синтетической фибры, комбинированные металлические кабели, синтетические кабели; и т.д.

КАТ “В” - Пищевые отходы - должны постоянно храниться в закрытых, герметических контейнерах. Пищевые и связанные с ними отходы, которые могут разлагаться в ходе долгосрочного хранения, должны быть запечатаны в герметичные емкости, предусмотренные для этих целей (пластмассовые мешки).

Такие емкости, являются одноразовыми, и отходы должны отправляться в приемные сооружения в этих емкостях.

В некоторых государствах имеются Правила контроля над заболеваниями людей, растений и животных, которые могут переноситься привозными пищевыми отходами и связанными с ними материалами (например, упаковка пищевых продуктов и одноразовые приборы для еды и т.д.). Такие Правила могут требовать сжигания, стерилизации, размещения в двойных пластмассовых мешках или иного особого обращения с пищевыми отходами для уничтожения возможных вредителей и организмов.

Пищевые отходы должны храниться отдельно и сдаваться на береговые приемные сооружения в соответствии с законодательством принимающей страны. Необходимо принимать меры предосторожности, чтобы пластик, связанный с пищевыми отходами (например, полиэтиленовая упаковка продуктов питания), не смешивался с пищевыми отходами.

Приемники для пищевых отходов должны быть четко обозначены как **КАТ “В” – «Пищевые отходы»** «измельченные» или «не измельченные». В зонах хранения “Пищевых отходов” должны регулярно проводиться дезинфекции и эпидемиологический контроль.

КАТ “D” - Кулинарный жир (отходы) должен храниться отдельно в предназначенном “Пункте хранения”, предпочтительно организованном в хранилище продуктов. “Кулинарный жир” (отходы) может разлагаться в ходе долгосрочного хранения и должен быть помещен в герметичные пластмассовые контейнеры. Такие контейнеры являются одноразовыми, и кулинарный жир должен сдаваться на береговые приемные сооружения в таких контейнерах.

	ПРОЦЕДУРЫ ПЕРЕРАБОТКИ МУСОРА	GMP – 09 Rus Research Vessel
---	---	--

Пластмассовые контейнеры должны быть четко промаркированы как **КАТ “D”** - Кулинарный жир (отходы).

КАТ “E” - Зола из инсинераторов должна храниться в отдельной емкости.

Для краткосрочного (24 часа) хранения Золы из инсинераторов один приемник, металлический контейнер на 20-50 литров, должен быть установлен в помещении печи для сжигания мусора. Для безопасности “Зола”, после выгрузки из печи для сжигания мусора, должна храниться в этом контейнере в течение 24 часов и только затем перегружаться в емкость для долгосрочного хранения.

Еще одна емкость, пластиковый мешок или контейнер на 100 / 200 литров, для долгосрочного хранения золы может быть установлен в помещении для печи сжигания мусора, “Центральной приемной зоне” или другом “Пункте хранения” по усмотрению капитана и «Офицера по охране окружающей среды».

Обе емкости должны быть четко промаркированы как **КАТ “E”** – Зола из инсинераторов

Зола, оставшаяся после сжигания “Пластмассы”, считается мусором Категории “A” и должна храниться и сдаваться на береговые приемные сооружения отдельно от другой золы. Емкость для золы остающейся после сжигания “Пластмассы” должна быть отмаркирована как **КАТ “A”** – Зола из инсинераторов, Пластмасса.

Категория “C” - Бытовые отходы должны сортироваться и храниться согласно нижеперечисленным требованиям.

Алюминиевые банки относятся к КАТ “C”. Бытовые отходы и запрещены для выгрузки в море.

Емкости для краткосрочного или долгосрочного хранения алюминиевых банок (пластмассовые пакеты/контейнеры) должны быть установлен в “Центральной приемной зоне” или других «Пунктах хранения» по усмотрению капитана и «Офицера по охране окружающей среды» и иметь маркировку КАТ “C”, Бытовые отходы, Алюминиевые банки.

Стекло должно относиться к Категории “C”, Бытовые отходы, и запрещено для выгрузки в море.

Для долгосрочного хранения “Стекла” емкости (деревянные, металлические или пластмассовые) должны быть установлены в “Пунктах хранения” по усмотрению капитана и «Офицера по охране окружающей среды». Емкости должны быть четко отмаркированы как КАТ “C”, Бытовые отходы, Стекло.

Бумага - (Картон, гофрокартон, использованная бумага и т.д.) должны относиться к Категории “C”, Бытовые отходы, и запрещена для выгрузки в море. Емкости для краткосрочного или долгосрочного хранения бумаги металлические контейнеры должны быть установлены в “Пунктах хранения” по усмотрению капитана и «Офицера по охране окружающей среды». Емкости должны быть четко отмаркированы как КАТ “C”, Бытовые отходы, Бумага.

Медицинские отходы относятся к Категории “C”, Бытовые отходы. Медицинские отходы могут представлять опасность для судна, команды или окружающей среды. Для хранения Медицинских отходов в “Пункте хранения” госпиталь должен быть установлен герметически закрытый металлический или пластмассовый контейнер, четко отмаркированный как КАТ “C”, Бытовые отходы, Медицинские отходы.

Категория “F” - Эксплуатационные отходы, должны сортироваться по типам и храниться следующим образом:

Металл (токарная стружка, остатки после токарных работ, поврежденные элементы оборудования/инструментов) относится к КАТ “F”, Эксплуатационные отходы и запрещены для выгрузки в море.

	ПРОЦЕДУРЫ ПЕРЕРАБОТКИ МУСОРА	GMP – 09 Rus
		Research Vessel

Металлические или деревянные емкости могут быть установлены в «Пунктах хранения» для долгосрочного хранения Металла.

Емкости должны быть четко отмаркированы как КАТ «F». Эксплуатационные отходы, Металл.

Древесина (деревянные паллеты, деревянные ящики, поврежденная мебель и т.д.) – относится к Категории «F», Эксплуатационные отходы, и запрещены для выгрузки в море.

Для долгосрочного хранения Древесины контейнеры или отдельное пространство/зона должны быть организованы в «Пунктах хранения» Емкости или пространство/зона должны быть четко отмаркированы как КАТ «F», Эксплуатационные отходы, Древесина.

«**Опасные вещества**» должны относиться к Категории F. Эксплуатационные отходы, которые могут представлять опасность для судна, команды или окружающей среды, и запрещены для выгрузки в море. Для долгосрочного хранения Опасных веществ в «Пунктах хранения» должны быть установлены плотно закрываемые металлические или пластмассовые контейнеры. Контейнеры должны быть четко отмаркированы как КАТ «F», Эксплуатационные отходы», Опасные вещества.

Сжигание мусора.

Зола и шлак после сжигания мусора считаются Категорией «E». Зола из инсинератора, и запрещены для выгрузки в море. Сжигание и сдача на береговые приемные сооружения мусора Категории «E», Зола из инсинератора требует внесения отдельных записей в «Журнал операций с мусором».

Пластмасса требует отдельного сжигания и не должна смешиваться с другим мусором, приготовленным к сжиганию. Зола, остающаяся после сжигания пластмассы, считается мусором Категории «A» Зола из инсинераторов, Пластмасса, и подлежит сдаче на береговые приемные сооружения отдельно. В «Журнале операций с мусором» следует производить отдельные записи в отношении сдачи золы, остающейся после сжигания пластмассы.

Примечание: В некоторых странах к золе, полученной от сжигания пластмасс, предъявляются такие же требования по утилизации, как и к утилизации самих пластмасс.

Медицинские отходы могут сжигаться на борту. Зола, остающаяся после сжигания пластмассы от медицинских отходов, считается Категорией «A», Зола из инсинераторов, Пластмасса, сепарируется и хранится соответственно. Зола от сжигания лекарств с истекшим сроком годности считается Категорией «E» – Зола из инсинераторов, Пластмасса, сепарируется и хранится соответственно.

Сжигание может значительно снизить необходимость хранения мусора на борту судна. Инсинераторы должны быть спроектированы, сконструированы, должны эксплуатироваться и содержаться в соответствии с требованиями IMO MERS 76(40), MARPOL. Приложение V требует, чтобы инсинераторы, установленные после 1 января 2000 года, были одобрены и соответствовали установленным критериям защиты воздуха от загрязнения.

Инсинераторы должны использоваться только для сжигания материалов, указанных производителем. Если инсинератор не предназначен для сжигания пластмассы, рядом с ней должна быть размещена следующая табличка:

ДАННЫЙ ИНСИНЕРАТОР НЕ ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ СЖИГАНИЯ ПЛАСТМАССЫ

Назначенные представители должны быть обучены эксплуатации, требованиям охраны здоровья и безопасности при сжигании, сортировке и безопасному хранению золы и шлака.

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR/COO
Page 5 of 6

	ПРОЦЕДУРЫ ПЕРЕРАБОТКИ МУСОРА	GMP – 09 Rus Research Vessel
---	---	--

2ой Механик должен контролировать операции по сжиганию мусора, должную сортировку, хранение оставшейся золы и ведение записей о сжигании.

Сжигание мусора, которые содержат большое количество пластмассы, подразумевает весьма специфические требования к инсинератору, такие как, более интенсивный вырыск кислорода и поддержание более высоких температур (от 850 до 1200°C). Если такие особые условия не соблюдаются, то в зависимости от вида пластика и условий сжигания при сгорании могут выделяться некоторые токсичные газы, в том числе, хлористоводородная кислота (HCl) и сероводородная кислота (HCN) в виде пара. Эти и другие промежуточные продукты сжигания мусора, содержащих пластик, являются токсичными для человека и морских организмов.

Некоторые инсинераторы не соответствуют последним требованиям по защите воздуха от загрязнения, применяемых в портах, государствами флага или береговыми государствами, когда такие вопросы попадают под их юрисдикцию. До прибытия в каждый порт, капитан должен получить у местного агента/портовых органов информацию о том, может ли что судовой инсинератор быть использован в данном порту, и строго соблюдать местные Правила.

Контроль загрязнения воздуха обычно требуется во всех портах мира, и общее правило заключается в том, чтобы избежать сжигания мусора в портах, городских районах, зонах контроля над загрязнением атмосферы или рядом с ними.

СЖИГАНИЕ МУСОРА В ЗОНЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ ЗАПРЕЩЕНО

Сжигание следующих веществ на борту судна запрещается:

- остатки грузов по МАРПОЛ, Приложению I, II или III или загрязненных ими упаковочных материалов;
- полихлорированные бифенилы (ПХБ), поливинилхлорид (ПВХ);
- отходы в соответствии с определением, данным в МАРПОЛ, Приложение V, содержащие следы тяжелых металлов.

Исключением является загрязненная нефтепродуктами и химикатами ветошь, которая представляет собой источник повышенной пожароопасности и должна сжигаться так быстро как это возможно практически, если только судно не в порту или не в зоне контроля над загрязнением атмосферы.

Количество и тип золы из инсинератора, заявленной на сдачу в «Квитанция о сдаче мусора» должны соответствовать записям о сжигании мусора в «Журнале операций с мусором».

Если инсинератор вышел из строя и не может быть использован, компания должна быть уведомлена об этом в кратчайшие сроки.

	СБРОС И СДАЧА МУСОРА	GMP – 10 Rus
		Research Vessel

СБРОС ЛЮБОГО МУСОРА В МОРЕ, КРОМЕ ПИЩЕВЫХ ОТХОДОВ, ЗАПРЕЩЕН!

Если отходы являются смешанными или загрязненными другими веществами, запрещенными к сбросу или имеющими иные требования по утилизации, то к сбросу применяются более строгие требования.

Все суда перед входом в антарктическую/арктическую зону должны иметь значительные емкости на борту для хранения всех отходов во время выполнения рейса в такой зоне и иметь заключенные соглашения на сброс таких отходов в приемном сооружении после выхода из зоны.

Сброс в море любых категорий отходов запрещен судну, расположенному в районе 500 м от нефтяной платформы или пришвартованного к ней, за исключением сброса измельченных пищевых отходов, если судно располагается в районе 500 м от нефтяной платформы или пришвартовано к ней, которая расположена на расстоянии более 12 миль от ближайшего берега.

Сброс в море КАТ "В" - Пищевые отходы.

Пищевые отходы могут быть сброшены в море только в определенных зонах, и только когда судно находится на ходу.

Сброс в море за пределами «Особых районов»:

- пищевые отходы, которые были измельчены или раздроблены – сброс разрешается, когда судно находится на расстоянии более 3 миль и насколько это возможно практически дальше от ближайшей земли;
- пищевые отходы, которые не были измельчены или раздроблены – сброс разрешается, когда судно находится на расстоянии более 12 миль и насколько это возможно практически дальше от ближайшей земли.

Сброс в море в пределах «Особых районов»:

- пищевые отходы, которые были измельчены или раздроблены – 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, которые не были измельчены или раздроблены – сброс запрещен.

Сброс в море в арктических водах:

Сброс мусора в море в арктических водах, разрешенный в соответствии с правилом 4 Приложения V к МАРПОЛ, должен отвечать следующим дополнительным требованиям:

- Сброс пищевых остатков разрешается лишь тогда, когда судно находится настолько далеко, насколько это практически осуществимо, от районов с концентрацией льда, превышающей 1/10, но в любом случае не менее чем в 12 морских милях от ближайшего берега, ближайшего шельфового ледника или ближайшего припая;
- Пищевые остатки должны быть измельчены или перемолоты и должны проходить через решетку с отверстиями размером не более 25 мм;
- Пищевые остатки не должны сбрасываться на лед.

Примечания:

- Пищевые отходы должны быть измельчены или размолоты и должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм (МАРПОЛ, Приложение V, правила 4.1.1 и 6.1.1);
- Остатки пищи не должны быть смешаны с любым иным типом отходов.

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR/COO
Page 1 of 3

	<p align="center">СБОС И СДАЧА МУСОРА</p>	<p align="center">GMP – 10 Rus</p> <hr/> <p align="center">Research Vessel</p>
---	--	---

Сброс мусора в море в районе Антарктики:

В районе Антарктики сброс мусора в море, разрешенный в соответствии с правилом 6 Приложения V к МАРПОЛ, должен отвечать следующим дополнительным требованиям:

- Сброс в соответствии с правилом 6.1 Приложения V к МАРПОЛ должен осуществляться настолько далеко, насколько это практически осуществимо, от районов с концентрацией льда, превышающей 1/10, но в любом случае не менее чем в 12 морских милях от ближайшего припая.

Сброс птичьих продуктов, в том числе мяса птицы и его частей, не разрешается в антарктической зоне, если они не были предварительно стерилизованы.

Необходимо удостовериться, что пластмассовые мешки, в которых хранятся пищевые отходы, не выбрасываются в море.

Сдача мусора в береговые приемные сооружения или сервисные компании по приему мусора производится только Назначенными представителями в следующем образом:

КАТ "А"

Пластмасса – из назначенных "Пунктов хранения" и в отдельных емкостях (пластмассовых мешках) четко отмаркированных как КАТ "А", Пластмасса, подлежащая вторичной переработке. КАТ "А", Пластмасса, не подлежащая вторичной переработке.

КАТ "В"

Пищевые отходы из "Центральной приемной зоны" в приемные сооружения/сервисную компанию в запечатанных, герметичных емкостях, предусмотренных для этих целей (пластмассовые мешки), четко отмаркированных как КАТ "В" - Пищевые отходы. «измельченные» или «не измельченные».

КАТ "D"

Кулинарный жир из назначенных "Пунктов хранения" в приемные сооружения/сервисную компанию в пластиковых контейнерах, четко отмаркированных как КАТ "D" – Кулинарный жир.

КАТ "E"

Зола из инсинераторов из назначенных "Пунктов хранения" в приемные сооружения/сервисную компанию в отдельных емкостях (пластмассовых мешках), четко отмаркированных как КАТ "E" – Зола из инсинераторов.

Примечание: Зола от сжигания пластмассы должна быть отделена, храниться отдельно и сдаваться в приемные сооружения/сервисную компанию в отдельных емкостях (пластмассовых мешках), четко отмаркированных как КАТ "А" - Зола из инсинераторов, Пластмасса.

Категория «С» - Бытовые отходы должны сортироваться по типам и сдаваться следующим образом:

Алюминиевые банки из назначенных "Пунктов хранения" в приемное сооружение/ сервисную компанию в отдельных емкостях (пластмассовых мешках), четко отмаркированных как КАТ "С", Бытовые отходы, Алюминиевые банки.

Стекло из назначенных "Пунктов хранения" в приемное сооружение/сервисную компанию в емкостях (деревянных, металлических или пластмассовых) отмаркированных как КАТ "С", Бытовые отходы, Стекло.

Бумага из назначенных "Пунктов хранения" в приемное сооружение/ сервисную компанию в отдельных емкостях (пластмассовых мешках), четко обозначенных как КАТ "С", Бытовые отходы, Бумага.

	СБОС И СДАЧА МУСОРА	GMP – 10 Rus
		Research Vessel

Медицинские отходы из назначенного "Пункта хранения" в приемное сооружение/ сервисную компанию в емкостях (пластмассовых мешках), обозначенных как КАТ "С", Бытовые отходы, Медицинские отходы.

Категория "Г"

Эксплуатационные отходы, должны сепарироваться по типам и сдаваться следующим образом:

Металл из назначенных "Пунктов хранения" в приемное сооружение/ сервисную компанию насыпью или в отдельных контейнерах четко обозначенных как КАТ "Г", Эксплуатационные отходы, Металл;

Древесина из назначенных "Пунктов хранения" в приемное сооружение/ сервисную компанию насыпью или в отдельных контейнерах, четко обозначенных как КАТ "Г", Эксплуатационные отходы, древесина.

Опасные вещества из назначенных "Пунктов хранения" в приемное сооружение/ сервисную компанию в отдельных плотно закрытых емкостях, четко обозначенных как КАТ "Г", Эксплуатационные отходы, Вредные вещества.

В некоторых странах (например, США) определенные типы отходов (Опасные вещества), требуют предварительного уведомления перед сдачей этих отходов на берег.

Пиротехника с истекшим сроком хранения должна быть удалена с судна настолько быстро насколько это будет возможно практически. Следует рассмотреть следующие варианты:

- использование в целях обучения до даты истечения срока хранения, но после получения пиротехники на замену (наиболее выгодный способ). Требуется оценка риска и разрешение компании;
- возврат пиротехники с истекшим сроком хранения поставщику (предпочтительный способ утилизации, чтобы избежать дополнительных расходов). Организация возврата пиротехники должна осуществляться с помощью компании;
- сдача в компанию, обслуживающую спасательные плоты, о принятии пиротехники с истекшим сроком хранения при очередной проверке спасательных плотов судна.

Учитывая то, что не все порты оборудованы для приема и переработки всех категорий отходов, и капитан, заблаговременно до прихода судна в любой порт, должен направить агенту «Извещение о мусоре, предназначенном для выгрузки в данном порту» и, на основании полученной информации, организовать их сдачу. Следует информировать агентов, что прием мусора должна осуществлять только сертифицированная компания. В случае затруднений при сдаче отходов капитан должен заполнить и направить в компанию форму «О несоответствии портовых сооружений для приема мусора».

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.

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR:COO
Page 3 of 3

	РЕГИСТРАЦИЯ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ	GMP – 11 Rus
		Research Vessel

Журнал Операций с Мусором

Каждое судно тоннажем от 400 тонн брутто и каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 или более лиц, выполняющее рейсы в порты или морские терминалы под юрисдикцией других государств и каждая стационарная или плавучая платформа должны иметь «Журнал Операций с Мусором».

Журнал Операций с Мусором является частью данного Плана, который должен храниться на мостике и предоставляться для проверки во время инспекций.

Журнал Операций с Мусором должен храниться на борту судна в течение по меньшей мере двух лет после внесения в него последней записи.

Записи о сбросе или сдаче мусора

Запись каждой операции по сбросу в море должна включать дату и время, положение судна (широта и долгота), категорию мусора и приблизительное количество (в кубических метрах) сброшенного мусора. При сбросе остатков груза положение судна в начале и конце сброса должны быть зарегистрированы в Журнале Операций с Мусором.

Запись каждой законченной операции по сжиганию мусора должна включать дату и время и положение судна (широта и долгота) в начале и конце сжигания, категорию сжигаемого мусора и приблизительное сжигаемое количество каждой категории мусора в кубических метрах.

Запись каждой законченной операции по сдаче мусора в портовые сооружения или на другое судно должна включать дату и время сдачи, название порта, портового сооружения или судна, категорию сданного мусора и приблизительное количество каждой сданной категории мусора в кубических метрах.

Когда мусор сдан на берег или передан на другое судно (баржу и т.д.), Назначенный представитель, отвечающий за операцию, должен получить «Квитанцию о Сдаче Мусора», см. Приложение F. Квитанции о сдаче мусора должны храниться в течение по меньшей мере двух лет.

В случае случайного сброса или аварийной потери мусора в Журнале Операций с Мусором должна быть сделана запись о дате и времени происшествия, порта или положения судна (широта, долгота и глубина моря, если известна), причина сброса или потери, деталей сброшенного или утерянного мусора, категории сброшенного или утерянного мусора, приблизительное количество каждой категории мусора в кубических метрах, предпринятые меры предосторожности чтобы минимизировать или предотвратить дальнейший сброс или аварийную потерю и общие замечания.

Все записи в Журнале Операций с Мусором должны быть сделаны на русском и английском языках и подписаны Назначенным представителем, ответственным за операцию.

Каждая заполненная страница в «Журнале Операций с Мусором» подписывается капитаном.



	ПРИЛОЖЕНИЕ А - ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ ОЗНАКОМЛЕНИИ	GMP – A Rus
		Research Vessel

Приложение А: Заявление об Ознакомлении должно быть подписано всеми вновь прибывающими членами экипажа:

Настоящим подтверждаю, что я ознакомлен с «Планом Управления Мусором» и получил следующие инструкции, обучение и тренировку:

- Источники образования мусора на судне, категории мусора и их воздействие на окружающую среду;
- Сбор, обработка, хранение и утилизация мусора;
- Меры безопасности при хранении, обработке и утилизации мусора;
- Процедуры по минимизации (восстановление, переработка, повторное использование) мусора.

ФИО	Должность	Дата Прибытия на судно	Дата Ознакомления	Подпись



SCF SCF	ПРИЛОЖЕНИЕ В - НАЗНАЧЕННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ДЛЯ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ	GMP – BRus
		Исследовательское судно

Приложение В: Назначенные Представители для операций с мусором и по работе с оборудованием для переработки мусора

Дата прохождения обучения	Фамилия И. О.	Должность	Оборудование, с которым разрешено работать	Подпись Офицера по охране окружающей среды
---------------------------	---------------	-----------	--	---

Подпись «Офицера по охране окружающей среды» удостоверяет то, что член экипажа прошел обучение, инструктаж и готов действовать как Назначенный Представитель по операциям с мусором.

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR/COO
Page 1 of 1

SCF <small>SCF</small>	ПРИЛОЖЕНИЕ С— ПУНКТЫ СБОРА И ХРАНЕНИЯ МУСОРА	GMP – C Rus
		Research Vessel

Приложение С: Пункты Сбора и Хранения Мусора (м³)

Назначенные пункты сбора и хранения	Категория мусора									
	Кат. А - пластик (Подготовка вторичной переработки)	Кат. А - пластик (Не подготовлен для вторичной переработки)	Кат. В - Пластиковые отходы	Кат. С - Бытовые отходы	Кат. D - Кулерный жир	Кат. Е - Золы из инкулятора	Кат. F - Эксплуатационные отходы	Кат. F - Остатки металла	Кат. С - Металлические отходы	Кат. I - Электронные отходы
Центральная приемная зона: Главная палуба, район грузового люка, мидель шп 47. транспортировка: ручная/краном. береговые приемные сооружения	0.1		Нерав- нель- ческие 0.10	Стекло Бумага Металл 0.3	0.02			Крем- ни- капов 0.10 Лампы 0.04 Бата- реи 0.01		
Пункт сбора и пункт хранения: Токарная мастерская, л/б шп 55. транспортировка: ручная. куда: Центральная приемная зона / береговые приемные сооружения	0.02			0.02			Металл 0.02			
Пункт сбора: Камбуз 403) л/б шп 90, Столовая(422) л/б шп 92. транспортировка: ручная. куда: Центральная приемная зона	0.16		Нерав- нель- ческие 0.13	Стекло мет- алл банки, бумага 0.24	0.02					
Пункт сбора: Госпиталь(322) пр/б шп 73 транспортировка: ручная куда: Инсинератор / береговые приемные сооружения				0.02				0.02		
Пункт сбора: Мостик л/б шп 72 / помещение отдыка экипажа (634) / Конференц-зал (631) мидель шп 78/ лаборатория (402) / Раздевалка (363). транспортировка: ручная куда: Центральная приемная зона	0.25			Металл Бумага 0.5						
Пункт сбора: Какоты транспортировка: ручная куда: Центральная приемная зона				0.60						
Пункт сбора и пункт хранения: Помещение Инсинератора/Емкости пр/б шп 57 транспортировка: ручная куда: береговые приемные сооружения	песок 0.02					0.12				
Пункт сбора и пункт хранения: Кладовая боемаш л/б шп 52 транспортировка: ручная куда: Центральная приемная зона / береговые приемные сооружения	0.02			стекло 0.02			Дерево 0.10			
Пункт хранения: Хим.кладовая л/б шп 30 транспортировка: ручная куда: судно снабжения / береговые приемные сооружения								Л/б химии 0.04		
Пункт сбора: Сухая провизионная камера пр/б шп 81	0.02			0.02						

Controlled

Revision: 15/02/2018
 Approved by MR.COO
 Page 1 of 2

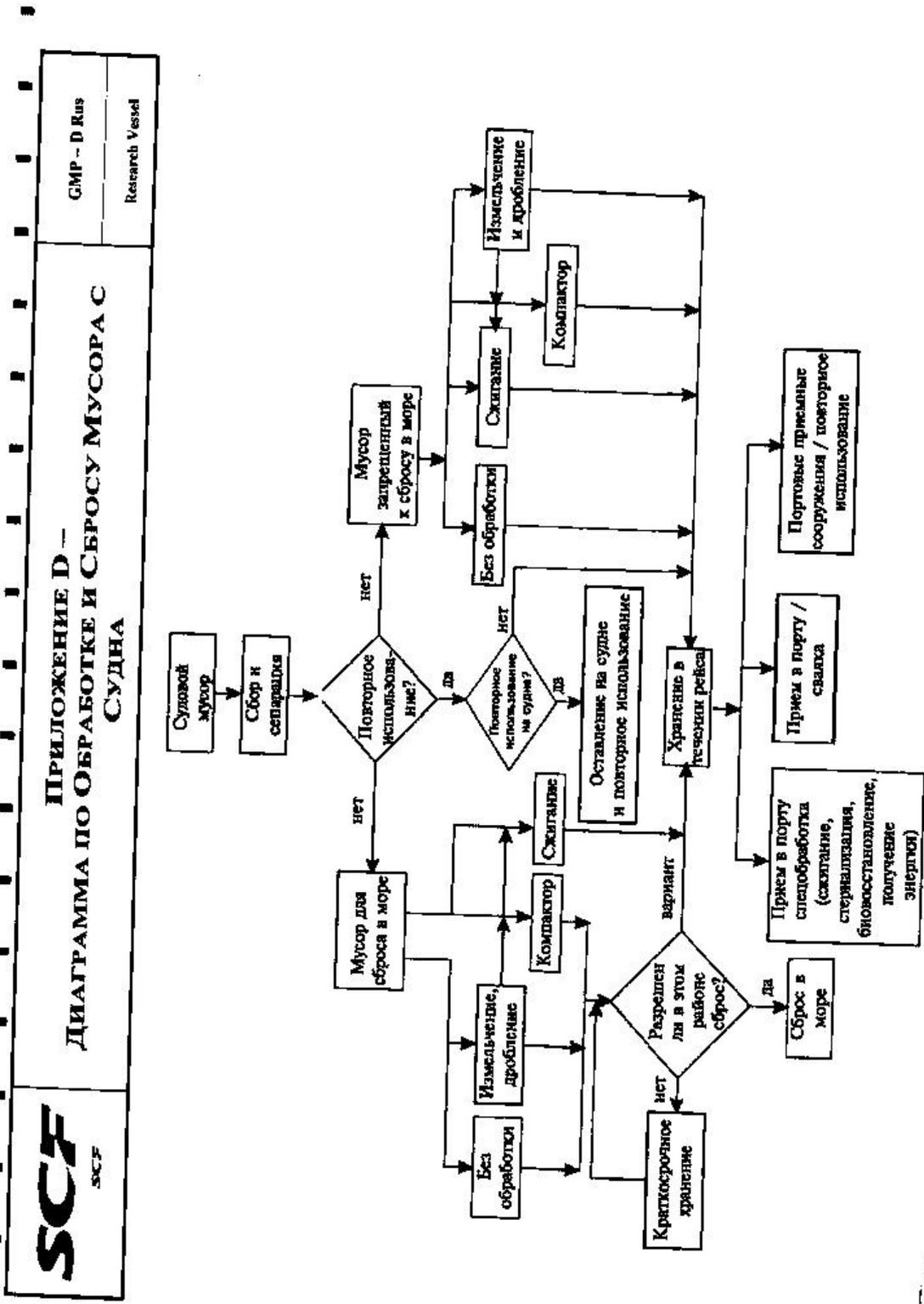
SCF <small>SCF</small>	ПРИЛОЖЕНИЕ С— ПУНКТЫ СБОРА И ХРАНЕНИЯ МУСОРА	GMP – C Rus Research Vessel
----------------------------------	---	---

транспортировка: ручная
куда: береговые приемные сооружения

Назначенные пункты сбора и хранения	Категория мусора										Код группы отходов в г.д. И.И.А
	Кат. А - пластик (Полымяная категория переработки)	Кат. А - пластик (Не полымяная категория переработки)	Кат. В - Прочие отходы	Кат. С - Бытовые отходы	Кат. D - Кулинарный жир	Кат. E - Золы из дымосборника	Кат. F - Эксплуатационные отходы	Кат. F - Опилки древесных пород	Кат. С - Металлические отходы	Кат. I - Электроотходы	
Пункт сбора и пункт хранения: Судовой офис(432) пр.б шп 83 транспортировка: ручная куда: береговые приемные сооружения											
Пункт сбора и пункт хранения: ЦПУ (электродвигатель 321) л.б шп 81 транспортировка: ручная куда: Центральная приемная зона береговые приемные сооружения	0.15			0.02							
Пункт сбора и пункт хранения: Палуба А кормовая часть пр.б л.б. шп 25 транспортировка: ручная куда: Центральная приемная зона береговые приемные сооружения		0.1					металл 0.1				
Пункт сбора и пункт хранения: Палуба А кормовая часть л.б шп л.б шп 26 транспортировка: ручная куда: судно снабжения береговые приемные сооружения		0.1						0.1			
Пункт сбора: Палуба "В" Пр.б шп 85 внутри надстройки напротив грота. Куртка пр.б. транспортировка: ручная куда: Центральная приемная зона	0.1			Металл. банки 0.1							
Пункт сбора и пункт хранения: Сварочное помещение (361) л.б шп 43 транспортировка: ручная куда: Центральная приемная зона судно снабжения береговые приемные сооружения		0.02					Металл 0.04				
Пункт хранения: (Помещение кондиционера) 2) транспортировка: ручная куда: судно снабжения береговые приемные сооружения										2.0	
Общий объем, м³	0.8	0.26	0.23	1.92	0.04	0.12	0.26	0.29	0.02	2.04	
					$\Sigma = 5,98 \text{ м}^3$						

В зависимости от типа и размера судна, количества членов экипажа, района плавания и т.д., капитан и Офицер по охране окружающей среды должны определить количество и тип(ы) приемников для указанных выше зон и назначить места их установки.

Примечание: Информация о расположении ёмкостей для сбора мусора, пунктов сбора и сепарации должна соответствовать записи в пункте 1.3 Свидетельства о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V к МК МАРПОЛ формы 2.4.15.



Revision: 16/01/2017
Approved by MR/COO
Page 1 of 1

Смоделировано

	ПРИЛОЖЕНИЕ Е – СБРОС МУСОРА В МОРЕ	GMP – E Rus
		Research Vessel

Сброс любого мусора в море или сдача мусора на береговые приемные сооружения или другое судно производится только по разрешению «Офицера по охране окружающей среды» и под руководством Назначенного Лица. Нарушение этих требований может стать основанием для гражданско-правовых санкций, штрафов или тюремного заключения, в соответствии с местным законодательством.

КАТЕГОРИЯ МУСОРА	СБРОС (Во Все Особых районах)	СБРОС (В Особых районах)	СБРОС (В Полярных Водах)
КАТ "А" – "Пластмасса" – отходы от всех видов судов, включая стеллажи, содержащие следующие материалы: <ul style="list-style-type: none"> полиэтиленовые пакеты полипропиленовые пакеты полиэтиленовые бутылки полипропиленовые бутылки полиэтиленовые контейнеры МАРПОД 	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен
КАТ "С" – "Бытовые отходы" – отходы всех видов судов, включая следующие материалы: <ul style="list-style-type: none"> полиэтиленовые пакеты полипропиленовые пакеты полиэтиленовые бутылки полипропиленовые бутылки полиэтиленовые контейнеры МАРПОД 	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен
КАТ "D" – "Кулинарный жир" – отходы от всех видов судов, включая следующие материалы: <ul style="list-style-type: none"> полиэтиленовые пакеты полипропиленовые пакеты полиэтиленовые бутылки полипропиленовые бутылки полиэтиленовые контейнеры МАРПОД 	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен
КАТ "E" – "Бытовые отходы" – отходы от всех видов судов, включая следующие материалы: <ul style="list-style-type: none"> полиэтиленовые пакеты полипропиленовые пакеты полиэтиленовые бутылки полипропиленовые бутылки полиэтиленовые контейнеры МАРПОД 	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен
КАТ "F" – "Исходные отходы" – отходы от всех видов судов, включая следующие материалы: <ul style="list-style-type: none"> полиэтиленовые пакеты полипропиленовые пакеты полиэтиленовые бутылки полипропиленовые бутылки полиэтиленовые контейнеры МАРПОД 	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен

Особые районы включают: Средиземное, Балтийское, Черное, Красное моря, район Заливов (ROPME), Северное море, район Антарктики, расширенный Карибский район, включая Мексиканский залив и Карибское море.

Примечания:

1. В случае смешивания отходов должны применяться наиболее строгие требования;
2. Сброс в море любых категорий отходов запрещен судно, расположенному в районе 500 м от нефтяной платформы или пришвартованного к ней, за исключением сброса измельченных пищевых отходов, если судно расположено в районе 500 м от нефтяной платформы или пришвартовано к ней, которая расположена на расстоянии более 12 миль от ближайшего берега;
3. Размолотые и измельченные пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм (МАРПОД, Приложение V, правила 4.1.1 и 6.1.1).

Controlled

Revision: 15/02/2018
Approved by MR/COD
Page 1 of 1

	ПРИЛОЖЕНИЕ F - КВИТАНЦИЯ О СДАЧЕ МУСОРА	GMP – F Rus
		Research Vessel

Приложение F: Квитанция о Сдаче Мусора

Когда мусор сдается на береговые сооружения или перегружается на другое судно (баржу) Назначенный Представитель, ответственный за операцию, должен получить «Квитанцию о Сдаче Мусора» с указанием категорий и количества сдаваемого мусора.

«Квитанция о Сдаче Мусора» должна храниться в Приложении F в течение двух лет.

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR/COO
Page 1 of 1

	ПРИЛОЖЕНИЕ G - ПРАВИЛА ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ	GMP - G Rus
		Research Vessel

- Приложение G: Правила Операций с Мусором – Международные и Национальные требования, Отраслевые Стандарты и Положения.
- Компакт-диск, содержащий новейшие международные и национальные правила, а также Отраслевые Стандарты и Положения по операциям с мусором, высылаются на все суда Компании.
- Эти положения, стандарты и правила необходимо использовать в качестве справочных материалов при операциях с мусором и для обучения экипажа.
- Компания будет регулярно предоставлять судам обновления указанных выше положений и Правил. Тем не менее, до прибытия в порт, капитан должен запросить местного агента или портовые власти о местных правилах хранения и утилизации мусора.
- Если агент прислал измененные местные портовые Правила в отношении хранения и утилизации мусора, которые отличаются от правил имеющихся в Приложении G, то они должны быть направлены компании для пересмотра положений настоящего Плана и информирования экипажей других судов Компании.

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR/COO
Page 1 of 1



SCF SCF	ПРИЛОЖЕНИЕ Н - ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ	GMP – H Rus
		Research Vessel

Приложение Н: Журнал Операций с Мусором

Controlled

Revision: 10/01/2017
Approved by MR/COO
Page 1 of 1



SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ

Issued / Выпущен: 29.09.2015

Vessel / Судно : VYACHESLAV TIKHONOV /
ВЯЧЕСЛАВ ТИХОНОВ
Call Sign / Позывной : UBSH6
Registry / Регистрация : RUSSIAN FEDERATION /
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ



 MEMBER OF THE SCF GROUP	Record of Changes / Лист Регистрации Изменений	SOPEP-01
		Research Vessel

All changes to the Plan have been reviewed and approved by the Company / Все изменения были рассмотрены и одобрены Компанией.

REVISION NUMBER / НОМЕР РЕВИЗИИ	REVISION DATE / ДАТА РЕВИЗИИ	SECTION AND PAGES REVISED / ИЗМЕНЕННЫЕ СТРАНИЦЫ И СЕКЦИИ
Rev. / Рев. 0	29.09.2015	The whole Plan / Весь План
Rev. / Рев. 1	15.06.2016	The whole Plan / Весь План
Rev. / Рев. 2	04.04.2017	Section SOPEP-02 Index / Секция SOPEP-02 Содержание; Section SOPEP-03 Introduction / Секция SOPEP-03 Введение; Section SOPEP- Annex 2 Reserved / Секция SOPEP-Annex 2 Резервирован

Controlled

Revision: 04/04/2017
Approved by MR/COO
Page 1 of 1

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Index / Содержание	SOPEP-02 Research Vessel
--	---------------------------	---

Section	Секция	Reference / Ссылка
Record of Changes	Лист Регистрации Изменений	SOPEP-01
Index	Содержание	SOPEP-02
Introduction	Введение	SOPEP-03
General	Основные Положения	SOPEP-04
Reporting - When to Report	Оповещение - Когда Сообщать	SOPEP-05
Reporting - What to Report	Оповещение - Что Сообщать	SOPEP-06
Initial Notification Form	Форма Первоначального Оповещения	SOPEP-06-A01
Reporting - Who to Contact	Оповещение - Кому Сообщать	SOPEP-07
Emergency Communication Flowchart	Схема Передачи Экстренной Информации	SOPEP-08
Emergency Response Actions	Действия по Ликвидации Аварийного Происшествия	SOPEP-09
Shipboard Spill Response Equipment	Судовое Оборудование для Ликвидации Последствий Аварийных Разливов Нефти (ЛАРН)	SOPEP-10
Actions to Control Operational Spills	Действия по Ликвидации Эксплуатационных Разливов	SOPEP-11
Actions to Control Spills Resulting from Casualties	Действия по Ликвидации Разливов, Являющихся Результатом Аварий	SOPEP-12
Response Actions Flowchart	Схема Действий по Ликвидации Аварийного Происшествия	SOPEP-13
Summary Flowchart	Схема Последовательности Действий	SOPEP-14
Stability and Strength Considerations	Соображения по Остойчивости и Прочности Судна	SOPEP-15
Record Keeping	Ведение Записей	SOPEP-16
National and Local Coordination	Координация Действий с Национальными и Местными Органами	SOPEP-17
Public Affairs	Политика Связей с Обществом	SOPEP-18
Towage and Salvage	Буксировка и Спасение	SOPEP-19
Training and Drills	Обучение и Тренировки	SOPEP-20
Plan Review	Пересмотр Плана	SOPEP-21
Appendices	Приложения	Reference / Ссылка
Summary Flowchart - for bulkhead display on board	Схема Последовательности Действий – плакат на переборку	SOPEP-Annex 1
Reserved	Зарезервирован	SOPEP-Annex 2
Ship Specific Information	Информация о Судне	SOPEP-Annex 3
Ship Interest Contacts	Контактные Данные Заинтересованных Организаций	SOPEP-Annex 4
Port Emergency Contacts		SOPEP-Annex 5
	Контакты Портов для Доклада об Аварийных Происшествиях	SOPEP-Annex 5 R
Ship Emergency Response Service (SERS) – Copy of Certificate	Береговая Служба Расчета Аварийной Остойчивости – Копия Сертификата	SOPEP-Annex 6
Shipboard Spill Mitigation Equipment	Судовое Оборудование ЛАРН	SOPEP-Annex 7
Panama Canal SOPEP, as applicable	План Ликвидации Загрязнения Нефтью с Судна в Панамском Канале, если применимо	SOPEP-Annex 8
Checklists - Operational Spills	Контрольные Листы по Эксплуатационным Разливам	SOPEP-Annex 9
Checklists - Spills Resulting from Casualties	Контрольные Листы по Разливам, Являющиеся Результатом Аварий	SOPEP-Annex 10
Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement	Стандартная Форма Спасательного Контракта Lloyd	SOPEP-Annex 11
List of National Operational Contact Points	Список Национальных Контактных Пунктов	SOPEP-Annex 12
Ship's Plans and Drawings	Судовые Чертежи и Планы	SOPEP-Annex 13

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Introduction / Введение	SOPEP-03 Research Vessel		
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top; padding: 5px;"> <p>This Plan is written in accordance with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, hereafter referred to as the MARPOL, taking into account the amendments introduced by the Resolution MEPC.265(68) on using environment-related provisions of the Polar Code mandatory and therefore introducing the new requirements on prohibition of any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship trading in Arctic waters.</p> <p>The Plan contains all information and operational instructions required by MARPOL Annex I, Reg. 37 'Shipboard oil pollution emergency plan'. The Annexes and appendices contain names, telephone and telex numbers, etc., of all contacts referred to in the Plan as well as other reference material.</p> <p>The Plan has been approved by the Administration or the Classification Society on behalf of the Administration. After the approval of the Plan, except as provided below, no alteration or revision which has influence upon the function of the Plan, should be made to any part of it without the prior approval of the Administration or the Classification Society on behalf of the Administration.</p> <p>Changes in Annexes and the appendices will not be required to be approved by the Administration or the Classification Society on behalf of the Administration. Note, however, that changes of related drawings in the appendices shall be subjected to the relevant laws. The Annexes and appendices will be maintained up to date by the Company during the annual review of all Company plans.</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top; padding: 5px;"> <p>Настоящий План составлен в соответствии с требованиями Международной Конвенции по Предотвращению Загрязнения Вод с Судов (в дальнейшем именуемый "Конвенция МАРПОЛ"), с учетом изменений, внесенных Резолюцией МЕРС.265(68), придающих обязательный характер положениям Полярного кодекса, относящимся к охране окружающей среды и вводящим новые требования о запрещении любого сброса в море нефти или нефтесодержащих смесей с любого судна, находящегося в арктических водах.</p> <p>План содержит всю необходимую информацию и практические инструкции, требуемые согласно Конвенции МАРПОЛ, Приложение I, Правило 37 «Рекомендации по разработке плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью». Приложения и дополнения содержат имена, номера телефонов, телефаксов и т.д., для связи со всеми лицами, упомянутыми в плане, а также другие справочные материалы.</p> <p>План одобрен Администрацией Флага Судна или Классификационным обществом, действующим по поручению Администрации Флага. После одобрения, не допускается вносить какие-либо изменения и дополнения, которые могут повлиять на существо Плана без соответствующего предварительного одобрения Администрацией Флага Судна или Классификационным обществом, действующим по поручению Администрации Флага, за исключением случаев, указанных ниже.</p> <p>Изменения в приложениях и дополнениях не требуют одобрения Администрацией Флага Судна или Классификационным обществом, действующим по поручению Администрации Флага. Однако необходимо отметить, что любые изменения к чертежам, указанным в приложениях, должны рассматриваться согласно существующим законам. Приложения и дополнения должны поддерживаться в соответствии с современными требованиями.</p> </td> </tr> </table>			<p>This Plan is written in accordance with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, hereafter referred to as the MARPOL, taking into account the amendments introduced by the Resolution MEPC.265(68) on using environment-related provisions of the Polar Code mandatory and therefore introducing the new requirements on prohibition of any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship trading in Arctic waters.</p> <p>The Plan contains all information and operational instructions required by MARPOL Annex I, Reg. 37 'Shipboard oil pollution emergency plan'. The Annexes and appendices contain names, telephone and telex numbers, etc., of all contacts referred to in the Plan as well as other reference material.</p> <p>The Plan has been approved by the Administration or the Classification Society on behalf of the Administration. After the approval of the Plan, except as provided below, no alteration or revision which has influence upon the function of the Plan, should be made to any part of it without the prior approval of the Administration or the Classification Society on behalf of the Administration.</p> <p>Changes in Annexes and the appendices will not be required to be approved by the Administration or the Classification Society on behalf of the Administration. Note, however, that changes of related drawings in the appendices shall be subjected to the relevant laws. The Annexes and appendices will be maintained up to date by the Company during the annual review of all Company plans.</p>	<p>Настоящий План составлен в соответствии с требованиями Международной Конвенции по Предотвращению Загрязнения Вод с Судов (в дальнейшем именуемый "Конвенция МАРПОЛ"), с учетом изменений, внесенных Резолюцией МЕРС.265(68), придающих обязательный характер положениям Полярного кодекса, относящимся к охране окружающей среды и вводящим новые требования о запрещении любого сброса в море нефти или нефтесодержащих смесей с любого судна, находящегося в арктических водах.</p> <p>План содержит всю необходимую информацию и практические инструкции, требуемые согласно Конвенции МАРПОЛ, Приложение I, Правило 37 «Рекомендации по разработке плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью». Приложения и дополнения содержат имена, номера телефонов, телефаксов и т.д., для связи со всеми лицами, упомянутыми в плане, а также другие справочные материалы.</p> <p>План одобрен Администрацией Флага Судна или Классификационным обществом, действующим по поручению Администрации Флага. После одобрения, не допускается вносить какие-либо изменения и дополнения, которые могут повлиять на существо Плана без соответствующего предварительного одобрения Администрацией Флага Судна или Классификационным обществом, действующим по поручению Администрации Флага, за исключением случаев, указанных ниже.</p> <p>Изменения в приложениях и дополнениях не требуют одобрения Администрацией Флага Судна или Классификационным обществом, действующим по поручению Администрации Флага. Однако необходимо отметить, что любые изменения к чертежам, указанным в приложениях, должны рассматриваться согласно существующим законам. Приложения и дополнения должны поддерживаться в соответствии с современными требованиями.</p>
<p>This Plan is written in accordance with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, hereafter referred to as the MARPOL, taking into account the amendments introduced by the Resolution MEPC.265(68) on using environment-related provisions of the Polar Code mandatory and therefore introducing the new requirements on prohibition of any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship trading in Arctic waters.</p> <p>The Plan contains all information and operational instructions required by MARPOL Annex I, Reg. 37 'Shipboard oil pollution emergency plan'. The Annexes and appendices contain names, telephone and telex numbers, etc., of all contacts referred to in the Plan as well as other reference material.</p> <p>The Plan has been approved by the Administration or the Classification Society on behalf of the Administration. After the approval of the Plan, except as provided below, no alteration or revision which has influence upon the function of the Plan, should be made to any part of it without the prior approval of the Administration or the Classification Society on behalf of the Administration.</p> <p>Changes in Annexes and the appendices will not be required to be approved by the Administration or the Classification Society on behalf of the Administration. Note, however, that changes of related drawings in the appendices shall be subjected to the relevant laws. The Annexes and appendices will be maintained up to date by the Company during the annual review of all Company plans.</p>	<p>Настоящий План составлен в соответствии с требованиями Международной Конвенции по Предотвращению Загрязнения Вод с Судов (в дальнейшем именуемый "Конвенция МАРПОЛ"), с учетом изменений, внесенных Резолюцией МЕРС.265(68), придающих обязательный характер положениям Полярного кодекса, относящимся к охране окружающей среды и вводящим новые требования о запрещении любого сброса в море нефти или нефтесодержащих смесей с любого судна, находящегося в арктических водах.</p> <p>План содержит всю необходимую информацию и практические инструкции, требуемые согласно Конвенции МАРПОЛ, Приложение I, Правило 37 «Рекомендации по разработке плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью». Приложения и дополнения содержат имена, номера телефонов, телефаксов и т.д., для связи со всеми лицами, упомянутыми в плане, а также другие справочные материалы.</p> <p>План одобрен Администрацией Флага Судна или Классификационным обществом, действующим по поручению Администрации Флага. После одобрения, не допускается вносить какие-либо изменения и дополнения, которые могут повлиять на существо Плана без соответствующего предварительного одобрения Администрацией Флага Судна или Классификационным обществом, действующим по поручению Администрации Флага, за исключением случаев, указанных ниже.</p> <p>Изменения в приложениях и дополнениях не требуют одобрения Администрацией Флага Судна или Классификационным обществом, действующим по поручению Администрации Флага. Однако необходимо отметить, что любые изменения к чертежам, указанным в приложениях, должны рассматриваться согласно существующим законам. Приложения и дополнения должны поддерживаться в соответствии с современными требованиями.</p>			

	General / Основные Положения	SOPEP-04 Research Vessel
---	-------------------------------------	---

<p>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. Its primary purpose is to initiate the necessary actions to safely stop or minimize the discharge and to mitigate its effects. Effective planning ensures that the necessary actions are taken in a structured, logical, safe and timely manner.</p>	<p>Целью Плана является выдача рекомендаций капитану и экипажу судна по незамедлительным действиям, которые должны быть предприняты экипажем, в случае действительного или вероятного сброса нефти в море. Первоочередная цель Плана – начать необходимые действия по безопасному прекращению или уменьшению сброса нефти и уменьшить его последствия. Посредством эффективного планирования необходимо обеспечить, чтобы все действия осуществлялись безопасно, своевременно и были логически структурированы.</p>
--	---

The Master has the Overriding Authority and responsibility to take whatever action he considers to be in the best interest of the People, Environment, Assets and Reputation and to request the Company's assistance as may be necessary.

Капитан имеет высшие полномочия и ответственность для принятия решений, которые он считает будут направлены на благо Людей, Окружающей среды, Активов и Репутации и требовать помощь Компании, если необходимо.

<p>The primary objectives of this Plan are to:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prevent oil pollution; ▪ Stop or minimize oil outflow when a damage to the ship or her equipment occurs; ▪ Stop or minimize oil outflow when an operational spill occurs in excess of the quantity or instantaneous rate permitted under the present Convention. <p>Further, the purpose of the Plan is to provide the Master, officers and certain crew members with a practical guide to the prevention of oil spills and in carrying out the responsibilities associated with MARPOL Annex 1, Reg. 37:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Procedures to report an oil pollution incident; ▪ Coastal State contacts (focal points) and port contact lists to be contacted in the event of an oil pollution incident; ▪ Response actions to reduce or control the discharge of oil following an incident; ▪ Co-ordination with national and local authorities in combating oil pollution. <p>The Plan is to be used on board by the Master and officers of the ship, and it is written in the Official Language of the Ship.</p> <p>Without interfering with the 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</p>	<p>Главные цели плана:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Предотвратить загрязнение нефтью; ▪ Прекратить или уменьшить утечку нефти в случае повреждения судна или его оборудования; ▪ Прекратить или уменьшить утечку нефти в случае разлива нефтяной смеси, с содержанием нефти, превышающем допустимые пределы, установленные настоящей Конвенцией МАРПОЛ 73/78. <p>Дальнейшей целью Плана является снабжение капитана, офицеров и некоторых рядовых членов экипажа практическими инструкциями по предотвращению разливов нефти и выполнению обязанностей согласно требованиям Конвенции МАРПОЛ, Приложения I, Правила 37:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Порядок оповещения в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью; ▪ Имена и контактные персоналы прибрежных государств и портов, которых следует оповещать в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью; ▪ Необходимые ответные действия, чтобы уменьшить или контролировать разлив нефти после происшествия; ▪ Координацию действий с государственными и местными властями по борьбе с разливом нефти. <p>Капитан и офицеры судна должны пользоваться этим Планом, который написан на официальном языке судна.</p> <p>Не вмешиваясь в ответственность судовладельцев, некоторые прибрежные государства полагают, что это их обязанность определить методы и средства, которые необходимо предпринять против инцидента с</p>
---	---

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	General / Основные Положения	SOPEP-04 Research Vessel
<p>further pollution, i.e., lightering. Coastal 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 (International Convention) and the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973 (1973 Intervention Protocol).</p> <p>The approved (hard) copy of this Plan shall be kept on the navigation bridge.</p>	<p>загрязнением нефтью, и одобрять такие операции, которые могли бы вызвать дальнейшее загрязнение, например, отгрузку части груза. Прибрежные государства в целом наделены правом сделать это в соответствии с Международной конвенцией, касающейся Вмешательства в Экстерриториальных водах в случаях Происшествия с загрязнением нефтью, 1969 (Международное соглашение) и Протокола, касающегося Вмешательства в Экстерриториальных водах в Случаях Загрязнения Веществами другими, чем Нефть, 1973 (Интервенционный Протокол 1973 года).</p> <p>Одобренная печатная копия этого Плана должна храниться на ходовом мостике.</p>	

	Reporting - When to Report / Оповещение - Когда Сообщать	SOPEP-05 Research Vessel
---	---	---

<p>In case of actual discharge: A report must be submitted without delay (MARPOL Annex I, Reg. 37) whenever there is any inappropriate oil discharge as below:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A discharge of oil resulting from Defect/Damage to the ship or her equipment; ▪ A discharge of oil above the permitted level for whatever reason including those for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea; ▪ A discharge of oil during the operation of the ship in excess of the oil content permitted under MARPOL Annex I, Reg. 14 and 15; ▪ A discharge into the sea of oil or oily mixtures in Arctic waters. <p>In case of probable discharge: If there is a possibility of discharge resulting from collision, grounding, machinery failure and other maritime accidents, a report to the nearest coastal state should be made without delay considering the following factors:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ The situation, nature and extent of the damage, failure or breakdown of the ship, machinery or equipment; ▪ The position of the ship and its proximity to land or other navigational hazards; ▪ Weather, tide, current and sea state; ▪ Traffic density. <p>As a general guideline, the Master should make a report in the following cases involving probable discharge of oil:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Defect/Damage, which affects the safety of ships, due to collision, grounding, fire, explosion, structural failure, flooding; ▪ Defect/Damage of machinery or equipment, such as steering gear, propulsion, electrical generating system, essential shipborne navigational aids, which results in impairment of the safety of navigation <p>Immediate reporting shall not be delayed in order to gather all the information required. An estimate of the situation and quantities is sufficient, so as to expedite the report process. Accurate assessment and detailed information must follow when available.</p>	<p>В случае действительного сброса нефти море: Уведомление должно быть незамедлительно послано (МАРПОЛ, Приложение I, Правило 37) в нижеперечисленных случаях:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Сброса нефти в результате Дефекта/Повреждения судна или его оборудования; ▪ Сброса нефти с содержанием нефти в стоке, превышающем допустимые пределы по любой причине, включая обеспечение безопасности судна или спасения человеческой жизни; ▪ Сброса нефти во время проведения судовых операций с содержанием нефти в стоке, превышающем допустимые пределы, установленные Конвенцией МАРПОЛ Приложение I, Правило 14 and 15; ▪ Сброс нефти или нефтесодержащих смесей в море в арктических водах. <p>В случае вероятного сброса нефти море: В случае, когда имеется вероятность сброса нефти море в результате столкновения, посадки на мель, повреждения двигателей и других морских происшествий, уведомление должно быть незамедлительно послано с учетом нижеперечисленных факторов:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ситуация, характер и масштабы повреждения, неисправности или поломки судна, двигателя или оборудования; ▪ Местоположение судна и его близость к берегу или другим навигационным опасностям; ▪ Погодные условия, состояние моря, приливы и течения; ▪ Интенсивность движения. <p>Как общее руководство капитан должен послать уведомление о вероятном сбросе нефти море в следующих случаях:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Дефекта/Повреждения, влияющего на безопасность судна в результате столкновения, посадки на мель, пожара, взрыва, повреждения корпуса судна или затопления судна; ▪ Дефекта/Повреждения механизма или оборудования, такого как рулевая машина, пропульсивная установка, судовая электростанция, важное навигационное оборудование, которые могут повлиять на безопасность мореплавания. <p>Первоначальное сообщение не должно задерживаться из-за ожидания какой-либо дополнительно требуемой информации – достаточно выслать предварительную оценку и объемы. Детальная оценка и полная информация должны быть высланы по мере сбора.</p>
--	--

Controlled

Revision: 15/06/2016
Approved by MR/COO
Page 1 of 2

	Reporting - When to Report / Оповещение - Когда Сообщать	SOPEP-05 Research Vessel
---	---	---

<p>The Summary Flowchart outlines 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 flowchart is not exhaustive and should not be used as a sole reference in response. 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 Actions.</p>	<p>Схема Последовательности Действий описывает порядок действий, основанный на опубликованных рекомендациях, и которому судовой персонал должен следовать, чтобы ликвидировать последствия сброса нефти. Эта схема не является исчерпывающей и не должна использоваться, как единственная инструкция для подготовки по ликвидации разлива и последствий сброса нефти. Эти действия разработаны с целью помощи судовому персоналу в действиях по прекращению или уменьшению сброса нефти или вредных жидких веществ и уменьшению его последствий, и могут быть выделены в две основные категории – оповещение и действие.</p>
--	--

	Reporting – What to Report / Оповещение - Что Сообщать	SOPEP-06 Research Vessel
---	---	---

<p>Initial Report Reports to coastal States shall be made in accordance with the guidelines of IMO Resolution A.851 (20), as amended by MEPC 138(53), Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants”.</p> <p>SOPEP-06-A01 Initial Notification Form, appended to this section of the Plan, shall be used both for initial and follow-up reports to all parties involved.</p> <p>Reporting should be made using the following procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ The initial report should be made in appropriate details without delay and particulars which are not immediately available should be inserted in a supplementary message or messages; ▪ Follow-up reports should supplement the first report as necessary and provide relevant information on changes in situation; ▪ Additional information should be provided as much as possible at the request of coastal states. <p>The initial report of the actual or potential incident should be transmitted by the quickest available communication means to the nearest coastal State or the Rescue Coordination Center (RCC). When the ship is within or near an area for which a ship reporting system has been established, reports should be transmitted to the designated shore station of that system.</p> <p>How to Report The preferable method of the initial communication in reporting on the actual or probable pollution incident is by voice via:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ INMARSAT (SATCOM) / FAX ▪ MF/HF or VHF coast station ▪ Mobile, Satellite or shore telephone <p>The report shall always be duplicated by email, telex or fax message, and a confirmation of receipt must be requested.</p>	<p>Первоначальное Уведомление Уведомление администрации прибрежного государства должно быть сделано согласно ИМО Резолюции A.851(20), с учетом поправок MEPC 138(53), «Общие Принципы для Судовых Систем Оповещения Судна и Требований к Судовым Отчетам, включая Рекомендации для Сообщения об Инцидентах, Включающих Опасные грузы, Вредные Вещества и/или Морские Загрязняющее Вещества».</p> <p>SOPEP-06-A01 Форма Первоначального Уведомления, прилагаемая к данной секции Плана, должна использоваться как для первоначального, так и для последующих уведомлений всех вовлеченных организаций и лиц.</p> <p>Нижеприведенная процедура должна использоваться для уведомлений:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Форма Первоначального Уведомления с соответствующими деталями должна быть незамедлительно заполнена, а особенности, которые отсутствуют в момент оформления формы, должны быть высланы дополнительным сообщением или сообщениями; ▪ Последующие уведомления должны дополнять первоначальное уведомление и предоставлять соответствующую информацию на изменения в ситуации; ▪ Дополнительная информация должна быть предоставлена по требованию прибрежных государств. <p>Первоначальное уведомление о сбросе нефти море или реальной угрозе сброса нефти в море должно быть передано в Администрацию ближайшего прибрежного государства или Координационный Центр Спасательных Операций самым быстрым доступным способом. Когда судно находится внутри или вблизи зоны, для которой была установлена система передачи информации судна, отчеты должны быть переданы на назначенную береговую станцию той системы.</p> <p>Как Сообщать Предпочтительный способ передачи первичной информации о сбросе нефти море или реальной угрозе сброса нефти в море должно быть передано через нижеперечисленные средства связи:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ИНМАРСАТ (Сатком); ▪ Береговые MF/HF или VHF станции; ▪ Мобильные или стационарные береговые телефоны. <p>Уведомление должно всегда дублироваться посредством электронной почты, телекса или факса, с требованием о</p>
---	---

Controlled

Revision: 15/06/2016
Approved by MR/COO
Page 1 of 4

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Reporting – What to Report / Оповещение - Что Сообщать	SOPEP-06
		Research Vessel

<p>Follow Up Reports Once the vessel has transmitted the initial report, further reports should be sent at regular intervals to keep those concerned informed of developments.</p> <p>Follow up reports to coastal states should always be in the style given in Initial Notification Form, and should include information about every significant change in the vessel's position, condition, the rate of the release and spread of oil, weather conditions, and details of agencies notified and clean-up activities.</p> <p>Follow up reports shall contain information regarding measures/steps taken by the Master towards the safety of People, Environment, Assets and Reputation.</p> <p>If no outside assistance is required, this should be clearly stated while reporting.</p>	<p>подтверждении получения.</p> <p>Последующие Уведомления С момента, когда судно передало первоначальное уведомление о происшествии, последующие уведомления должны посылаться с регулярной периодичностью, чтобы все организации и лица, вовлеченные в происшествие, были информированы о развитии ситуации.</p> <p>Последующие уведомления, посылаемые в Администрацию прибрежных государств, должны быть переданы в формате Формы Первоначального Уведомления, и включать информацию о каждом значительном изменении позиции и состояния судна, степени сброса и распространения нефти, погодных условий, действий по очистке нефти и контактных деталей оповещенных агентских компаний.</p> <p>Последующие уведомления должны содержать информацию о мерах, принятым капитаном судна, в отношении безопасности Людей, Окружающей Среды, Активов и Репутации.</p> <p>Если помощь сторонних организаций не требуется, то это должно быть ясно отражено в исходящей корреспонденции.</p>
--	---

The report should contain the following information / Уведомления должны содержать следующую информацию:

Label / Обозначение	Function / Назначение	Explanation / Пояснение
To/Кому	Addressee / Адресат	To whom the message should be delivered / Кому посылается сообщение
Incident / Происшествие	Type of Incident / Характер Происшествия	Short Indication of the incident type / Аббревиатура происшествия: DG/ОГ, HS/ВВ, MP/ЗМ or Any Other Report / Иное Сообщение
DG/ОГ		Dangerous goods report / Сообщение об Опасных Грузах
HS/ВВ		Harmful substances report / Сообщение о Вредных Веществах
MP/ЗМ		Marine pollutants report / Сообщение о Морских Загрязнителях
State in full / Указать полностью		Any other report
AA	Ship / Судно	Name, call sign and flag / Название, позывной судна и флаг
BB	Date and Time of the event	A 6-digit group giving day of month (first two digits), hours and minutes (last four digits). If other than UTC, state time zone used / 6-значная группа с указанием дня месяца (первые две цифры, часов и минут (последние четыре цифры). Если время отлично от всемирного координированного времени, указать часовой пояс
CC	Position / Местоположение	A 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, or / 4-значная группа с указанием широты в градусах и минутах с добавлением «С» (север) или «Ю» (юг) и 5-значная группа с указанием долготы в градусах и минутах с добавлением «В» (восток) или «З» (запад); или

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Reporting – What to Report / Оповещение - Что Сообщать	SOPEP-06
		Research Vessel

DD	Position / Местоположение	True bearing (first 3 digits) and distance (state distance) in nautical miles from clearly identified landmark (state landmark) / Истинный курс (первые 3 цифры) и расстояние (указать расстояние) в морских милях от четко опознаваемого ориентира (указать ориентир)
EE	True Course / Истинный курс	A 3-digit group / 3-значная группа
FF	Speed in knots and tenths of knots / Скорость хода в узлах и десятых	A 3-digit group / 3-значная группа
GG	Last Port / Последний порт	Name of last port of call / Название последнего порта захода
HH	Date, time and point of entry into system / Дата, время и место внесения в систему	Entry time expressed as in (BB) and entry position expressed as in (CC) or (DD) / Время, выраженное как в (BB) и местоположение, выраженное как в (CC) или (DD)
II	Destination and expected time of arrival / Пункт назначения и расчетное время прибытия	Name of port and date and time group expressed as in (BB) / Название порта и дата и время, выраженные как в (BB)
JJ	Pilot / Лощман	State whether a deep-sea or local pilot is on board / Указать, присутствует ли на борту морской или портовый лощман
KK	Date, time and point of exit from system or arrival at the ship's destination / Дата время и место вывода из системы или прибытия судна в пункт назначения	Exit time expressed as in (BB) and exit position expressed as in (CC) or (DD) / Время, выраженное как в (BB) и местоположение, выраженное как в (CC) или (DD)
LL	Route information / Сведения о маршруте	Intended track / Заданный маршрут следования
MM	Radio / Радиосвязь	State in full names of stations /frequencies guarded / Указать полное название радиостанции/частоту радионаблюдения
NN	Time of next report / Время следующего сообщения	A 6-digit group giving day of month (first two digits), hours and minutes (last four digits). If other than UTC, state time zone used / 6-значная группа с указанием дня месяца (первые две цифры, часов и минут (последние четыре цифры). Если время отлично от всемирного координированного времени, указать часовой пояс
OO	Maximum present static draught in meters / Максимальная текущая осадка судна в метрах	4-digit group meters and centimetres / 4-значная группа, в метрах и сантиметрах
PP	Cargo on board / Груз на борту	Cargo and brief details of any dangerous cargoes as well as harmful substances and gases that could endanger persons or the environment (See detailed reporting requirements) / Груз и краткое описание опасных грузов и вредных веществ, которые могут представлять угрозу для людей или для окружающей среды
QQ	Defects/damages/ deficiencies/other limitations / Неисправности/повреждения / недостатки / иные ограничения	Brief details of defects, damage, deficiencies or other limitations (See detailed reporting requirements) / Краткое описание неисправностей, повреждений, недоделок или иных ограничений (См. подробное изложение требований к предоставлению отчетности)

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Reporting – What to Report / Оповещение - Что Сообщать	SOPEP-06
		Research Vessel

RR	Description of pollution or possible overboard discharge / Описание загрязнения окруж. среды или возможного сброса за борт	Brief details of type of pollution (oil, chemicals, etc.) or dangerous goods lost overboard; position expressed as in (CC) (See details reporting requirements) / Краткое описание типа загрязнения (нефть, химикаты и т.д.) или опасного груза, погибшего за бортом; местоположение, выраженное как в (CC) (См. подробное изложение требований к предоставлению отчетности)
SS	Weather Conditions / Погодные условия	Brief details of weather and sea conditions prevailing / Краткое описание преобладающих погодных условий и состояния моря
TT	Ship's representative and/or owner / Представитель судна и/или судовладелец	Details of name and particulars of ship's representative or owner or both for provision of information (See detailed reporting requirements) / Имя и контактные данные представителя судна или судовладельца или обоих для предоставления информации (См. подробное изложение требований к предоставлению отчетности)
UU	Ship's Type / Size / Размер и тип судна	Indicate ship's type and size (length in meter) / Указать тип и размеры судна
WW	Crew / Passenger / Экипаж / Пассажиры	Number of crew and passenger / Количество членов экипажа и пассажиров
XX	Miscellaneous	Action being taken and movement of the ship. Assistance or responses which have been provided by others. Any other vessels involved. If the report is made from an assisting vessel, state action planned / Предпринятые действия и информация по движению судна. Помощь, которая была оказана другими участниками. Вовлеченность других судов. Если сообщение было сделано судном, которое помогало в операции, то указать планируемые действия.
ZZ	Support required / Необходимая помощь	Indicate what support or assistance is required / Указать какая поддержка или помощь необходима



 MEMBER OF THE SCF GROUP	Initial Notification Form / Форма Первоначального Уведомления	SOPEP-06-A01
		Research Vessel

Type of Report:	Initial Report / Follow-Up Report (delete as appropriate)
Тип Сообщения:	Первоначальное Уведомление / Последующее Уведомление (удалить неприменимое)
Type of Incident:	DC / HS / MP / Other (delete as appropriate)
Тип Происшествия:	ОГ / ВВ / ЗМ / Другое (удалить неприменимое)

AA (SHIP NAME, CALL SIGN, FLAG / НАЗВАНИЕ, ПОЗЫВНОЙ И ФЛАГ СУДНА)

BB (DATE AND TIME OF EVENT, UTC / ДАТА И ВРЕМЯ ПРОИСШЕСТВИЯ, всемирное координированное время)

D/Д	D/Д	H/Ч	H/Ч	M/М	M/М		

CC (POSITION, LAT, LONG)

OR

DD (BEARING, DISTANCE FROM LANDMARK)

						N	S
d/д	d/д	m	m				
						E	W
d/д	d/д	d/д	m	m			

d/д	d/д	d/д		

N miles / мор. миль

EE (COURSE / КУРС)

FF (SPEED, KNOTS / СКОРОСТЬ, В УЗЛАХ)

d/д	d/д	d/д	

d/д	d/д	d/д	

GG (LAST PORT / ПРЕДЫДУЩИЙ ПОРТ)

II (DESTINATION / ПОРТ НАЗНАЧЕНИЯ)

LL (INTENDED TRACK / ЗАДАННЫЙ МАРШРУТ СЛЕДОВАНИЯ)

MM (RADIO STATIONS(S) GUARDED / СТАНЦИЯ РАДИОНАБЛЮДЕНИЯ)

NN (DATE AND TIME OF NEXT REPORT, UTC / ДАТА И ВРЕМЯ ПРОИСШЕСТВИЯ, всемирное координированное время)

D/Д	D/Д	H/Ч	H/Ч	M/М	M/М		

PP (TYPE AND QUANTITY OF CARGO/BUNKERS ON BOARD / ТИП И КОЛИЧЕСТВО ГРУЗА/БУНКЕРА НА БОРТУ)

QQ (BRIEF DETAILS OF DEFECTS/DEFICIENCIES/DAMAGE / КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ НЕИСПРАВНОСТЕЙ/ НЕСООТВЕТСТВИЙ/ПОВРЕЖДЕНИЙ)

Controlled

Revision: 15/06/2016
Approved by MR/COO
Page 1 of 2

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Initial Notification Form / Форма Первоначального Уведомления	SOPEP-06-A01
		Research Vessel

RR (BRIEF DETAILS OF POLLUTION, INCLUDING ESTIMATE OF QUANTITY LOST / КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ОЦЕНКУ УБЫТКА)

SS (BRIEF DETAILS OF WEATHER AND SEA CONDITIONS / КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ И СОС

WIND ВЕТЕР	→ DIRECTION НАПРАВЛЕНИЕ	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	SWELL ЗЫБЬ	→ DIRECTION НАПРАВЛЕНИЕ	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	→ SPEED СКОРОСТЬ	<input type="text"/>	(Beaufort) (Бофорт)			→ SPEED СКОРОСТЬ	<input type="text"/>		

TT (CONTACT DETAILS OF SHIP'S OWNER/OPERATOR/AGENT / КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦА/ОПЕРАТОРА/АГЕНТА)

UU (SHIP SIZE AND TYPE / РАЗМЕР И ТИП СУДНА)

LENGTH:	(m)	BREADTH:	(m)	DRAUGHT:	(m)
ДЛИНА:	(м)	ШИРИНА:	(м)	ОСАДКА:	(м)
TYPE:					

XX (ADDITIONAL INFORMATION / ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ)

BRIEF DETAILS OF INCIDENT / КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ:

NEED FOR OUTSIDE ASSISTANCE / ПОТРЕБНОСТЬ В ПОМОЩИ ИЗВНЕ:

ACTIONS BEING TAKEN / ПРИНЯТЫЕ МЕРЫ:

NUMBER OF CREW AND DETAILS OF ANY INJURIES / ЧИСЛЕННЫЙ СОСТАВ ЭКИПАЖА И ОПИСАНИЕ ПОВРЕЖДЕНИЙ:

DETAILS OF P&I CLUB & LOCAL CORRESPONDENT / КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ КЛУБА ЗАЩИТЫ И СТРАХОВАНИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ И МЕСТНОГО КОРРЕСПОНДЕНТА:

OTHERS / ДРУГОЕ:

Notes:

- ⚠ Sections of the ship reporting format, which are inappropriate, should be omitted from the report.
- ⚠ Copies of all reports to Coastal State should be sent to the office.

Controlled

Revision: 15/06/2016
Approved by MR/C00
Page 1 of 2

	Who to Contact / Кому Сообщать	SOPEP-07 Research Vessel
---	---------------------------------------	---

<p>Nothing in the Section relieves the Master from using sound judgement to make sure that any incident is reported as quickly as possible in the prevailing situation.</p> <p>The Master is responsible for reporting any incident involving an actual or probable discharge of oil to the following below parties:</p> <p>Company In accordance with the Company's response procedure the Duty Rapid Response Officer must be notified.</p> <p>Coastal States In order to expedite response and minimize damage from a pollution incident, it is essential that appropriate coastal States are be notified without delay.</p> <p>Annex 12 of this Plan contains List of National Operational Contact Points (as per MSC – MEPC.6 Circ.13, Annex 2) that lists the agencies or officials of administrations responsible for receiving and processing reports on pollution incidents. Depending upon the location of the ship, it may be prudent to make the report to more than one Coastal State.</p> <p>An updated list of existing “Focal Points” is available in the Amos EMS under relevant SMS chapter and from the Internet pages of IMO under address:</p> <p style="text-align: center;">http://www.imo.org/ >> National Contacts >>> MEPC.6/Circ. 13</p> <p>In the absence of such a list or listed focal point for a single country/ Coastal State, the Master should contact by the quickest available means</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ the Company or ▪ the nearest coastal radio station or ▪ the vessel traffic service (VTS) or ▪ the nearest Rescue Co-Ordination Centre (RCC). <p>Port Contacts Notification of local agencies, combating teams or clean-up companies will speed up response. If an oil spill occurs during the ship's stay in port, whether operational or as a result of an incident, the Master should inform the appropriate local agencies (e.g. National Response Centre, Terminal/ Port Authorities etc.) without undue delay. If the ship is engaged in a regular service between ports/ terminals the Master or any other person aboard delegated by the Master should provide a list with the relevant Port Contact addresses for each port served regularly of Authorities/</p>	<p>Капитан должен руководствоваться здравым смыслом, чтобы быть уверенным, что о любом инциденте сообщено самым быстрым способом в существующей ситуации.</p> <p>Капитан (или его заместитель) судна, на котором произошел сброс нефти, должен сообщить нижеперечисленным организациям и лицам:</p> <p>Компания Согласно процедуре информирования о чрезвычайной ситуации Оперативный Дежурный Компании.</p> <p>Прибрежные Государства Чтобы ускорить действия по ликвидации разлива и минимизировать повреждение от сброса нефти, важно, что соответствующие прибрежные государства информированы незамедлительно.</p> <p>Приложение 12 настоящего Плана содержит Список Национальных Контактных Пунктов (согласно MSC – MEPC.6 Цирк.13, Приложение 2), в котором перечисляются агентства или официальные представители администраций, ответственных за получение и обработку сообщений о происшествиях, связанных со сбросом нефти загрязнения. В зависимости от местоположения судна уведомление можно послать нескольким прибрежным государствам.</p> <p>Регулярно обновляемый список существующих “Ключевых Контактных” доступен в соответствующем разделе программы «AMOS ES» и на сайте ИМО с адресом:</p> <p style="text-align: center;">http://www.imo.org/ >> National Contacts >>> MEPC.6/Circ. 13</p> <p>При отсутствии такого списка или “Ключевых Контактных” для какой-то определенной страны, капитан должен самым быстрым способом связаться:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ с Компанией, или ▪ с ближайшей береговой радиостанцией, или ▪ со станцией слежения за движением судна, или ▪ с ближайшим Координационным Центром Спасательных Операций. <p>Контакты Администраций Портов Оповещение местных агентств, бригад или компаний по очистке нефти ускорит работы по очистке нефти. Если разлив нефти происходит во время пребывания судна в порту, как во время операций с нефтью, так и в результате инцидента, капитан должен немедленно сообщить соответствующим местным агентствам (например, Национальный Центр по Очистке, Терминал / Портовые Власти и т.д.). Если судно выполняет регулярные рейсы между портами / терминалами, капитан или любой другой член экипажа, назначенный</p>
--	--

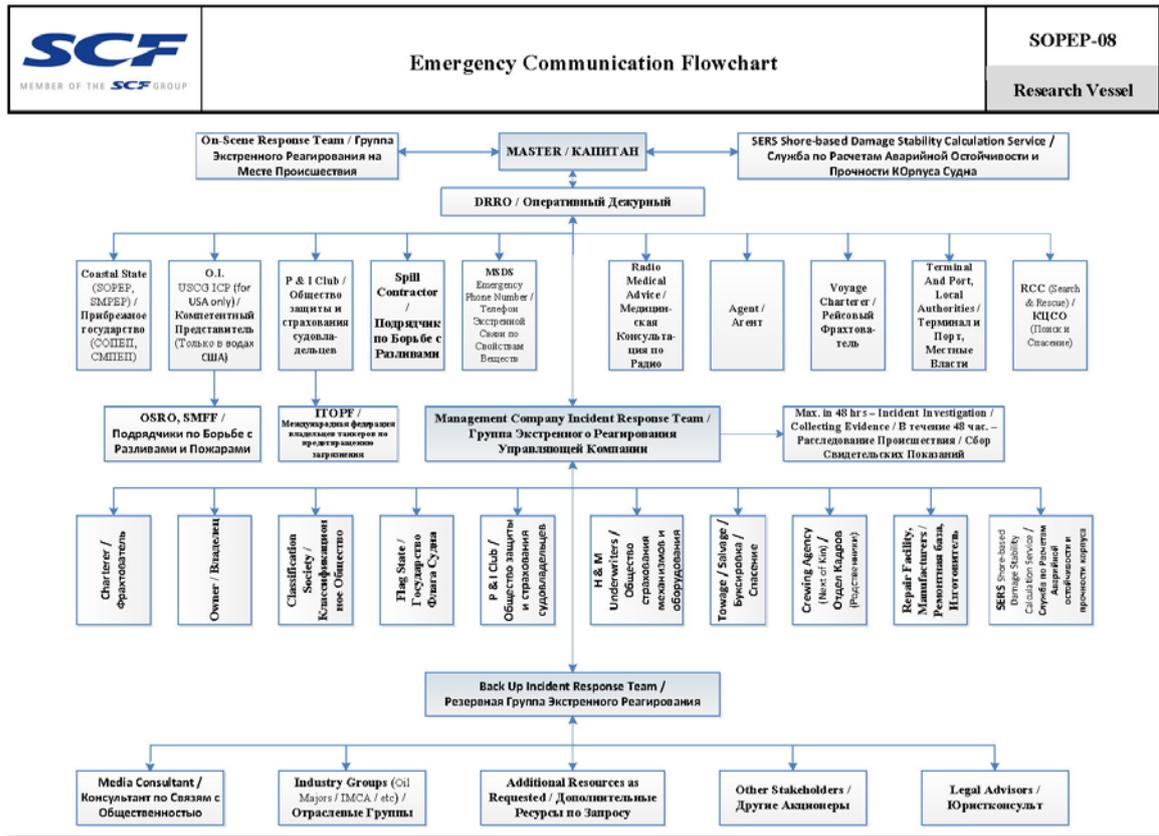
 <p>MEMBER OF THE SCF GROUP</p>	Who to Contact / Кому Сообщать	SOPEP-07 Research Vessel
--	---------------------------------------	---

<p>persons and/ or terminals dealing with an oil spill. This list must be regularly updated.</p> <p>Annex 5 to this Plan contains Port Emergency Contacts.</p> <p>Ship Interest Contacts For Ship Interest Contacts it is necessary to have information at the Master's disposal in case of an oil spill for informing the Company, owner or operator, the appropriate P & I Club and correspondents, etc.</p> <p>This information should be provided in the form of a so-called "Ship Interest Contact List".</p> <p>The Ship Interest Contact List is shown in the Annex 4.</p> <p>To avoid duplication of reports and to co-ordinate the Plan and the Company's Response responsible for informing the various Ship Interested Contacts the normal order of notification should be as follows:</p> <p>Master</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ The Company DRRO; ▪ Coastal State; ▪ Q.I.; ▪ P&I Club; ▪ Spill Contractors; ▪ MSDS – Emergency Phone Number; ▪ Radio Medical Assistance; ▪ Agent; ▪ Voyage Charterers; ▪ Terminal / Port and Local Authorities; ▪ RCC – Search & Rescue; ▪ SERS. <p>The Company:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Charterers; ▪ Owner; ▪ Classification Society; ▪ Flag State; ▪ Underwriters; ▪ Towing / Salvage Company; 	<p>капитаном, должны предоставить список контактов/адресов необходимых портовых служб, занимающихся проблемами очистки разливов нефти, для каждого регулярно посещаемого порта и/или терминала. Этот список должен регулярно обновляться.</p> <p>Приложение 5 данного Плана содержит контакты необходимых аварийных служб портов.</p> <p>Контакты Заинтересованных Организаций Капитан судна должен иметь контактную информацию Заинтересованных Организаций, которые необходимо информировать в случае разлива нефти, такие как, Компания, владелец или оператор судна, общество защиты и страхования судовладельцев и их местного представителя и т.д.</p> <p>Такая информация должна быть собрана в так называемой форме «Список Контактных Заинтересованных Организаций».</p> <p>Указанная форма имеется в Приложении 4.</p> <p>Чтобы избежать дублирования первоначальных и последующих уведомлений различных заинтересованных организаций, порядок информирования должен быть следующим:</p> <p>Капитан:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Оперативный Дежурный Компании; ▪ Прибрежное государство; ▪ В водах США – компетентный представитель; ▪ Общество защиты и взаимного страхования судовладельцев; ▪ Компания по ликвидации разлива нефти; ▪ Телефон экстренной связи согласно Справочному Листку Безопасности Изделия (MSDS); ▪ Консультационный центр по оказанию медицинской помощи по радиосвязи; ▪ Агент; ▪ Рейсовый фрахтователь; ▪ Терминал / Порт и местные власти; ▪ Координационный Центр Спасательных Операций (КЦСО); ▪ Сервисную службу по оценке и расчетам аварийной остойчивости и прочности корпуса судна. <p>Компания:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Фрахтователь; ▪ Владельца судна; ▪ Классификационное общество; ▪ Государство Флага; ▪ Страховая Компания; ▪ Буксировочную / Спасательную компанию;
--	---



 MEMBER OF THE SCF GROUP	Who to Contact / Кому Сообщать	SOPEP-07 Research Vessel
--	---------------------------------------	---

<ul style="list-style-type: none">▪ Crewing Agency;▪ Repair Facilities / Machinery Manufacturers. <p>The Incident Response Team will coordinate all reporting lines and in certain cases all reporting can be performed from the office.</p> <p>Communication Sequence The Emergency Communication Flowchart outlines the communication links between the Master, the Company and various parties involved in oil pollution emergency notifications and communications.</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Круинговую компанию;▪ Ремонтную организацию / Производителя оборудования. <p>Группа Экстренного Реагирования будет координировать обмен корреспонденцией, и в определенных случаях вся коммуникация может быть выполнена из офиса компании.</p> <p>Последовательность Коммуникаций Схема действий и коммуникаций по ликвидации разлива описывает порядок взаимодействий между капитаном, компанией различными организациями, вовлеченными в оповещение о возникновении разлива нефти и их взаимодействии.</p>
---	---



Controlled

Revision: 15/06/2016
Approved by MR/COO
Page 1 of 1

	Emergency Response Actions / Действия по Борьбе с Аварийной Ситуацией	SOPEP-09 Research Vessel
---	--	---

<p>Shipboard Emergency Response Every crew member with assigned oil spill emergency duties shall be familiar with these duties before voyage begins and be ready at any time to take quick response action to mitigate or control the discharge of oil from the ship.</p> <p>The shipboard emergency response should be set up for mobilisation in the event of an emergency. The purpose of the emergency response on board will be to raise the alarm, muster crew, locate and assess the incident and possible dangers, and mobilise emergency parties and equipment in accordance with the Muster List.</p> <p><i>Bridge Party</i> This party is in control of the response to the emergency, with the Master in charge. The party will have means of internal and external communication and ensure navigation safety.</p> <p>In port, the Master will remain in control of operations with any shore based support considered to be supplementary to the ship's own response until and unless the situation on board renders this impractical. Sufficient personnel should be retained on board at all times when the vessel is in port to deal with any emergency. The shipboard emergency response should always be initiated, even if local fire or emergency organisations arrive. The emergency response should include emergency evacuation procedures.</p> <p><i>Emergency Party</i> This team is under the command of a Chief Officer and should assess the emergency and report to the Bridge Party on the situation, advising what action should be taken and what assistance should be provided, either from on board or, if ship is in port, from ashore. The parties' primary task will be to take whatever action is necessary to respond to the emergency situation.</p> <p><i>Back-up Emergency Party</i> The backup emergency party under the command of an officer should stand by to assist the Emergency Party as instructed by the Bridge Party and should provide backup services, e.g. equipment, stores, medical and first aid assistance, including resuscitation, preparation of the</p>	<p>Действия Экипажа по Борьбе с Аварийной Ситуацией Каждый член экипажа, имеющий обязанности по борьбе с аварийными ситуациями, должен быть ознакомлен с этими обязанностями до выхода судна в рейс и быть готовым в любое время незамедлительно начать действия по уменьшению или контролю сброса топлива с судна.</p> <p>Действия по борьбе с аварийной ситуацией должны начинаться с мобилизации экипажа в случае аварийной ситуации. Цель борьбы с аварийной ситуацией на борту судна будет состоять в том, чтобы поднять тревогу, собрать экипаж, определить местонахождение и оценить происходящее, а также возможные опасности, и мобилизовать аварийные партии и оборудование в соответствии с Расписанием по Тревогам.</p> <p><i>Партия Мостика</i> Эта партия во главе с капитаном судна отвечает за управление борьбой с аварийной ситуацией. Она обеспечивает безопасность плавания и осуществляет внутреннюю и внешнюю коммуникацию.</p> <p>В порту капитан будет осуществлять управление действиями с помощью береговых подразделений, которые должны оказывать помощь экипажу судна в их действиях по борьбе с аварийной ситуацией до тех пор, пока ситуация на борту судна не выйдет из-под контроля. Достаточное количество членов экипажа должно находиться на борту в любом случае, когда судно находится в порту, чтобы иметь возможность организовать борьбу с любой аварийной ситуацией. Судовые аварийные партии всегда следует собирать даже в случае пожара в порту или прибытия на судно береговых аварийных бригад. Борьба с аварийной ситуацией должна включать в себя процедуры аварийной эвакуации.</p> <p><i>Аварийная Партия</i> Эта команда находится под командованием старшего помощника и должна оценить аварийную ситуацию и докладывать Партии Мостика о ситуации, предлагая варианты действий, которые можно предпринять, и какую помощь необходимо оказать, либо силами экипажа, если судно в море, либо береговыми службами, если судно в порту. Основная задача Партии будет состоять в том, чтобы принять любые необходимые меры, чтобы преодолеть аварийную ситуацию.</p> <p><i>Резервная Аварийная Партия</i> Резервная Аварийная Партия под командой помощника капитана должна быть готова к действиям, чтобы помочь Аварийной Партии, в соответствии с указаниями, полученными от Партии Мостика, и должна оказать помощь, например, в обеспечении</p>
---	--

 <p>MEMBER OF THE SCF GROUP</p>	Emergency Response Actions / Действия по Борьбе с Аварийной Ситуацией	SOPEP-09 Research Vessel
--	--	---

<p>lifeboats in case abandonment of the vessel is required.</p> <p>Engine Room Party This party is under the command of the Chief Engineer and should provide emergency assistance as instructed by the Bridge Party and operation of machinery and equipment necessary for dealing with emergency. The prime responsibility for dealing with any emergency in the machinery spaces will be rest with this party.</p> <p>Muster List The Muster List shall contain clear instructions to be followed in the event of an emergency and shall be provided for every person on board. The Muster List identifies personnel responsibilities and describes the essential actions which must be taken during oil spill response.</p> <p>Initial Actions In responding to an emergency, the Master’s priority shall be to:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ People – protect life; ▪ Environment – protect the marine environment; ▪ Assets – protect the vessel; ▪ Reputation – protect the Company and Owners interests. <p>The Initial Actions shall include but not limited to, as applicable:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Activating the general alarm, distress signals and muster the crew and passengers, check for missing or injured personnel; ▪ Mobilisation of Emergency Parties, establishing communication, identification source of emergency and preparations to initiate emergency response; ▪ Stopping of all operations such as bunkering, ballasting, etc.; ▪ Providing PPE to personnel, removing the casualty from the danger and providing medical first aid; ▪ Closing of the watertight doors, fire doors, valves, scuppers, sidescuttles, skylights, portholes and other similar openings in the ship; ▪ Mobilisation of the fire-fighting systems and equipment to commence fire-fighting. 	<p>оборудованием, материалами, медицинской помощью, включая реанимационные мероприятия, подготовку спасательных шлюпок в случае, необходимости покидания судна.</p> <p>Партия Машинного Отделения Эта Партия находится под командованием Старшего Механика и должна обеспечить необходимую помощь, в соответствии с указаниями, полученными от Партии Мостика, а также работу механизмов и другого оборудования, необходимого для обеспечения действий по борьбе с аварийной ситуацией. Основная задача этой Партии это борьба с аварийной ситуацией в машинном отделении.</p> <p>Расписание по Тревогам Расписание по Тревогам должно содержать четкие указания, которые следует выполнять в случае аварийной ситуации, и должно быть предоставлено каждому члену экипажа. Расписание по Тревогам определяет обязанности персонала и описывает необходимые меры, которые должны быть предприняты во время ликвидации разлива нефти.</p> <p>Первоначальные Действия Капитан должен руководствоваться следующей очередностью первоначальных действий по борьбе с аварийными ситуациями:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Люди – защитить жизнь; ▪ Окружающая среда – защитить морскую среду; ▪ Имущество – защитить судно; ▪ Репутация – защитить интересы Компании и Судовладельцев. <p>Первоначальные Действия должны включать по крайней мере нижеперечисленные действия:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Объявление общей тревоги, подача сигналов бедствия и сбор экипажа и пассажиров, проверка наличия экипажа и отсутствия пострадавших; ▪ Мобилизация Аварийных Партий, организация связи, идентификация источника аварийной ситуации и приготовления к началу действий по ликвидации аварийной ситуации; ▪ Остановка всех операций, таких как бункеровочные, балластные, и т.д.; ▪ Обеспечение персонала средствами персональной защиты, удаление пострадавших от источника опасности и обеспечение медицинской помощи; ▪ Герметизация судна путем закрытия водонепроницаемых и противопожарных дверей, клапанов, шпигатов, машинных капов, иллюминаторов и других подобных открытий на судне;
--	--

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Emergency Response Actions / Действия по Борьбе с Аварийной Ситуацией	SOPEP-09 Research Vessel
--	--	---

<p>Subsequent Response Actions When immediate safety of crew, the environment and the vessel has been addressed, the Master shall initiate subsequent response actions and the following should be considered:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assessing subsequent threat to the crew and actions to safeguard and protect personnel: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Equipping of the survival craft and other life-saving appliances; ▪ Preparation for launching of survival craft and abandoning; ▪ Assessing physical properties of spilled oil (MSDS) and its effect on health and safety; ▪ Fire, Explosion and Pollution: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Manning of Emergency Parties assigned to deal with fires and fire-fighting systems and equipment; ▪ Minimising potential for fire, explosion, pollution by containing, reducing and controlling discharge of oil or flammable liquid; ▪ Buoyancy, strength and stability considerations: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Damage Stability Calculation on board and by shore-based service (SERS); ▪ Jettisoning. ▪ Search and Rescue Initiation and Coordination; ▪ Engagement of salvors / rescue towage taking into account: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nearest land or hazard to navigation; ▪ Weather conditions; ▪ Vessel's set and drift; ▪ Estimated time of damage/defect repair; ▪ Determination of nearest capable assistance and its response time. ▪ Internal and External response to pollution and: 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Приведение в готовность противопожарных систем и оборудования для борьбы с пожаром. <p>Последующие Действия по Борьбе с Аварийной Ситуацией Когда первоначальные действия по безопасности экипажа, судна и защите окружающей среды были предприняты, капитан должен продолжить борьбу с аварийной ситуацией, учитывая нижеперечисленные факторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Оценка последующей угрозы экипажу и действия по защите экипажа: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Подготовка спасательных средств и приспособлений; ▪ Подготовка к спуску спасательных средств и покиданию судна; ▪ Оценка физических свойств пролитого топлива (MSDS) и его влияния на здоровье и безопасность; ▪ Пожар, Взрыв и Разлив Нефти: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Укомплектование Аварийных Партий, предназначенных для борьбы с пожарами и управления противопожарными системами и оборудованием; ▪ Уменьшение возможности распространения огня или возникновения вероятности взрыва или разлива топлива, подавляя, уменьшая и управляя сбросом топлива или легковоспламеняющейся жидкости. ▪ Соображения плавучести, остойчивости и прочности корпуса судна: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Расчет аварийной остойчивости судна на борту и Береговые службы расчета аварийной остойчивости (SERS); ▪ Аварийный сброс груза за борт. ▪ Иницирование и Координация Поисковой и Спасательной Операции; ▪ При привлечении спасателей или аварийной буксировки судна необходимо учитывать следующие факторы: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Близость к берегу или опасности для навигации; ▪ Погодные условия; ▪ Пеленг и дрейф судна; ▪ Предполагаемое время ремонта; ▪ Определение ближайшей службы, способной оказать помощь и время ожидания. ▪ Внутренние и Внешние действия по борьбе со сбросом топлива:
--	--

	Emergency Response Actions / Действия по Борьбе с Аварийной Ситуацией	SOPEP-09 Research Vessel
---	--	---

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cooperation with National and Port Authorities; ▪ Lightering capabilities; ▪ Disposing of removed oil and clean-up materials. <p>▪ Public Affairs.</p> <p>In order to have the necessary information available to respond to the situations, certain plans, drawings, and ship-specific details such as, a layout of a general arrangement plan, a tank plan, etc., are appended to this Plan in the Annex 13 - Ship's Plans and Drawings.</p> <p>Medical First Aid The fundamental guides for medical first aid on board ships, which gives advice on dealing with exposure to toxic substances, are the Internarional Medical Guide for Ships (IMGS) and Medical First Aid Guide for use in Accident Involving Dangerous Goods (MFAG). The guides contain specific guidance for rescue, treatment and recommended medicines and equipment.</p> <p>The vessel's emergency response should ensure that:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Procedures are in place to address a first aid emergency on board and for the recovery and treatment of a casualty; ▪ Designated crew members are trained to administer first aid; ▪ Sufficient medicines and first aid equipment are available to treat crew members exposed to oil vapours. <p>The Master should evaluate the seriousness of the exposure and, if in doubt arrange shore-side medical assistance and seek radio medical advice to obtain qualified advice and to decide if the vessel has to deviate to a port to disembark the injured crew member. The Company procedure 'Sickness or Injury of Crew Onboard' shall be followed by the Master.</p> <p>In case of exposure the casualty should be immediately moved from the affected area. This is particular important if there is a risk of further exposure. The personnel involved in recovering a casualty from exposed areas should be</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Сотрудничество с Государственными Администрациями и Портовыми Властями; ▪ Возможности частичной отгрузки груза; ▪ Удаление собранного топлива и материалов, использованных для очистки. <p>▪ Связи с общественностью.</p> <p>Для того, чтобы иметь всю необходимую информацию для борьбы с аварийной ситуацией, определенные планы, чертежи и специфические особенности судна, такие как, основной план судна, план расположения танков, и т.д., должны быть приложены к этому Плану в Приложении 13 – Судовые Планы и Чертежи.</p> <p>Первая Медицинская Помощь Фундаментальными руководствами по оказанию первой медицинской помощи на борту судов, которые дают рекомендации по оказанию первой помощи при воздействии токсичных веществ, являются «Internarional Medical Guide for Ships (IMGS)» и «Medical First Aid Guide for use in Accident Involving Dangerous Goods (MFAG)». Руководства содержат определенные рекомендации по спасению, лечению и рекомендуемые лекарства и оборудование.</p> <p>Борьба с аварийной ситуацией на судне должна обеспечить следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Существуют соответствующие процедуры по оказанию первой медицинской помощи на борту, последующему лечению и выздоровлению пострадавшего; ▪ Назначены члены экипажа, обученные оказать первую медицинскую помощь; ▪ Имеется достаточное количество медицинских препаратов и оборудования для оказания помощи членам экипажа, подвергнувшихся действию паров топлива. <p>Капитан должен оценить серьезность воздействия и, при сомнении, обратиться за консультацией береговую медицинскую службу по оказанию медицинской помощи посредством радио/телефонного разговора для получения квалифицированного совета, и решить, должно ли судно отклониться от маршрута и зайти в ближайший порт, для передачи пострадавшего члена команды в береговую госпиталь. Требования процедуры Компании «Болезнь или Травма Экипажа Судна» должны соблюдаться Капитаном.</p> <p>В случае воздействия токсичных паров топлива пострадавший должен быть немедленно перемещен из зоны воздействия. Это особенно важно, если есть риск дальнейшего воздействия. Персонал, вовлеченный в</p>
--	--

 <p>MEMBER OF THE SCF GROUP</p>	Emergency Response Actions / Действия по Борьбе с Аварийной Ситуацией	SOPEP-09 Research Vessel
--	--	---

<p>protected with suitable PPE.</p> <p>An MSDS sheet for the oil that the casualty has been exposed to should be attached to or remain with the casualty prior to medical evacuation.</p> <p>The key priorities that should be remembered when reacting to a casualty are:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Do not become the next victim; ▪ Removing the casualty from the danger but only if wearing appropriate PPE; ▪ Using breathing apparatus if there is any suspicion of toxic gases or vapours in the area; ▪ Referring to the MSDS immediately for treatment advice; ▪ Referring to IMGS and MFAG, as appropriate; ▪ If possible moving the casualty for decontamination, if appropriate; ▪ Removing the victim's clothing and shoes while under the shower; ▪ If even a minute quantity of oil has entered the eye, it must be flushed immediately with plenty of water for a minimum of 15 minutes; ▪ Treating the casualty, seeking professional medical advice, if required; ▪ Continuing to monitor and care for the casualty. <p>Check Lists The Annex 9 and Annex 10 to the Plan contain emergency checklists addressing operational spills and spills resulted from casualties. These checklists should be used during drills and actual incidents. It is recommended to devise these checklists on board to suit the particular needs of the ship type and trade, taking into account that other personnel and passengers may be on board.</p> <p>The checklists are based on the various operational modes and the following abbreviation has been adopted in the checklists:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (T) Terminal: Alongside Terminal, Loading / Discharging; 	<p>действия по перемещению пострадавшего, должен быть снабжен соответствующими средствами персональной защиты.</p> <p>Лист MSDS для топлива, от которого пострадал член экипажа, должен быть приложен или остаться с пострадавшим до медицинской эвакуации.</p> <p>Важные особенности, которые нужно помнить, реагируя на несчастный случай:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Не станьте следующим пострадавшим; ▪ Удалить пострадавшего от источника опасности, но только при наличии и использовании соответствующих средств персональной защиты; ▪ Использовать дыхательный аппарат, если есть подозрение на наличие токсичных газов или паров в этой зоне; ▪ Немедленно изучить MSDS в отношении советов по лечению; ▪ Немедленно изучить IMGS и MFAG, если применимо; ▪ Если возможно, переместить пострадавшего для дезинфекции, если применимо; ▪ Удалить одежду и обувь с пострадавшего во время нахождения под душем; ▪ Если даже маленькое количество топлива попало в глаза, необходимо немедленно промыть их большим количеством воды (промывание должно продолжаться не менее 15 минут); ▪ Лечить пострадавшего, обратиться за профессиональным медицинским советом, если необходимо; ▪ Продолжать контролировать и заботиться о пострадавшем. <p>Контрольные Листы Приложение 9 и Приложение 10 настоящего Плана содержат чрезвычайные контрольные листы по действиям по борьбе с операционными разливами и разливами, являющимися результатом аварий. Эти контрольные листы должны использоваться во время тренировок и фактических происшествий. Рекомендуется пересмотреть эти контрольные листы на борту, чтобы адаптировать их типу судна, условиям плавания, принимая во внимание, что на борту судна может также находиться другой персонал и пассажиры.</p> <p>Контрольные листы основаны на различных эксплуатационных режимах, и указанные ниже сокращения были приняты для использования в контрольных листах:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (Т) Терминал: У Терминала / Причала, Погрузка / Выгрузка;
---	---

Controlled

Revision: 15/06/2016
Approved by MR/COO
Page 5 of 6

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Emergency Response Actions / Действия по Борьбе с Аварийной Ситуацией	SOPEP-09 Research Vessel
<ul style="list-style-type: none"> ▪ (P) Port: Inside Port Limit, Entering / Leaving Port; ▪ (C) Coastal: Navigation / Operation close to Coast / Shore; ▪ (S) Sea: Navigation / Operation in Open Sea. <p>The 'Response Actions Flowchart' describes initial actions and consideration for subsequent response.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (P) Порт: В пределах Портовых Вод, Вход / Выход из Порты; ▪ (С) Прибрежный: Плавание / Операции вблизи к Побережью / Берегу; ▪ (S) Море: Плавание / Операции в Открытом Море. <p>'Схема Действий по Ликвидации Аварийного Пронсшествия' описывает первоначальные действия и предлагает возможные варианты последующих дополнительных действий.</p>	

	<p align="center">Shipboard Spill Response Equipment / Судовое Оборудование для Ликвидации Последствий Аварийных Разливов Нефти (ЛАРН)</p>	<p align="center">SOPEP-10</p> <p align="center">Research Vessel</p>
---	---	--

<p>The industry and some jurisdiction requirements stipulate the carriage of limited equipment for small on-deck oil spills only and not equipment to respond to a spill of oil into the sea.</p> <p>The majority of spills from vessels, other than oil tankers, result from routine bunkering which normally occur in ports or at terminals and it is common for these ports and terminals to have their own, often significant, resources together with trained personnel in readiness to respond to these incidents, thus duplicating and diminishing the role of any onboard equipment.</p> <p>In contrast, larger spills are normally associated with one or a combination of grounding, collision, explosion and hull failure. In such cases, no amount of on-board equipment would have prevented shoreline impact.</p> <p>Shipboard Spill Response Equipment Typically the spill equipment on board consists of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plastic shovels; ▪ Absorbent mats; ▪ Absorbent granules; ▪ Liquid sweeps; ▪ Chemical Dispersants; ▪ Portable spill pumps; ▪ PPE; ▪ Buckets and drums. <p>Sawdust should not be used as the absorbent material, and in view of the fact that sawdust may be liable to spontaneous combustion when wet; it should not be carried on board.</p> <p>Annex 7 Shipboard Spill Response Equipment contains the inventory of equipment and materials that should be carried on board to clean-up on-deck oil spills. The spill equipment is intended for using solely on board the ship in order to mitigate, contain and remove the oil spills. The update inventory list shall be kept in the Annex 7 to this Plan and displayed at all spill response equipment locations on board.</p> <p>The Chief Officer is responsible for maintaining the quantities of the Spill Response Equipment in accordance with Annex 7 requirement and shall ensure that all equipment is ready for immediate use and the crew is</p>	<p>Отраслевые и юридические требования обуславливают наличие на борту судов ограниченного оборудования только для уборки небольших разливов топлива на палубе, а не оборудования, для борьбы со сбросом топлива в море.</p> <p>Большинство сбросов топлива с судов, не являющихся танкерами, является следствием обычной бункеровки, которая чаще всего происходит в портах или на терминалах, и как правило, такие порты и терминалы имеют их собственные, часто значительное, ресурсы и обученный персонал, готовый проводить соответствующие действия по борьбе с разливом, таким образом, дублируя и уменьшая роль любого подобного оборудования на борту судна.</p> <p>В противопоставление, большие разливы нефти обычно связываются с одним или комбинацией посадки судна на мель, столкновения, взрыва и повреждения корпуса. В таких случаях никакое количество судового оборудования по борьбе с разливом не сможет предотвратить воздействие на береговую линию.</p> <p>Судовые Ресурсы для Ликвидации Аварийных Разливов Нефти (ЛАРН) Как правило, оборудование ЛАРН, имеющееся на борту судна, состоит из следующего:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Пластмассовые совки; ▪ Абсорбирующие маты; ▪ Абсорбирующие гранулы; ▪ Жидкие очистители; ▪ Химические диспергирующие средства; ▪ Портативные насосы для откачки нефти; ▪ Средства персональной защиты; ▪ Ведро и бочки. <p>Опилки не должны использоваться в качестве впитывающего материала, так как влажные опилки могут быть склонны к самовоспламенению, и их не следует иметь на борту судна.</p> <p>Приложение 7 Судовые Ресурсы ЛАРН содержит список оборудования и материалов, которые необходимо иметь на борту судна для уборки разлитого топлива с палубы и других конструкций судна. Оборудование ЛАРН предназначено для использования исключительно на борту судна, чтобы уменьшить разлив топлива, не допустить его попадания за борт и очистить судно от пролитого топлива. Список инвентаря обновления должен храниться в Приложении 7 к этому Плану и вывешен в тех местах на борту судна, где хранится оборудование ЛАРН.</p> <p>Старший помощник капитана отвечает за поддержание надлежащего количества оборудования для ликвидации последствий аварийных разливов топлива в соответствии с требованием Приложения 7 и должен</p>
--	---

Controlled

Revision: 15/06/2016
Approved by MR/COO
Page 1 of 2

	<p align="center">Shipboard Spill Response Equipment / Судовое Оборудование для Ликвидации Последствий Аварийных Разливов Нефти (ЛАРН)</p>	<p align="center">SOPEP-10</p> <p align="center">Research Vessel</p>
---	---	--

<p>familiar with its content, the way of use and safety precautions.</p> <p>The chemical dispersants to combat oil spills shall be available to clean-up the deck, contaminated structures and equipment.</p>	<p>обеспечить, что все оборудование готово к непосредственному использованию, и экипаж знаком с оборудованием, способом использования и мерами безопасности.</p> <p>Необходимо иметь в наличии химические диспергирующие средства, чтобы производить очистку от топлива палубы, загрязненных конструкций и оборудования.</p>
---	--

No chemical dispersants should be applied to oil over the side or on the ship, where the resultant mixture will be discharged over the side, without authorisation of the coastal state(s) and/or local authorities.

Никакие химические диспергирующие средства не должны применяться для очистки топлива на бортах или палубах судна без разрешения администрации прибрежного государства и/или порта, если смесь, полученная в результате такой очистки, попадет в воду.

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Actions to Control Operational Spills / Действия по Борьбе с Эксплуатационными Разливами	SOPEP-11 Research Vessel
--	---	---

<p>Operational Spills This Plan defines the following Operational Spills:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pipe leakage; ▪ Tank overflow; ▪ Hull leakage. <p>Pipe Leakage If a leakage occurs from a pipeline, valve, ruptured hose or metal arm, operations through that connection should be stopped immediately until the cause has been ascertained and the defect remedied. It is equally applied if a leakage occurs from a hydraulic pipeline:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ STOP bunker transfer or hydraulic pumps, close the manifolds and operating valves; ▪ Sound General Alarm and muster the crew to deal with spill; ▪ Mobilise Emergency Parties; ▪ Evacuate personnel from the affected area; consider on using of EEBD and/or SCBA. ▪ Close air intakes to prevent hazard vapour entering into accommodation and engine spaces; ▪ Ensure deck scuppers are tight; ▪ Assess fire hazard and get fire-fighting equipment ready for immediate use; ▪ Isolate pipe section. Discharge oil from damaged piping system to spill/slack tank; disconnect bunker transfer hose/arms; ▪ Initiate clean-up procedures; ▪ Assess possibility for repair or replacement of damaged pipe / hose. <p>The removed oil and the used clean-up material should be retained on board in proper containment units until it can be discharged to a reception facility.</p> <p>Refer to appropriate Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p> <p>Tank Overflow If there is a tank overflow bunker operations should be stopped immediately and should not be restarted until the fault has been rectified and all hazards from the released oil</p>	<p>Эксплуатационные Разливы Этот План определяет следующие Эксплуатационные Разливы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Протечка Трубопровода; ▪ Переполнение Танка; ▪ Протечка Корпуса. <p>Протечка Трубопровода Если протечка происходит от трубопровода, клапана, разорванного шланга или металлического рукава, операции через это соединение должны быть немедленно остановлены, до тех пор, пока причина не установлена, и дефект ликвидирован. Это также применимо, если протечка происходит от гидравлического трубопровода:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ОСТАНОВИТЕ передачу бункера или топливоперекачивающие насосы, закройте коллекторы и операционные клапаны; ▪ Объявите общую тревогу и соберите экипаж для борьбы с разливом нефти; ▪ Мобилизуйте Аварийные Партии; ▪ Эвакуируйте персонал из зоны поражения; рассмотрите использование аппаратов-самоспасателей и / или автономных дыхательных аппаратов; ▪ Закройте крышки приемных патрубков систем вентиляции, чтобы предотвратить поступление опасных паров в жилые помещения и машинное отделение; ▪ Убедитесь, что палубные шпигаты закрыты; ▪ Оцените возможность возникновения пожара и подготовьте противопожарное оборудование к немедленному использованию; ▪ Изолируйте часть трубопровода. Откачайте топливо из поврежденного трубопровода в переливной или пустой танк; отсоедините бункеровочный шланг / рукав; ▪ Начните мероприятия по очистке от топлива; ▪ Оцените возможность ремонта или замены поврежденной трубы / шланга. <p>Собранное топливо и используемый для очистки материал должны быть сохранены на борту в соответствующих емкостях, для последующей сдачи на береговые приемные сооружения.</p> <p>Используйте в качестве руководства соответствующие Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с Аварийными Ситуациями.</p> <p>Переполнение Танка Если замечено переполнение танка бункеровочные операции должны быть немедленно остановлены и не должны быть продолжены до тех пор, пока причина не</p>
---	--

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Actions to Control Operational Spills / Действия по Борьбе с Эксплуатационными Разливами	SOPEP-11 Research Vessel
--	---	---

<p>have been eliminated:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ STOP bunker transfer pumps, close the manifold and operating valves; ▪ Sound General Alarm and muster the crew; ▪ Mobilise Emergency Parties; ▪ Evacuate personnel from the affected area; consider on using of EEBD and/or SCBA; ▪ Transfer bunker from overflowed to available slack tank or transfer the excess ashore; ▪ Close air intakes to prevent hazard vapour entering into accommodation and engine spaces; ▪ Ensure deck scuppers are tight; ▪ Assess fire hazard and get fire-fighting equipment ready for immediate use; ▪ Initiate clean-up actions; ▪ Consider internal transfer and prepare plan of actions. <p>The removed oil and the used clean-up material should be retained on board in proper containment units until it can be discharged to a reception facility.</p> <p>Refer to appropriate Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p> <p>Hull Leakage If oil traces are noticed on the water surface near the vessel during bunkering operations that cannot be accounted for, the possibility of hull leakage should be suspected and oil transfer operation must be immediately stopped.</p> <p>Following actions can be considered to minimize the pollution:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ If there is a spillage due to suspected hull leakage reduce the head of bunker and promptly transfer the oil to an available empty or slack tank; ▪ If there is leakage from the hull above the water line, reduce the level in tank in question well below the sea level; ▪ If it is not possible to identify the leaking tank, the oil level in all tanks in the vicinity should be reduced. 	<p>ликвидирована, и все опасности от разлитого топлива были устранены:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ОСТАНОВИТЕ передачу бункера или топливоперекачивающие насосы, закройте коллекторы и операционные клапаны; ▪ Объявите общую тревогу и соберите экипаж для борьбы с разливом топлива; ▪ Мобилизуйте Аварийные Партии; ▪ Эвакуируйте персонал из зоны поражения; рассмотрите использование аппаратов-самоспасателей и / или автономных дыхательных аппаратов; ▪ Откачайте бункер из переполненного танка в имеющийся пустой танк или перекачайте излишки на береговую базу; ▪ Закройте крышки приемных патрубков систем вентиляции, чтобы предотвратить поступление опасных паров в жилые помещения и машинное отделение; ▪ Убедитесь, что палубные шпигаты закрыты; ▪ Оцените возможность возникновения пожара и подготовьте противопожарное оборудование к немедленному использованию; ▪ Начните мероприятия по очистке от топлива; ▪ Оцените возможность внутренней перекачки топлива и подготовьте план действий. <p>Собранное топливо и используемый для очистки материал должны быть сохранены на борту в соответствующих емкостях, для последующей сдачи на береговые приемные сооружения.</p> <p>Используйте в качестве руководства соответствующие Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с Аварийными Ситуациями.</p> <p>Протечка Корпуса Если нефтяные пятна замечены на водной поверхности около судна во время бункеровочных операций, причина появления которых неясна, следует рассмотреть возможность протечки корпуса, при этом, операции по приемке/перекачке топлива должны быть немедленно остановлены.</p> <p>Необходимо рассмотреть нижеперечисленные действия, которые могут уменьшить загрязнение:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Если есть подозрение, что утечка топлива произошла в результате дефекта корпуса, необходимо уменьшить уровень бункера в танке и быстро перекачать топливо в доступный пустой или резервный танк; ▪ Если имеется протечка корпуса выше ватерлинии, необходимо уменьшить уровень в рассматриваемом танке до уровня, который
--	---

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Actions to Control Operational Spills / Действия по Борьбе с Эксплуатационными Разливами	SOPEP-11 Research Vessel
--	---	---

<p>Proper attention should be paid to the effects on the hull strength and stability of the ship before any action is taken.</p> <p>In the event of a leak of oil into a double hull space, the space should be ventilated before any further action is taken. However, the complexity of the structure in double hull and double bottom tanks makes them much more difficult to ventilate than conventional tanks.</p> <p>The following are the course of actions in case of leakage of oil into the ballast tank which may be considered:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Identify source of leakage and confirm watertight integrity; ▪ Inspect all other compartments and ballast tanks to identify possible signs of oil leakages; ▪ Isolate contaminated water ballast tank from the rest of the ballast system with blank flanges; ▪ Ensure that venting controls are provided; ▪ Consider reducing level of oil by internal transfer until the leakage stopped; ▪ Dispose ballast water contaminated by oil to the shore reception facilities; ▪ Clean ballast tank with the use of environmentally friendly chemicals and gas free; ▪ Clean and gas free bunker tank(s) as required and perform repair as agreed with Class. <p>Refer to appropriate Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p> <p>Spills Caused by Equipment Oil filtering equipment or oil discharge monitoring and control system may cause oil spill as result of operational failure when discharge of oil exceeded the quantity or instantaneous rate permitted under MARPOL.</p>	<p>будет значительно ниже уровня моря;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Если невозможно определить текущий танк, уровень топлива во всех близкорасположенных танках должен быть уменьшен. <p>Надлежащее внимание должно быть обращено на остойчивость судна и напряжения в корпусе, прежде чем любые действия будут предприняты.</p> <p>В случае протечки топлива в пространство двойного корпуса пространство должно быть провентилировано, прежде чем дальнейшие меры будут предприняты. Однако сложность конструкции двойного корпуса и танков двойного дна, затрудняют процесс вентиляции по сравнению с вентиляцией обычных танков.</p> <p>Нижеперечисленные действия следует рассмотреть / выполнить в случае протечки топлива в балластный танк:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Определите источник протечки и подтвердите герметичность корпуса судна; ▪ Осмотрите все другие помещения и балластные танки, чтобы выявить следы возможных протечек топлива; ▪ Изолируйте загрязненный топливом балластный танк от остальной части балластной системы при помощи глухих фланцев; ▪ Убедитесь, что контроль за вентиляцией обеспечен; ▪ Рассмотрите необходимость уменьшения уровня топлива посредством внутренней перекачки, пока протечка не прекратится; ▪ Сдайте загрязненную топливом воду из балластного танка в береговые приемные сооружения; ▪ Очистите балластный танк с использованием безвредных для окружающей среды химикатов и проведите дегазацию; ▪ Очистите и проведите дегазацию топливных танков как требуется и выполните ремонт по согласованию с Классификационным Обществом. <p>Используйте в качестве руководства соответствующие Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с Аварийными Ситуациями.</p> <p>Разливы, Вызванные Оборудованием Неисправность оборудования для сепарации / фильтрации нефти и/или системы контроля содержания нефти в сбросе могут привести к загрязнению моря нефтью, если содержание нефти превышает количество или мгновенную величину, установленные Конвенцией</p>
--	--

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Actions to Control Operational Spills / Действия по Борьбе с Эксплуатационными Разливами	SOPEP-11 Research Vessel
<p>In context of MARPOL Annex I, Reg.1, Appendix I any machinery and equipment on board which use various types of oil such as transformer oil, lubricating oil, mineral oil, motor oil, penetrating oil, spindle oil and turbine oil may be a potential source of 'oil' spill.</p> <p>The failure of the following equipment may cause oil spill:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stern tubes; ▪ Bow thrusters; ▪ Oil coolers or heaters; ▪ Oily Water Separator; ▪ Valves in pipes connecting ballast/ bilge systems. ▪ Deck hydraulic machinery and equipment. <p>If operational oil spills are caused by a failure of equipment any further operations of this equipment should be stopped immediately or measures must be taken to mitigate an oil spill.</p>	<p>МАРПОЛ.</p> <p>Согласно, МАРПОЛ (Приложение I, Дополнение I) любой механизм и оборудование на борту судна, которые используют различные типы масел, такие как трансформаторное масло, смазочное масло, минеральное масло, моторное масло, антикоррозийное масло, веретенное масло и турбинное масло могут быть потенциальным источником 'нефтяного' загрязнения.</p> <p>Ненесправность нижеперечисленного оборудования может привести к загрязнению нефтью:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Дейдвудные трубы; ▪ Носовое подруливающее устройство; ▪ Охладители или подогреватели масла и топлива; ▪ Оборудование для сепарации или фильтрации льяльных вод из льял машинного отделения; ▪ Клапаны в трубопроводах, соединяющих балластные и льяльные системы. ▪ Палубное гидравлическое оборудование и системы гидравлики. <p>Если эксплуатационные разливы нефти вызваны отказом оборудования, дальнейшие операции этого оборудования должны быть немедленно остановлены, или меры должны быть приняты, чтобы избежать разлива нефти.</p>	

 <p>MEMBER OF THE SCF GROUP</p>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
--	--	---

<p>Spills Resulting from Casualties</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grounding / Stranding; ▪ Fire/Explosion; ▪ Collision / Allision; ▪ Hull failure; ▪ Excessive list; ▪ Submerging / Foundering / Wrecked; ▪ Containment system failure; ▪ Hazardous vapour release. <p>Ship Grounded / Stranded If the ship is aground, and cannot therefore manoeuvre, all possible sources of ignition should be eliminated and action should be taken to prevent toxic vapours or flammable vapours entering accommodation and engine-room spaces.</p> <p>Prior to considering remedial action, the Master shall obtain detailed information on the damage sustained to the ship. A visual inspection should be carried out and all bunker tanks, and other compartments should be sounded. Due regard should be paid to the indiscriminate opening of ullage plugs or sighting ports, especially when the ship is aground, as loss of buoyancy could result.</p> <p>Furthermore, the Master should also consider:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Danger to the ship's complement if the ship should slide off grounding site; ▪ Danger of ship being shattered by heavy seas or swell; ▪ Health hazards to the ship's crew and surrounding population due to release of oil or other hazardous substances in dangerous concentrations; ▪ That fires may start due to released flammable substances and uncontrolled ignition sources; ▪ Should the damage which the ship has sustained be of such an extent that the damaged stability cannot be computed onboard, the Master should seek assistance from the shore-based Ship Emergency Response Service (SERS). <p>Also, the Master shall take into account the following considerations:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ The vessel exposure to torsion; 	<p>Разливы, Являющиеся Результатом Аварий</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Посадка на мель / Крушение; ▪ Пожар / Взрыв; ▪ Столкновение с движущимся объектом / Столкновение с неподвижным объектом; ▪ Повреждение корпуса; ▪ Чрезмерный крен; ▪ Погружение судна / Затопление судна / Разрушение судна; ▪ Авария системы предотвращения сброса; ▪ Выброс опасных паров. <p>Посадка на мель / Крушение Если судно село на мель и, поэтому не может маневрировать, все возможные источники воспламенения должны быть исключены, и необходимо предпринять действия, чтобы токсичные или воспламеняющиеся пары не попали в жилую надстройку и машинное отделение.</p> <p>До проведения действий, направленных на устранение последствий аварии, капитан должен будет получить подробную информацию о повреждениях, полученных судном. Необходимо выполнить визуальный осмотр судна и произвести замеры всех танков. Должное внимание необходимо уделить осторожному открытию мерительных трубок и смотровых лючков, особенно когда судно находится на мелководье, поскольку это может привести к потере плавучести.</p> <p>Кроме того, капитан должен также рассмотреть следующие факторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Опасность для экипажа судна, если судно соскользнет с места посадки на мель; ▪ Опасность разрушения судна под действием ударов волн или зыбью; ▪ Опасности здоровью экипажа судна и населения близлежащей местности в результате сброса топлива или других опасных веществ в опасных концентрациях; ▪ Что пожар может начаться из-за выделения легковоспламеняющихся веществ и неконтролируемых источников воспламенения; ▪ В случае, если судно получило сильное повреждение, при котором вычислить силами экипажа аварийную устойчивость и прочность корпуса судна, капитан должен обратиться за помощью в Береговую службу расчета аварийной устойчивости (SERS). <p>Кроме того, капитан должен принять во внимание следующие соображения:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Судно подвержено скручиванию;
---	--

Controlled

Revision: 15/06/2016
Approved by MR/COO
Page 1 of 11

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
<ul style="list-style-type: none"> A large difference in the tidal ranges at the grounding site; Strong tidal currents in the grounding area; Possible vessel's drift further up the shore, due to high tides, wind and waves. <p>Having assessed the damage sustained by the ship, the Master should be in a position to evaluate possible action which could be taken to prevent or minimize further discharge:</p> <ul style="list-style-type: none"> When bottom damage is sustained, hydrostatic balance will be achieved (depending on physical properties) fairly rapidly, especially if the damage is severe, in which case the time available for preventive action will often be limited; When significant side damage is sustained in the way of fuel or lubrication tanks, fuel or lubeoil will be released fairly rapidly until hydrostatic balance is achieved and the rate of release will then reduce and be governed by the rate at which bunkers is displaced by water flowing in under the bunkers; When the damage is fairly limited and restricted, for example, to one or two compartments, consideration may be given to transferring the substance involved internally from damaged to intact tanks. When considering the transfer of oil from a damaged tank to an intact tank, the Master should consider: <ul style="list-style-type: none"> The extent of the damage; Hydrostatic balance; The ship's ability to transfer bunker safely; and The physical properties of the oil. <p>Refer to appropriate Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p> <p>Re-floating by own Means Consideration of possible re-floating by own means shall only be given after careful assessment of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> The extent of the damage has been fully assessed and there is no risk that the vessel may sink, break up or capsize after getting off; The ship is trimmed or lightened sufficiently to avoid damage to other tanks in order to reduce additional pollution from oil/ bunker's pillage; The weather evaluation has been performed and time/ 	<ul style="list-style-type: none"> Значительные различия в амплитуде приливов на месте посадки на мель; Сильное приливное течение в районе посадки на мель; Возможный дальнейший дрейф судна к берегу из-за высоких приливов, ветра и волн. <p>Оценки повреждения, полученные судном, капитан должен быть в состоянии оценить возможные меры, которые следует предпринять, чтобы предотвратить или минимизировать дальнейший сброс топлива:</p> <ul style="list-style-type: none"> Когда у судна повреждено днище, гидростатический баланс будет достигнут (в зависимости от физических свойств) довольно быстро, особенно если повреждение серьезное, таким образом, имеющаяся в распоряжении время для предупредительных действий, будет часто ограничено; Когда имеются значительные повреждения бортовой обшивки в районе топливных или масляных танков, масло или бункер будет вытекать довольно быстро, пока не возникнет гидростатический баланс, после чего скорость вытекания уменьшится, и будет соответствовать скорости, при которой топливо/масло замещается водой, втекающей в поврежденный отсек под слоем топлива/масла; Когда повреждение корпуса, например, ограничено одним или двумя отсеками, внимание может быть уделено перекачке вовлеченных веществ из поврежденных танков в неповрежденные. В случае, когда рассматривается перекачка топлива/масла из поврежденного танка в неповрежденный, капитан должен учитывать следующие факторы: <ul style="list-style-type: none"> Степень повреждения; Гидростатический баланс; Способность судна безопасно перекачать бункер; и Физические свойства топлива. <p>Используйте в качестве руководства соответствующие Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с Аварийными Ситуациями.</p> <p>Всплытие собственными Средствами Возможность всплытия собственными средствами должна рассматриваться только после оценки следующих факторов:</p> <ul style="list-style-type: none"> Степень повреждения была полностью оценена и нет никакого риска, что судно может затонуть, разбиться или опрокинуться после снятия с мели; Судно отифферентовано или достаточно облегчено, чтобы избежать повреждения других 	

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
<p>reason to await improvements in weather or tide have been considered;</p> <ul style="list-style-type: none"> Damage Stability Calculation has been performed by the shore-based Ship Emergency Response Service (SERS) and it has been confirmed that manoeuvre can be performed safely and there is no further risk of damage to the vessel and environment; Risk of possible damage to the machinery, rudder and propulsion has been fully assessed and there is no risk to the ship after getting off due to manoeuvring problems; Possibility of the towage has been assessed and considered; The Company is fully aware of the intended manoeuvre and plan of actions has been coordinated; Appropriate Shore Authorities have been contacted and their consent has been obtained. The 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. <p>Securing the Ship If the risk of further damage to the ship is greater in an attempt to re-float the ship by own means, than in remaining aground until professional assistance has been obtained, the Master should try to secure the ship as much as possible by:</p> <ul style="list-style-type: none"> Trying to prevent the ship from moving from its present position; By dropping anchors (adequate water depth and anchor ground provided); By taking ballast into empty tanks, if possible; Trying to reduce longitudinal strain on hull by transferring ballast or bunkers internally; Reducing fire risk by removing all sources of ignition. <p>Procedures to Reduce or Stop Outflow of Oil The Master should assess the possibility of damage to the environment and whatever action can be taken to reduce further damage from an oil release, such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> Transfer of bunkers internally, provided shipboard piping system is in an operational condition; If the damage is fairly limited and restricted, i.e. to one or two tanks, consideration should be given to 	<p>танков, и тем самым уменьшить дополнительное загрязнение маслом или бункером;</p> <ul style="list-style-type: none"> Анализ погодных условий был проведен, и оценено предположительное время ожидания улучшения погоды или прилива; Расчет аварийной остойчивости выполнен Береговой службой расчета аварийной остойчивости (SERS), и было подтверждено, что маневр может быть выполнен безопасно, и нет никакого дальнейшего риска повреждения судна и окружающей среды; Риск возможного повреждения оборудования, руля и пропульсивной установки был полностью оценен и нет никакого риска, что судно не сможет маневрировать после всплытия с мели; Возможность буксировки была рассмотрена; Компания полностью осведомлена о предстоящем маневре, и план действий был скоординирован; Согласие соответствующих Береговых Властей было получено. Береговые власти могут рассмотреть переход судна в более подходящее место чтобы, например, содействовать аварийным ремонтным работам или частичной отгрузке груза, или чтобы уменьшить угрозу для береговой линии. Такое маневрирование может потребовать одобрения администрацией прибрежного государства. <p>Обеспечение Безопасности Судна Если риск дальнейшего повреждения судна при попытке всплытия собственными средствами больше, чем риск оставаться на мели до получения необходимой профессиональной помощи, капитан должен попытаться обеспечить безопасность судна, насколько это возможно:</p> <ul style="list-style-type: none"> Стараться препятствовать перемещению судна с его нынешней позиции; Отдавая якоря (с учетом соответствующей глубины моря и возможности постановки на якорь); Принимая балласт в пустые танки, если возможно; Пытаясь уменьшить продольные напряжения корпуса путем внутренних перекачек балласта или бункера; Сокращая риск возникновения пожара, устранив все источники воспламенения. <p>Процедуры для Уменьшения или Прекращения Сброса Нефти Капитан должен оценить возможность загрязнения окружающей среды, и предусмотреть действия, которые могут быть предприняты, чтобы уменьшить загрязнение от возможного сброса нефти, такие как:</p> <ul style="list-style-type: none"> Внутренние перекачки бункера, если соответствующие судовые системы исправны; 	

Controlled

Revision: 15/06/2016
Approved by MR/COO
Page 3 of 11

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
<p>transfer of bunkers internally from the damaged tank(s) to intact tanks, taking into account the impact on the ship's overall strength and stability;</p> <ul style="list-style-type: none"> Isolate damaged/ penetrated bunker tank(s) hermetically to ensure that hydrostatic pressure in tanks remains intact during tidal changes; Evaluate possibility of pumping water into a damaged tank in order to form a water bottom stopping the outflow of oil; Evaluate the necessity of transferring oil / bunkers to barges or other ships and request such assistance accordingly; Evaluate the possibility of additional release of oil. <p>In case of large differences between the tide levels, the Master should try to isolate the damaged tank(s) to reduce additional loss of oil.</p> <p>Fire/ Explosion</p>	<ul style="list-style-type: none"> Если повреждение ограничено одним или двумя танками, следует перекачать бункер из поврежденных танков в неповрежденные, обращая внимание на остойчивость и прочность корпуса судна; Изолировать поврежденный / негерметичный бункерный танк, чтобы обеспечить стабильность гидростатического давления в танках во время прилива / отлива; Рассмотреть возможность принятия воды в поврежденный танк, чтобы сформировать водную прослойку в танке, и тем самым прекратить сброс топлива в море; Рассмотреть необходимость сдачи нефти / бункера на баржи или другие суда и потребуйте соответствующую помощь; Рассмотреть возможность дополнительного сброса нефти. <p>В случае значительной разницы в уровнях приливов капитан должен попытаться изолировать поврежденные танки, чтобы уменьшить дополнительную потерю топлива.</p> <p>Пожар / Взрыв</p>	
<p>In the event of a serious and uncontrolled bunker fire the Master should consider ordering the immediate abandonment of the ship.</p>	<p>В случае серьезного и неконтролируемого пожара а топливах капитан должен рассмотреть необходимость немедленного покидания судна.</p>	
<p>Immediate response to a fire is essential. The person discovering a fire should immediately raise the alarm and take suitable responsive action, as appropriate. The fire should be assessed and details, including its location, should be provided to the Emergency Parties.</p> <p>The principal means of controlling and extinguishing a fire is to remove one or more of the elements, either by removal of the fuel, by cooling, or by excluding a supply of oxygen (air).</p> <p>The following sequence of events should be followed and considered:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sound the fire alarm; Stop ballast or bunkering operations immediately and close all valves; Muster the crew to check for missing or injured personnel and establish communication; Prepare abandon ship if the ship is in grave and imminent danger; 	<p>Очень важно немедленно начать противопожарные мероприятия. Любое лицо, обнаружившее пожар, должно немедленно объявить тревогу и начать противопожарные мероприятия, если возможно. Ситуацию с пожаром необходимо проанализировать, и вся необходимая информация доведена до внимания Аварийных Партией.</p> <p>Основное правило контроля над пожаром и его тушения состоит в том, чтобы удалить один или несколько элементов, способствующих пожару – либо отключением подачи топлива, подачей охлаждения, или исключением доступа кислорода (воздуха).</p> <p>Следующую последовательность действий нужно предусматривать и соблюдать:</p> <ul style="list-style-type: none"> Подать сигнал тревоги по борьбе с пожаром; Немедленно остановить балластные или бункеровочные операции и закрыть все клапаны; Собрать экипаж на месте сбора, проверить наличие и организовать обмен информацией; Приготовиться к покиданию судна, если оно находится в неминуемой опасности; 	

Controlled

Revision: 15/06/2016
 Approved by MR/COO
 Page 4 of 11

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilise Fire Fighting Teams ; ▪ In port or at anchor call local fire brigade, alert terminal; ▪ Stop ventilation. Activate Fire Control and Close Down Plans, close fire flaps, all doors, skylights ; ▪ Alert craft(s) alongside and instruct to depart immediately; ▪ If fire in the engine room, prepare for engine failure and manoeuvre ship away from danger; ▪ Assess class of fire, determine fire-fighting system / equipment and extinguishing agent; ▪ Determine method of attack and fire-fighting tactic; ▪ Vacate Engine Room / Pump Room / Galley / Paint Locker. Check all crew, start fixed fire-fighting system; ▪ Prevent spread of fire, start cooling adjacent bulkheads; ▪ Alert to the risk of toxic fumes entering accommodation, and evacuate non-essential crew; ▪ Keep spill mitigating equipment ready for immediate use. <p>The ship's general alarm should be raised and, if alongside, the terminal should be notified. The terminal control room should be requested to summon any necessary outside assistance and, if appropriate, activate their emergency procedures.</p> <p>Any ballasting or bunkering operations should be stopped immediately and all valves closed. Any craft alongside should be instructed to leave immediately. Decks, bulkheads and other structures in the vicinity of the fire, and adjacent tanks that contain bunker should be cooled with water.</p> <p>If at sea, the vessel should be manoeuvred so as to restrict the spread of the fire.</p> <p>Refer to Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Мобилизовать Аварийные Партии по борьбе с пожаром; ▪ В порту или на якорной стоянке обратиться за помощью к местной пожарной бригаде и проинформировать терминал; ▪ Остановить вентиляцию. Начать герметизацию судна согласно Плану Герметизации Судна, закрыть все противопожарные заслонки, двери и люки. ▪ Предупредить причвартованные рядом суда и проинструктировать о необходимости немедленного отхода; ▪ В случае возникновения пожара в машинном отделении, приготовьтесь к возможности отказа главного двигателя и отойдите подальше от возможной опасности; ▪ Определите класс пожара, необходимые системы и огнегасящее средство для тушения огня; ▪ Определите тактику ведения действий по тушению; ▪ Удалите людей из машинного отделения / помпового отделения / камбуза / кладовой для покрасочных материалов. Проверьте наличие всего экипажа и запустите соответствующую стационарную систему тушения пожара; ▪ Предотвратите распространение огня, начните охлаждать смежные переборки; ▪ Проинформируйте экипаж о возможности попадания токсичных паров в жилые помещения, и эвакуируйте членов экипажа, непосредственно не занятых в действиях по тушению огня; ▪ Приготовьтесь к непосредственному использованию оборудования для борьбы с разливом топлива. <p>Необходимо немедленно объявить общую тревогу, и если судно у причала/терминала, то следует оповестить работников терминала. Следует потребовать, чтобы терминал вызвал любую необходимую внешнюю помощь и, если требуется, активировать их собственные процедуры по борьбе с пожаром.</p> <p>Любые операции по балластировке или бункеровке должны быть немедленно остановлены и все клапаны закрыты. Любое судно, стоящее рядом должно немедленно отойти. Палубы, переборки и другие судовые конструкции поблизости от очага пожара, и расположенные поблизости танки, содержащие топливо, должны охлаждаться водой.</p> <p>Если судно в море, то оно должно маневрировать таким образом, чтобы ограничить распространение огня.</p> <p>Используйте в качестве руководства Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с</p>	

Controlled

Revision: 15/06/2016
 Approved by MR/COO
 Page 5 of 11

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
<p>Collision (with moving object) / Allision (with fixed object) Should the ship be involved in a collision with another ship, the Master should as soon as possible identify the extent of damage to his own vessel.</p> <p>When a collision occurs, the GENERAL ALARM should be sounded immediately for the personnel to muster at their designated Muster Stations.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prepare abandon ship if the ship is in grave and imminent danger; ▪ Close watertight doors, openings and automatic fire doors; ▪ Manoeuvre the ship so as to minimize effects of collision without endangering other ships; ▪ Mobilize Emergency Teams; ▪ Assess situation: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Are any tanks penetrated above or below the waterline? ▪ If ships are dead in the water and interlocked, what is most prudent, to stay interlocked or separate? ▪ Is there any oil spill at present – small or large? Will a separation of the interlocked ships create a larger oil spill than if the ships stay interlocked? ▪ If there is an oil spill, will the separation of the ships cause sparks that can ignite the spilled oil or other flammable substances leaked out from the ships? ▪ Are the ships creating a greater danger to other traffic in the area if they are interlocked than if separated? ▪ Is there a danger to either ship of sinking after being separated? ▪ If the ships are separated, how is the maneuverability of the own ship? ▪ If separation of the ships takes place, alter course to bring the own ship windward of any oil slick, if possible. ▪ Sound all tanks, wells and bilges; check for fire and damages; ▪ Activate damage control measures; ▪ Keep spill mitigating equipment ready for immediate use; ▪ Offer assistance to other ship; ▪ Calculate damage stability; take actions to improve the stability and seaworthiness of the vessel; ▪ Check ships in vicinity can be used for emergency assistance. ▪ Isolate damaged/ penetrated tank(s) by hermetically closing the tank(s), if possible. 	<p>Аварийными Ситуациями.</p> <p>Столкновение с движущимся объектом / Столкновение неподвижных объектов Если судно вовлечено в столкновение с другим судном, капитан должен как можно скорее определить степень повреждения его собственного судна.</p> <p>В случае столкновения, должна быть немедленно объявлена ОБЩАЯ ТРЕВОГА, чтобы собрать экипаж судна на местах сбора по тревогам.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Приготовиться к покиданию судна, если оно находится в неминуемой опасности; ▪ Закрыть водонепроницаемые двери, открытые и автоматические противопожарные двери; ▪ Изменить курс судна таким образом, чтобы уменьшить эффекты столкновения, не создавая при этом угрозы другим судам; ▪ Мобилизовать Аварийные Группы; ▪ Оценить ситуацию: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Проникает ли вода в какие-либо танки, расположенные выше или ниже ватерлинии? ▪ Если суда неподвижны и заблокированы на воде, необходимо определить, что является самым разумным – остаться сцепленными или разъединиться? ▪ Имеется ли разлив топлива; если да, то маленький или большой? Приведет ли разъединение сцепленных судов к большему разливу нефти, чем если суда останутся сцепленными? ▪ В случае разлива топлива, может ли разделение судов привести к образованию искр, которые могут воспламенить разлившее топливо или другие легковоспламеняющиеся вещества, вытекшие из судов? ▪ Создают ли суда более серьезную опасность для судоходства в этом районе, если они находятся в сцепленном состоянии, чем если бы они были разделены? ▪ Есть ли опасность затонуть для любого из судов после разделения? ▪ Если суда разделены, какова возможность маневрирования собственного судна? ▪ Если разделение судов произошло, измените курс судна, чтобы привести собственное судно против движения нефтяного пятна, если это возможно. ▪ Произвести замеры всех танков; проверить отсутствие пожара и повреждений; ▪ Начать действия по контролю над повреждениями; 	

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
<p>When it is possible to manoeuvre, the Master, in conjunction with the appropriate shore authorities, should consider moving his ship to a more suitable location in order to facilitate emergency repair work or lightening operations, or to reduce the threat posed to any sensitive shoreline areas.</p> <p>Refer to Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p> <p>Hull Failure Should the ship lose one or more shell plating, develop major cracks, or suffer severe damage to the hull, the Master should immediately sound the GENERAL ALARM to call the crew members to their Muster Stations, and inform them of the situation, and prepare lifeboats for launching if necessary.</p> <p>The Master should then assess the situation, and confer with his senior officers.</p> <p>The Master should obtain the latest weather forecast, and assess its impact on the present situation.</p> <p>Furthermore, the following should be considered:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Is the ship in any immediate danger of sinking or capsizing? <p>If YES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Send distress message ▪ Immediately abandon the ship <p>If NO, initiate damage control measures as found necessary by considering the following points:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Can the vessel manoeuvre on its own? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Подготовить оборудование для уборки топлива к немедленному использованию; ▪ Предложить помощь другим судам; ▪ Произвести расчеты аварийной остойчивости; принять меры, чтобы улучшить остойчивость и мореходные качества судна; ▪ Проверить, имеются ли поблизости суда, которые могут быть использованы для оказания экстренной помощи. ▪ Изолировать поврежденные / протекающие танки, загерметизировать их, если возможно. <p>Когда появится возможность маневрировать, капитан, вместе с соответствующими береговыми властями, должен рассмотреть передвижение своего судна в более подходящее место, чтобы содействовать аварийным ремонтным работам или отгрузке груза, или чтобы уменьшать угрозу загрязнения окружающей среды прилегающего района.</p> <p>Используйте в качестве руководства Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с Аварийными Ситуациями.</p> <p>Повреждение корпуса Если судно получает повреждение бортовой обшивки, появляются большие трещины или сильное повреждение корпуса, капитан должен немедленно объявить ОБЩУЮ ТРЕВОГУ, собрать членов экипажа на местах сбора по тревогам, сообщить им о создавшейся ситуации и подготовить спасательные шлюпки к спуску, если необходимо.</p> <p>Капитан должен затем оценить ситуацию и обсудить ее со старшими офицерами.</p> <p>Капитан должен получить последний прогноз погоды и оценить его воздействие на текущую ситуацию.</p> <p>Также необходимо рассмотреть следующие факторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Находится ли судно в непосредственной опасности затонуть или опрокинуться? <p>Если ДА:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Послать сигнал бедствия ▪ Немедленно покинуть судно <p>Если НЕТ, начните необходимые действия по контролю над повреждениями, рассматривая следующие факторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Может ли судно маневрировать самостоятельно? 	

Controlled

Revision: 15/06/2016
 Approved by MR/COO
 Page 7 of 11

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
---	--	---

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Has the ship lost buoyancy? ▪ If the ship has a list due to loss of ballast, bunker or buoyancy, is it necessary and possible to rearrange the bunker or ballast by internal transfer operation in order to bring the ship to an even keel? ▪ Is it necessary to dump bunker in order to maintain stability without changing the stress situation? ▪ Can this operation wait till another ship/ barge can receive that bunker? ▪ Is there any abnormal change in the ship's stability and strength situation? ▪ Can the change in the ship's stability and strength situation be monitored and calculated on board? If not, the Master should seek assistance from SERS. ▪ Does the ship need assistance or escort to nearest port of refuge or repair port? ▪ Might it be prudent to save part of the crew members in case the situation should worsen, or is it necessary to abandon the ship totally? <p>Refer to appropriate Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p> <p>Excessive List Should the ship for some reasons suddenly start to list excessively during bunkering, all ongoing operations should be stopped immediately until the cause has been determined.</p> <p>The Officer on Watch should inform the Master and/ or Chief Officer without delay.</p> <p>The Master should try to determine the reason for the excessive list, and take steps to rectify the situation and to stabilize the ship's condition:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Check reason(s) for list; ▪ Soundings/ ullage to be taken in all tanks; ▪ Bunker/ ballast pumps to be made ready; ▪ Consider measures to minimize list in transferring liquid from one compartment to another; ▪ Ensure water tightness of empty spaces; ▪ Close all openings; ▪ Secure vent pipes to avoid ingress of water; ▪ If bunkering: Change to connective tanks for rectifying the situation; ▪ If ballasting/ de-ballasting: Change to connective tanks to rectify the situation; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Потеряло ли судно плавучесть? ▪ Если у судна есть крен из-за потери балласта, бункера или потери плавучести, действительно ли необходимо и возможно ли произвести внутренние перекачки бункера или балласта, чтобы выровнять судно? ▪ Действительно ли необходимо сбросить бункер, чтобы поддерживать остойчивость, не увеличивая напряжений корпуса судна? ▪ Можно ли повременить с этой операцией до тех пор, пока не подойдет другое судно / баржа? ▪ Появилось ли какое-либо изменение в ситуации с остойчивостью и прочностью корпуса судна? ▪ Может ли изменение остойчивости и прочности корпуса судна вычисляться и анализироваться силами экипажа? Если нет, то капитан должен запросить помощь у Береговой службой расчета аварийной остойчивости (SERS). ▪ Нуждается ли судно в помощи по сопровождению или буксировке судна к ближайшему порту-убежищу или порт, где судно будет ремонтироваться? ▪ Следует оценить возможность репатриировать часть экипажа на случай, если ситуация может ухудшиться, или весь экипаж должен покинуть судно? <p>Используйте в качестве руководства соответствующие Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с Аварийными Ситуациями.</p> <p>Чрезмерный крен Если на судне по какой-то причине во время бункеровки внезапно появляется чрезмерный крен, все текущие операции должны быть немедленно остановлены, пока причина крена не определена.</p> <p>Вахтенный помощник должен немедленно информировать капитана и / или старшего помощника.</p> <p>Капитан должен попытаться определить причину чрезмерного крена и предпринять меры, чтобы исправить ситуацию и стабилизировать положение судна:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Выявить причину(ы) крена; ▪ Произвести замеры всех танков; ▪ Подготовить к работе топливоперекачивающие и балластные насосы; ▪ Продумать возможные действия по уменьшению крена, путем перекачки жидкости из одного танка в другой; ▪ Обеспечить герметичность пустых помещений; ▪ Закрывать все двери, люки и другие открытия; ▪ Закрывать вентиляционные головки, чтобы избежать поступления воды внутрь;
--	---

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
<ul style="list-style-type: none"> If there is reason to believe that the list may cause an oil spill, notify all parties; If the ship's crew is in jeopardy, prepare lifeboats for launching, and notify all parties. <p>Refer to appropriate Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p> <p>Ship Sub merged/Foundered/Wrecked 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. Alert other ships and/or the nearest coastal state for assistance in rescuing lives and the ship as far as possible.</p> <ul style="list-style-type: none"> Sound General Alarm, and carry out a crew muster to check for missing or injured personnel; Prepare abandon ship if the ship is in grave and imminent danger; Close watertight doors, deck and tank openings according to Close-Down Plan; Exhibit light / shapes as per COLREG, sound appropriate signals; switch on deck lighting at night; Conduct sounding and visual inspection to identify location of incoming water; Cut off all electrical power running through the area; Stop water flow, minimise flooding; Check bilge pumps for operation; check auxiliary pumps for back-up operations; Keep spill mitigating equipment ready for immediate use; Calculate damage stability, take action to improve the buoyancy and stability of the vessel; Check ships in vicinity can be used for emergency assistance. 	<ul style="list-style-type: none"> Во время бункеровки: перевести поступление топлива в другие танки для исправления крена; Во время прилива или откачки балласта: перейти на прием балласта в другие танки или откачку балласта из других танков для исправления крена; Если есть основание полагать, что крен может повлечь разлив топлива, уведомить все заинтересованные стороны; Если экипаж судна находится в опасности, подготовить спасательные шлюпки к спуску и уведомить все заинтересованные стороны. <p>Используйте в качестве руководства соответствующие Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с Аварийными Ситуациями.</p> <p>Погружение судна / Затопление судна / Разрушение судна Если судно разрушено до такой степени, что оно полностью или частично погружено в воду, примите все меры, чтобы эвакуировать всех людей с судна. Избегайте контакта с разлитым топливом. Уведомите другие суда и/или администрацию ближайшего прибрежного государства для оказания помощи в спасении людей и судна насколько это возможно.</p> <ul style="list-style-type: none"> Объявить Общую Тревогу, собрать экипаж и наличие всех членов экипажа и отсутствие травмированных людей; Приготовиться к покиданию судна, если оно находится в немигнуемой опасности; Начать герметизацию судна согласно Плану Герметизации Судна, закрыть все водонепроницаемые двери, палубные открытия и люки танков; Включить огни / вывесить знаки согласно МППСС, подать соответствующие звуковые сигналы; включить палубное освещение в темное время суток; Выполнить визуальный осмотр судна и произвести замеры всех танков, чтобы определить место поступления воды; Отключить подачу электроэнергии в район поступления воды; Остановить поступление воды, пытаться уменьшить затопление помещения; Проверить работоспособность основных и аварийных насосов для откачки воды; Подготовить оборудование для уборки топлива к немедленному использованию; Произвести расчеты аварийной остойчивости; примите меры, чтобы улучшить остойчивость и мореходные качества судна; Проверить, имеются ли поблизости суда, которые могут быть использованы для оказания экстренной помощи. 	

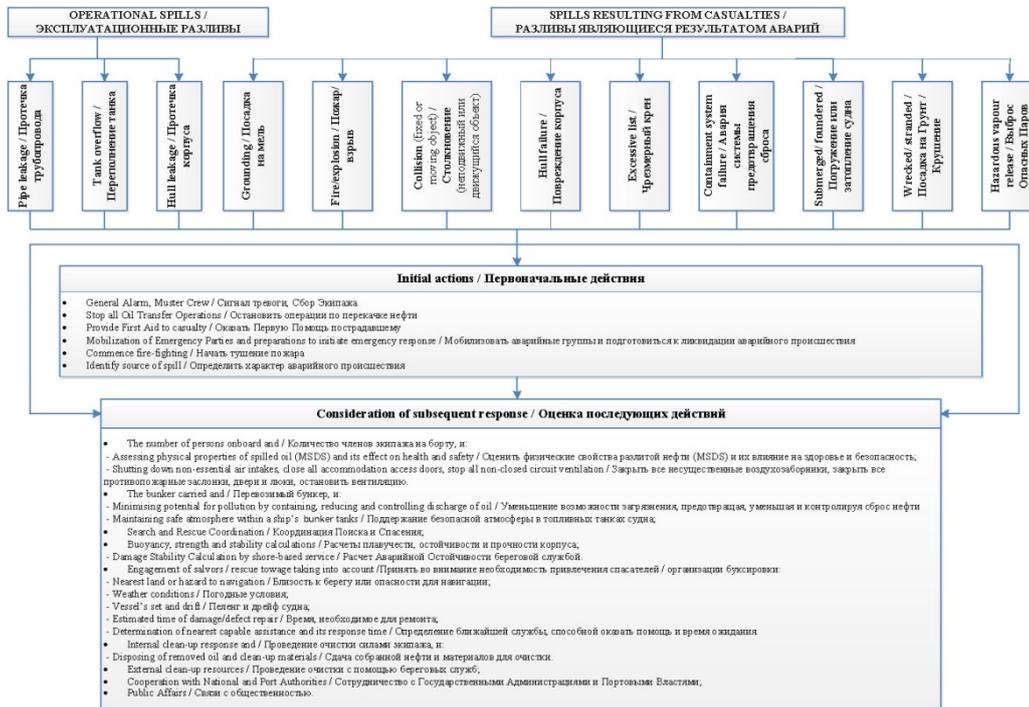
 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
<p>Refer to appropriate Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p> <p>Containment System Failure</p> <ul style="list-style-type: none"> Stop ballasting or bunkering operations immediately and close all valves; Manoeuvre the ship to safe area if underway or STOP engine(s); Switch on deck lighting at night; check for visible oil along hull; Conduct sounding of tanks and visual inspection of damaged system; Compare soundings with last measures to check possible leakage; Get spill mitigating equipment ready for immediate use; Assess fire hazard and get fire-fighting equipment ready for immediate use; Consider internal bunker transfer; prepare plan and calculations as applicable. 	<p>Используйте в качестве руководства соответствующие Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с Аварийными Ситуациями.</p> <p>Авария системы предотвращения сброса</p> <ul style="list-style-type: none"> Немедленно остановите балластные или бункеровочные операции и закройте все клапаны; Если судно движется, то перейдите в безопасное место или остановите главный двигатель; Включить палубное освещение в темное время суток; убедиться, что нет льющих следов топлива на поверхности воды; Произвести замеры всех танков; выполнить визуальный осмотр судна; Сравнить полученные замеры всех танков с последними имеющимися замерами, чтобы выявить возможную протечку; Подготовить оборудование для уборки топлива к немедленному использованию; Оцените опасность возникновения пожара и приготовьте противопожарные системы и оборудование к немедленному использованию; Рассмотрите необходимость внутренних перекачек бункера; подготовьте план и соответствующие расчеты. 	
<p>Refer to appropriate Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p> <p>Hazardous Vapour Release</p> <p>In case of any hazardous vapour release precautions have to be taken to protect the persons onboard against vapour exposure. The ship should be brought with the accommodation upwind of the spill area as far as possible. The crew should be evacuated from any hazardous area. All possible sources of ignition should be eliminated and non-essential air intakes shut down to prevent intake of vapour into accommodation and engine spaces.</p> <p>If unavoidable response has to be carried out within hazardous areas, the involved persons have to wear protective clothing and breathing apparatus.</p> <ul style="list-style-type: none"> Sound General Alarm and carry out a crew muster to check for missing or injured personnel; Manoeuvre the ship to bring accommodation upwind of vapour release area, if underway; STOP ballast or bunkering operations; Mobilise Emergency Teams; Evacuate personnel from the affected area; consider 	<p>Используйте в качестве руководства соответствующие Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с Аварийными Ситуациями.</p> <p>Выброс опасных паров</p> <p>В случае выброса опасных паров должны быть предприняты меры предосторожности, чтобы защитить людей на борту от воздействия этих паров. Следует изменить курс судна таким образом, чтобы опасные пары не попадали на надстройку, насколько это возможно. Экипаж должен быть эвакуирован из опасной зоны. Все возможные источники воспламенения должны быть устранены, и неответственные воздухозаборники следует закрыть, чтобы исключить поступление опасных паров в надстройку и машинное отделение.</p> <p>Если необходимо произвести разведку или действия по устранению последствий аварии внутри опасных зон, члены экипажа, направляемые на такие работы, должны носить защитную одежду и дыхательные аппараты:</p> <ul style="list-style-type: none"> Объявить Общую Тревогу, собрать экипаж и наличие всех членов экипажа и отсутствие травмированных людей; Если судно движется, то изменить курс таким образом, чтобы опасные пары не попадали на надстройку; 	

Controlled

Revision: 15/06/2016
 Approved by MR/COO
 Page 10 of 11

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Steps to Control Spills Resulting from Casualties / Действия по Борьбе с Разливами Являющимися Результатом Аварий	SOPEP-12 Research Vessel
<ul style="list-style-type: none"> on using of EEBD and/or SCBA; ▪ Close air intakes to prevent vapour entering into accommodation and engine spaces; ▪ Assess fire hazard and get fire-fighting equipment ready for immediate use; ▪ Consider protection means are to be provided for crewmembers; ▪ Keep spill mitigating equipment ready for immediate use. <p>Refer to appropriate Emergency Checklists in SMS-U Shipboard Contingency Plan, as a guideline.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ОСТАНОВИТЬ балластные операции или буровую; ▪ Мобилизовать Аварийные Партии; ▪ Удалите людей из опасной зоны, рассмотрите необходимость использования аппаратов-самоспасателей и/или дыхательных аппаратов; ▪ Закройте все воздухозаборники, чтобы исключить поступление опасных паров в надстройку и машинное отделение; ▪ Оцените опасность возникновения пожара и приготовьте противопожарные системы и оборудование к немедленному использованию; ▪ Рассмотрите какие защитные приспособления должны использовать члены экипажа; ▪ Подготовить оборудование для уборки топлива к немедленному использованию. <p>Используйте в качестве руководства соответствующие Контрольные Листы из SMS-U Судового Плана по Борьбе с Аварийными Ситуациями.</p>	

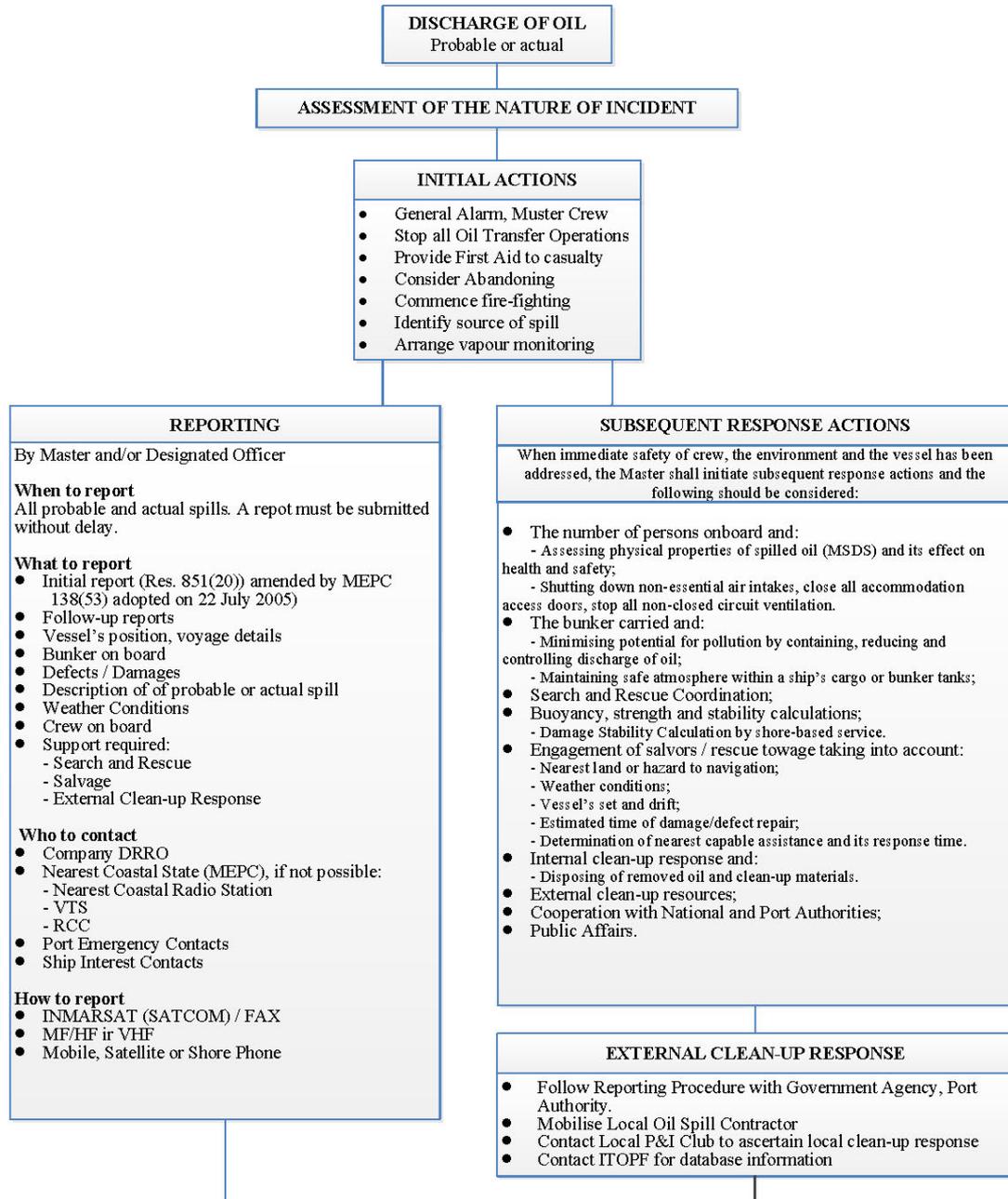
 MEMBER OF THE SCF GROUP	Response Actions Flowchart / Схема Действий по Ликвидации Аварийного Происшествия	SOPEP-13 Research Vessel
--	--	---



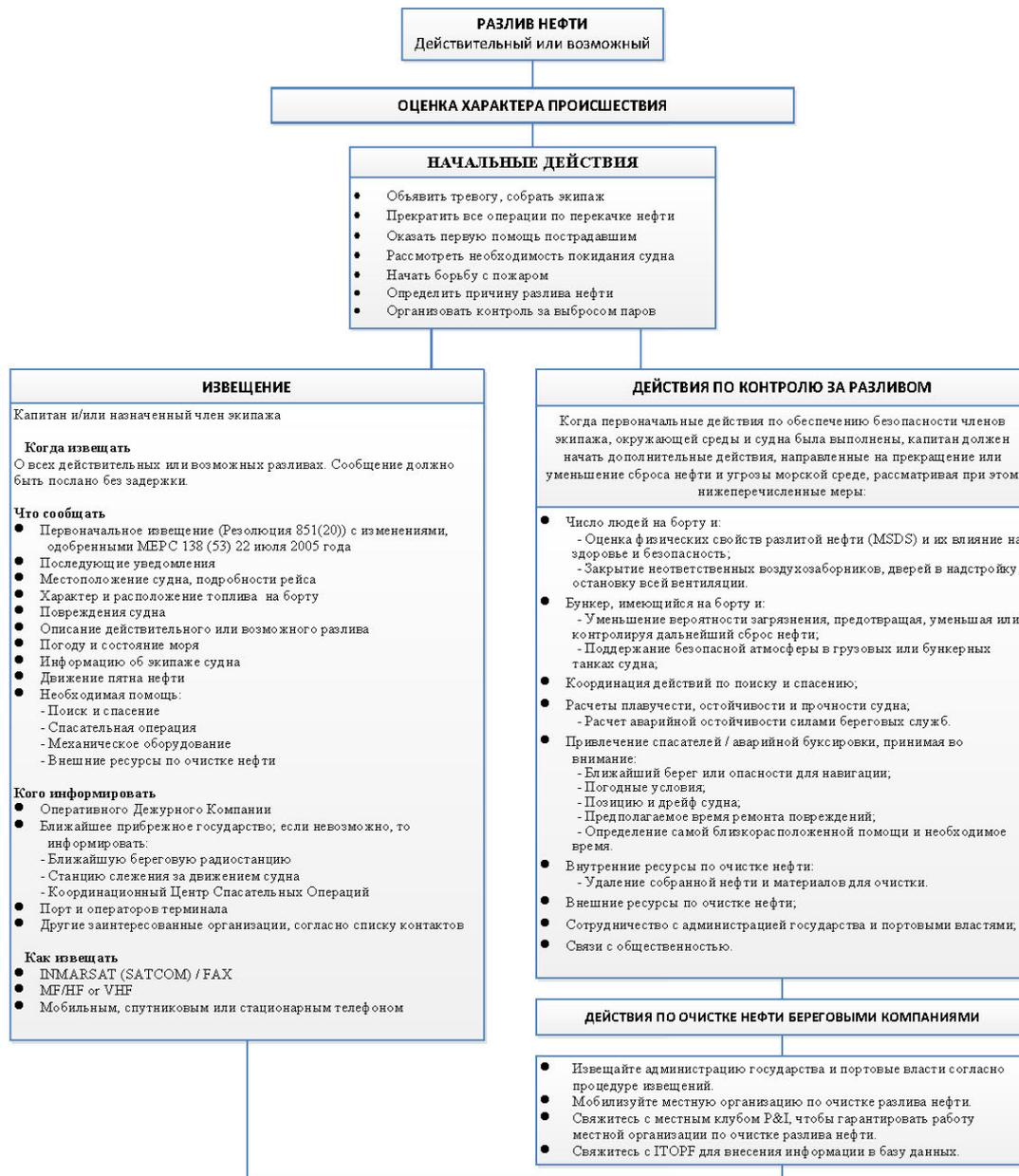
Controlled

Revision:15/06/2016
 Approved by MR/COO
 Page 1 of 1

 <p>MEMBER OF THE SCF GROUP</p>	<p>Summary Flowchart / Схема Последовательности Действий</p>	<p>SOPEP-14 Research Vessel</p>
--	--	---



	Summary Flowchart / Схема Последовательности Действий	SOPEP-14 Research Vessel
---	--	---



 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Stability and Stress Considerations / Соображения по Остойчивости и Прочности Судна	SOPEP-15 Research Vessel
<p>Stability and Strength Considerations 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.</p> <p>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 strength and stability may be impossible for the ship to assess. Decision shall be made jointly with the Company in order that adequate information can be provided so that accurate damage stability and damage longitudinal strength assessments may be made. These could be made within the shore-based Ship Emergency Response Service (i.e. 'LR SERS').</p> <p>In accordance with MARPOL Annex I, Reg.37.4 all oil tankers of 5,000 tonnes deadweight or more shall have prompt access to computerized shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.</p> <p>Following the Best Practices of the ship industry the company has extended this "service" to other ship types, including the supply vessels.</p> <p>The Annex 6 gives the details and contacts of the SERS(i.e. 'LR SERS').</p> <p>Ship Emergency Response Service Each oil tanker in the Company's fleet enrolled in the shore-based damage stability calculation service with the aim to comply with MARPOL regulation and achieve successful incident management.</p> <p>The primary requirement of the Ship Emergency Response Service(e.g.'LR SERS') is to provide shore based damaged stability calculations.</p> <p>In the Ship Emergency Response Service the evaluation of complex post-damage stability and strength will be made by the experts.</p> <p>Quick and precise advice will be given when time, tools and competence may not be available on board. This frees up precious time for the crew and Company to focus on the immediate incident handling and planning.</p>	<p>Соображения по Остойчивости и Прочности Судна При выполнении действий по устранению последствий аварии, очистке от разлитой нефти или снятия судна с мели, нужно соблюдать крайнюю осторожность, рассматривая при этом соображения остойчивости и прочности корпуса судна.</p> <p>Внутренние перекачки следует производить только после оценки их вероятного воздействия на остойчивость и продольную прочность корпуса судна. Когда имеются обширные повреждения корпуса, экипажу бывает трудно определить влияние внутренних перекачек на остойчивость и прочность корпуса. Решение должно быть принято совместно с Компанией, чтобы достаточная информация могла быть предоставлена для проведения точных расчетов аварийной остойчивости и продольной прочности корпуса. Это может быть сделано Береговой Службой Расчета Аварийной Остойчивости (SERS).</p> <p>В соответствии с МАРПОЛ, Приложение I, Правило 37.4 все нефтяные танкеры с дедвейтом 5,000-тонн или больше должны иметь доступ к береговой компьютерной программе по расчетам аварийной остойчивости и продольной прочности корпуса.</p> <p>Следуя Лучшим Практикам, применяемым в отрасли, компания распространила контракты с «береговой службой» на все суда компании, включая суда обеспечения.</p> <p>Приложение 6 содержит контактные детали таких береговых служб (например, «LR SERS»).</p> <p>Служба Расчета Аварийной Остойчивости Все нефтяные танкеры под управлением Компании зарегистрированы в береговой службе расчета аварийной остойчивости с целью соответствия Конвенции МАРПОЛ и, таким образом, получить возможность организации быстрой помощи в управлении аварийным случаем.</p> <p>Главное условие Службы Расчета Аварийной Остойчивости (например, «LR SERS») – произвести вычисления аварийной остойчивости в береговом офисе.</p> <p>Оценка совокупности остойчивости и прочности корпуса судна после получения судном повреждений будет выполняться экспертами Службы Расчета Аварийной Остойчивости.</p> <p>Береговая Служба сможет оказать быструю и квалифицированную помощь, в то время как у экипажа может не оказаться времени, соответствующего оборудования или достаточной компетентности правильно оценить аварийную остойчивость на борту судна. Это позволит сэкономить время экипажу и сотрудникам Компании, чтобы заняться планированием</p>	

	Stability and Stress Considerations / Соображения по Остойчивости и Прочности Судна	SOPEP-15 Research Vessel
---	--	---

<p>In the Ship Emergency Response the experienced experts are on duty 24/7 and ready to support you with the correct decision-making competence – even when the stability and strength of the vessel after an incident go beyond the requirements of the class rules and international regulations.</p> <p>The quality of the Ship Emergency Response Services (i.e. 'LR SERS') depends directly on the technical documentation available. The Company is responsible for ensuring that vessel data is made available for the SERS ('LR SERS') checked, validated, and maintained current when changes are made to the vessel. The list of documents may include but is not limited to:</p> <p>Key Drawings:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ General arrangement drawing ▪ Capacity plan ▪ Hull lines drawing (or off-set tables) ▪ Midship section drawings ▪ Profile and decks drawings ▪ Shell expansion drawings ▪ Engine room structure drawings ▪ Fore part structure drawings ▪ Aft part structure drawings <p>Main Data:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Permissible still-water bending moments and shear forces ▪ Longitudinal distribution of lightship weight ▪ Loading manual and/or trim and stability manual (with longitudinal strength calculation) ▪ Freeboard Report including coordinates (X, Y, Z) of all openings (e.g. doors, air pipes, ventilators, hatches) located on exposed decks with indication of their means of closing. <p>Standard Casualty Information Exchange Predefined ship-specific casualty information exchange sheets agreed by SERS service provider and Company should be used to ensure that casualty information exchanged between vessel and SERS is accurate and easily recorded.</p>	<p>и действиями по устранению аварии.</p> <p>Квалифицированные эксперты Службы Расчета Аварийной Остойчивости дежурят 24 в сутки 7 дней в неделю и готовы предложить правильное решение, даже когда остойчивость и прочность корпуса судна после аварии находятся ниже требований правил класса и международных нормативных документов.</p> <p>Качество решений Службы Расчета Аварийной Остойчивости зависит непосредственно от имеющейся технической документации. Управляющая компания должна обеспечить Службу SERS техническими данными о судне, а также их проверку и надлежащую корректировку, если судно было подвержено какой-либо реконструкции. Список документов может включать, но не лимитирован нижеперечисленными:</p> <p>Основные Чертежи Судна:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Чертеж судна ▪ План вместимости судна ▪ Теоретический чертеж корпуса судна (или таблицы плазовых координат) ▪ Чертеж поперечного сечения судна на миделе ▪ Продольный разрез и чертежи палуб судна ▪ Чертеж обшивки корпуса ▪ Чертеж набора машинного отделения ▪ Чертеж набора носовой части судна ▪ Чертеж набора кормовой части судна <p>Основные Данные:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Допустимые изгибающие моменты и срезающие усилия ▪ Продольное распределение веса судна порожнем ▪ Руководство по погрузке и/или буклет по остойчивости и непотопляемости (с расчетом продольных напряжений) ▪ Условия назначения грузовой марки, включая координаты (X, Y, Z) всех отверстий в корпусе судна (например, дверей, воздушных труб, вентиляторов, люков), расположенных на открытых палубах, с указанием средств их закрытия. <p>Стандартный Обмен Информацией об Аварийном Случае Необходимо использовать предварительно подготовленные бланки с информативными данными о судне, заготовленными на аварийные случаи и одобренными как службой SERS, так и Компанией, чтобы обеспечить легко регистрируемый обмен точной аварийной информацией между судном и службой SERS.</p>
--	---

	Record Keeping / Ведение Записей	SOPEP-16 Research Vessel
---	---	---

<p>All crew drills and training shall be recorded, and records of such training (related to the implementation of this plan, pollution prevention, vessel casualties or emergencies, spill mitigation and clean-up aboard the vessel) should be kept in electronic software.</p> <p>As with any other incident that will eventually involve liability, compensation and reimbursement issues, the Company requires to keep of appropriate records of the oil pollution incident.</p> <p>The Master is responsible for ensuring that all events are recorded and evidences collected and controlled.</p> <p>On Board Records Evidence which will be used in subsequent investigations are essentially the records which are maintained to document daily activities onboard are entries into Deck and Engine Log Books, rough records, Oil and Garbage Records Books, drill records, PMP maintenance records, requisitions, Detailed Risk Assessments, Permit-To-Work, hours of rest, internal and external inspection and audit reports etc.</p>	<p>Все учения и тревоги по действиям экипажа в чрезвычайных ситуациях должны быть зарегистрированы. Записи о проведении учений и тревог (связанных с внедрением этого плана, предотвращением загрязнений, авариями на судах, другими чрезвычайными ситуациями, уменьшением последствий разлива топлива и очисткой разлитого на борту судна топлива) нужно вести в электронном виде в соответствующей программе, поставляемой на суда компанией.</p> <p>Как при любом происшествии, результат которого может касаться вопросов ответственности, компенсационных выплат и возмещения расходов, Компания требует ведение соответствующих официальных записей о происшествиях, связанных с загрязнением моря топливом.</p> <p>Капитан отвечает за полную и правильную регистрацию всех событий, сбор и проверку всех данных и свидетельских показаний.</p> <p>Регистрация на Борту Судна Записи в судовом и машинном журналах, черновые журналы, записи регистрации с топливом и мусором, записи регистрации судовых работ, акты оценки риска, разрешения на проведение работ, акты проведения судовых тревог, протоколы внешних и внутренних инспекций, и т.д., которые ведутся для регистрации всех повседневных операций, происходящих на судне, могут впоследствии быть использованы в качестве свидетельских показаний при последующих расследованиях аварийных случаев.</p>
--	---

In accordance with MARPOL Annex I, Appendix III, in the event of accidental or other exceptional discharge of oil, statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reason for, the discharge stating time of occurrence, place or position of ship at time of occurrence, approximate quantity and type of oil and circumstances of discharge or escape, the reasons thereof and general remarks.

В соответствии с конвенцией МАРПОЛ (Приложение I, Дополнение III), в случае случайного или другого исключительного сброса топлива, запись о причине и обстоятельствах сброса должна быть сделана в Журнале Нефтяных Операций, регистрируя время и место сброса, координаты судна во время происшествия, приблизительное количество и тип разлитого топлива, а также обстоятельства, при которых произошел сброс и другие наблюдения в отношении данного происшествия.

<p>Official Log Books Recording of the events shall be made in the official log book of the vessel in chronological order. Entries in a Log Book should always be written neatly and legibly in ink. If a mistake is made, a single line should be drawn through the relevant passage. Words should never be erased, either by rubbing out, or painting with erasing fluid.</p> <p>The following events need to be recorded as a minimum:</p>	<p>Официальные Судовые Журналы Запись всех событий должна быть сделана в официальном судовом журнале в хронологическом порядке. Все записи в судовом журнале необходимо делать чернилами и как можно аккуратнее. Если была сделана ошибка, то неверную запись надо зачеркнуть одной линией. Никогда не следует стирать резинкой или замазывать слова.</p> <p>Необходимо регистрировать как минимум следующие события:</p>
---	---

 <p>MEMBER OF THE SCF GROUP</p>	Record Keeping / Ведение Записей	SOPEP-16 Research Vessel
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Date and time of incident; ▪ Position of the vessel; ▪ Location of the incident onboard; ▪ Chronological sequence of events; ▪ Assistance from third parties requested and received; ▪ Communication exchanged and with whom. <p>Additional Evidences to be collected The Incident Response Team and/or the Company on-scene coordinator will support the Master in collecting and controlling evidences. If an incident has happened additional evidence need to be collected to support the investigation.</p> <p>Disclosure of Records and Evidences Records and evidences shall not be made available to any party, unless the Company has authorised the Master to do so. State Officials, who are responsible for subsequent investigation, have the right to review records and interviewing crew members. The Company is arranging for support by nominating a P & I representative who will be in attendance.</p> <p>The Master shall refer to the Company procedure on Aid-Memory for Collecting Evidence.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Дату и время происшествия; ▪ Координаты судна; ▪ Место на борту судна, где произошел аварийный случай; ▪ Хронологическая последовательность событий; ▪ Необходимая, а также оказанная помощь от береговых организаций; ▪ Регистрация переписки и переговоров. <p>Сбор Дополнительных Свидетельских Показаний Группа Экстренного Реагирования и/или координатор Компании, находящийся в районе аварии и/или сброса нефти, окажут поддержку капитана в сборе и сохранении свидетельских показаний. Необходимо собирать любые дополнительные свидетельские показания, которые в дальнейшем могут помочь в расследовании.</p> <p>Разглашение Сведений о Происшествии Сведения о происшествии не должны стать доступными для посторонних лиц, если Компания не уполномочила капитана на это. Государственные служащие, которые ответственны за последующее расследование, имеют право изучать все материалы, имеющие отношение к происшествию и беседовать с членами экипажа. Компания направит представителя страхового общества для оказания помощи экипажу судна и защиты его интересов.</p> <p>Капитану следует пользоваться процедурой Компании по Помощи в сборе свидетельских показаний.</p>	

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	National and Local Coordination / Координация Действий с Национальными и Местными Органами	SOPEP-17 Research Vessel
<p>Quick, efficient co-ordination between the ship and coastal State or other involved parties becomes vital in mitigating the effects of an oil pollution incident in order obtain authorization prior to undertaking mitigating actions.</p> <p>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 also vary. Some coastal States have agencies that take charge of response immediately and subsequently bill the owner for the cost. In other coastal States, responsibility for initiating response is placed on the ship Owner.</p>	<p>Быстрая, эффективная координация действий между судном и прибрежным государством или другими участвующими сторонами необходима для скорейшего получения разрешения на проведение действий по устранению последствий загрязнения моря нефтью непосредственно до начала этих действий.</p> <p>Сущность и роли различных государственных и местных администраций значительно различаются в различных государствах и даже в разных портах. Отношение к распределению обязанностей по устранению последствий сброса нефти также варьируются. У некоторых прибрежных государств существуют специальные агентства, которые берут на себя ответственность за устранение последствий сброса нефти немедленно и, впоследствии, выставляют судовладельцу счет за выполнение работ по очистке. В других прибрежных государствах ответственность за устранение последствий сброса нефти возложена на капитана судна.</p>	
<p>The Coastal State must be contacted for Authorisation prior to undertaking Mitigating Actions.</p>	<p>С администрацией Прибрежного Государства необходимо связаться для получения Разрешения до начала выполнения Работ по Очистке.</p>	
<p>Organisation and Responsibility for Response Most countries recognise that it is unreasonable and impractical to expect a ship owner or crew to respond to a spill from their ship and therefore a government agency or port authority will normally take charge and recover the costs afterwards.</p> <p>In a relatively few countries, for example USA and China, spill owners will be required to organise the clean-up of a spill from their ships and this will usually necessitate employing a local oil spill clean-up contractor or oil industry cleanup cooperative.</p> <p>A number of developing nations lack both specialised resources and contingency plans and may rely on help from a variety of sources outside the country to assist with clean-up. In such cases it may be in the owner's best interest to seek an active involvement in the spill response operation. However, it should be recognised that the actual response adopted by a country to a particular incident will depend upon a number of factors such as the exact location, the type and quantity of oil involved and the owner of the ship.</p>	<p>Организация и Ответственность за Устранение Последствий Сброса Нефти Большинство стран признает непрактичным и неразумным ожидать, что капитан судна или экипаж будут выполнять работы по устранению последствий сброса нефти, и поэтому правительственная организация или администрация порта будут заниматься этим вопросом, и впоследствии заниматься возмещением затрат.</p> <p>В некоторых странах, например, таких как США и Китай, владельцы судов, с которых произошел сброс нефти, будут обязаны организовывать очистку нефти, нанимая при этом местного подрядчика по очистке разлитой нефти.</p> <p>В большинстве развивающихся стран испытывают недостаток как в специализированных ресурсах, так и в планах по проведению действий по ликвидации аварийных разливов нефти и их последствий, и в таких случаях следует полагаться на помощь множества специализированных компаний за пределами страны. В таких случаях судовладелец должен быть заинтересован в принятии активного участия в ликвидации разлива нефти. Однако, следует понимать, что фактические действия по ликвидации разлива нефти, допускаемые администрацией этой страны в каждом конкретном случае, будут зависеть от множества факторов, таких как точное местоположение, тип и количество сброшенной нефти и действий владельцев судна.</p>	

Controlled

Revision: 15/06/2016
 Approved by MR/COO
 Page 1 of 3

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	National and Local Coordination / Координация Действий с Национальными и Местными Органами	SOPEP-17 Research Vessel
<p>If the ship is on charter, the charterer may have the right to assume responsibility for clean-up. This is particularly likely if the charterer is a major oil company and the spill occurs in a sensitive location. Under the terms of the International Convention Relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (The Intervention Convention) a coastal State is permitted to intervene on the high seas against the wishes of the ship and cargo owners to the extent necessary to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to the coastline or related interests from pollution or threat of pollution following marine casualty. In this context "related interests" include tourism, fishing and other marine resources and wildlife.</p> <p>The following are the actions to be taken by ship where the coastal State has no resources for a cleanup response operation:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Follow agreed reporting procedures; ▪ Advise the Company representative that no resources for a clean-up response operation exist, and request advice; ▪ The Company representative will contact the ships agent and the local correspondent of the P&I club to ascertain the most local clean-up response unit who should be requested to attend the spill; ▪ In the event that there is no ships agent available in the proximity of the oil spill, the Company representative will contact the most local oil spill recovery company, with sufficient resources to combat the spill, by reference to the International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) (or a similar organisation) who hold a data base containing this information and procedures to be followed for particular coastal State; ▪ Take any action necessary for saving life and mitigating the effects of the oil spill as described in the Plan. <p>Information on Coastal State Regulations and Requirements Before any mitigation action to be taken by the Master the following questions should be answered by him:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Does the country, in the territorial water of which the vessel is sailing have any specific requirements or regulations with regard to the following: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Duty of polluter's countermeasures in case of 	<p>Если судно находится на чартере, фрахтователь может иметь право принять на себя ответственность за очистку. Это особенно вероятно, если фрахтователь является одной из крупнейших нефтяных компаний, и разлив произошел в месте, чувствительном к экологическим происшествиям. В соответствии с Международной конвенцией о не загрязнении моря нефтью, 1969, прибрежному государству разрешается вмешиваться в происшествия, происходящие за пределами территориальных вод против пожеланий судна и грузовладельцев до степени, необходимой, чтобы предотвратить, уменьшить или устранить серьезную и нависшую опасность для береговой линии или связанную с ней интересы от загрязнения или угрозы загрязнения после аварии в море. В этом контексте "связанные с ней интересы" включают туризм, рыбалку и другие морские ресурсы, и дикую природу.</p> <p>Если у прибрежного государства нет ресурсов, чтобы устранить последствия сброса нефти, следующие действия должны быть предприняты судном:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Следуйте согласованным процедурам извещения; ▪ Сообщите представителю Компании, что у Вас нет ресурсов для проведения действий по очистке разлитой нефти и попросите рекомендаций; ▪ Представитель Компании свяжется с агентом судов и местным корреспондентом страхового общества, чтобы найти местную компанию по очистке нефти, чтобы организовать ее вызов для проведения работ по очистке; ▪ Если нет номинированного агента судна в районе произошедшего разлива, представитель Компании сам свяжется с местной компанией по очистке нефти, которая имеет достаточно ресурсов, чтобы заниматься такими работами (существуют базы данных, в которых имеются данные по компаниям и необходимым процедурам действий для различных прибрежных государств); ▪ Примите любые меры, необходимые для того, чтобы спасти жизнь и ликвидировать последствия разлива нефти, согласно указаниям данного Плана. <p>Информация о Правилах и Требованиях Прибрежного Государства Перед любым действием по устранению последствий загрязнения моря нефтью, которое будет предпринято капитаном, он должен ответить на следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Имеет ли страна, в территориальных водах которой находится, определенные требования или инструкции относительно следующего: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Обязанность контрамер загрязнителя в 	

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	National and Local Coordination / Координация Действий с Национальными и Местными Органами	SOPEP-17 Research Vessel
<p>oil spill;</p> <ul style="list-style-type: none"> Requirement of shipboard materials and/or equipment for combating spilled oil; The procedures for obtaining the approval for using chemical agents (e.g. oil dispersant) for the purpose of combating spilled oil. <p>The usual requirements and answers on the above questions by many Governments are:</p> <ul style="list-style-type: none"> When oil discharge from a ship occurs, the Master of the ship shall immediately take emergency measures for the prevention of the dispersion of the discharged oil and subsequent discharge of oil and for removal of the discharged. The owner of the ship shall immediately take necessary measures to remove discharged oil; The owner of the ship usually should arrange all the necessary equipment (oil booms, chemical or other materials) in order to take measures to remove oil discharged. <p>Chemicals for the prevention of marine pollution by oil (e.g. oil dispersants and gelatinization agents) may not be used unless they comply with the technical standards provided by the competent authority. The chemicals shall be used appropriately in accordance with their prescription and the conditions of the pollution of the sea area.</p>	<p>случае разлива нефти;</p> <ul style="list-style-type: none"> Требование иметь в наличии на борту судна материалы и/или оборудование для борьбы с разлитой нефтью; Процедуры получения одобрения для использования химических веществ (например, нефтяное диспергирующее средство) в целях борьбы с пролитой нефтью. <p>Многие правительства обычные ответят на вышеупомянутые вопросы приблизительно так:</p> <ul style="list-style-type: none"> Когда произойдет сброс нефти с судна, капитан судна должен немедленно принять чрезвычайные меры для предотвращения разбрызгивания разлитой нефти, дальнейшего разлива нефти и мер по уборке разлитой нефти. Владелец судна должен немедленно принять необходимые меры, чтобы удалить разлитую нефть; Владелец судна обычно должен снабдить всем необходимым оборудованием (нефтяной бонны, химические вещества или другие материалы), чтобы принять меры по удалению разлитой нефти. <p>Химикаты для предотвращения загрязнения моря нефтью (например, дисперсанты или желирующие вещества для удаления нефтеостатков) не могут использоваться, если они не соответствуют одобренным требованиям технических стандартов. Химикаты должны использоваться строго в соответствии с их назначением и спецификой загрязнения морской поверхности.</p>	

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Public Affairs Policy / Политика Связей с Общественностью	SOPEP-18 Research Vessel
<p>This Section is designed to provide the Master with the guidance to reduce the burden on ship's personnel already busy with the emergency at hand.</p> <p>During Emergency During any incident the media will be seeking information from all available sources. This will include the ship, and such enquiries may distract the Master from his proper priorities.</p> <p>If calls from outside parties on the ship's telephone are tending to become a distraction, the Master should establish a call to the Company and then keep this line open, thus blocking out unwanted calls.</p> <p>Following an Incident The Master should be aware that the media may pretend to represent various authorities or insurance underwriters in order to gain access to information. The Master must follow this procedure and 'Media Holding Statement' as specified in the 'Public Affairs' section of the Shipboard Contingency Plan.</p> <p>All crewmembers should be aware that statements made by crewmembers may be inadvertently used out of context and prejudice the legal position of Owners or result in bad publicity for the company.</p> <p>If the ship receives an enquiry from the media following the incident or any other event the Master should:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pass on all media requests for information and interviews to the Company. ▪ Explain, in a friendly manner, that he is busy handling the incident and that the inquirer should contact the Company for information. ▪ Ensure crew members are specifically advised not to communicate with the media and refer all enquiries to the Company. ▪ Consider to collect all mobile phones onboard. <p>Access to Ship Following an incident, access to the ship should be firmly denied to any unauthorised person until the Company's representative has arrived. The Company's representative may include a Media Support Services Contractor (Media Consultant) or P&I representative appointed by the Company.</p>	<p>Эта процедура дает капитану руководство каким образом уменьшить нагрузку на экипаж судна, уже занятый мерами по ликвидации аварии.</p> <p>Во Время Аварийной Ситуации Во время любой аварийной ситуации СМИ будут искать информацию из всех доступных источников. Одним из источников будет являться само судно, и такие запросы могут отвлечь капитана от выполнения первоочередных задач.</p> <p>Если телефонные звонки от различных внешних источников начинают мешать проведению работ по ликвидации аварии, капитану следует связаться с Компанией и, затем, сохранить эту линию открытой, таким образом блокируя нежелательные звонки.</p> <p>После Аварии Капитан должен понимать, что СМИ могут притвориться, что они представляют различные административные органы или страховые компании, чтобы получить доступ к информации. Капитан должен следовать этой процедуре и 'Заявлению для Прессы', как определено в процедуре «Связи с Обществом» Судового Плана по Борьбе с Чрезвычайными Ситуациями.</p> <p>Все члена экипажа должны знать, что заявления, сделанные членами экипажа, могут непреднамеренно использоваться из контекста и нанести ущерб юридическому статусу Судовладельца или дать компании отрицательную рекламу.</p> <p>Если судно после аварийной ситуации какого-либо другого события получает запрос от СМИ, капитан должен:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Передать все запросы и требования СМИ в Компанию; ▪ Объяснить в дружеской манере, что он занят действиями по ликвидации аварийной ситуации, и что спрашивающий должен связаться с Компанией для получения информации; ▪ Гарантировать, что членам команды специально проинструктированы не общаться со СМИ и направлять все запросы в Компанию. ▪ Рассмотреть необходимость сбора всех мобильных телефонов, имеющихся у членов экипажа, чтобы предотвратить нежелательные звонки. <p>Доступ на Судно После аварийной ситуации доступ на судно должен быть запрещен всем посторонним, пока не придет представитель Компании. Среди представителей Компании может быть консультант по СМИ или представитель страховой компании, назначенный Компанией.</p>	



 MEMBER OF THE SCF GROUP	Public Affairs Policy / Политика Связей с Общественностью	SOPEP-18
		Research Vessel

<p>Any persons allowed onboard should always be accompanied by a crewmember, preferably, an officer or a representative appointed to act on behalf of the Company.</p> <p>The Master and other crewmembers should not talk to anyone unless they produce proof that they are authorised to act for and on behalf of the Company.</p> <p>Disclosure of Documents The Master should never show, disclose or hand out documents to any person except those authorised to act for the Company.</p> <p>Liability The Master should never admit liability on behalf of the Company, ship or crew unless expressly authorised to do so by a Company representative.</p> <p>In certain circumstances, the Master may give an interview or statement, <u>following prior approval</u> and arrangement with the Company and Media Consultant.</p>	<p>Любые посетители судна должны всегда сопровождаться членом экипажа, предпочтительно членом командного состава или представителем, назначенным действовать от имени Компании.</p> <p>Капитан и другие члены экипажа не должны говорить ни с кем, если они не уполномочены представлять интересы Компании и делать заявления от ее имени.</p> <p>Раскрытие Документов Капитан никогда не должен показывать, раскрывать или передавать документы любому человеку кроме уполномоченных представлять интересы Компании.</p> <p>Ответственность Капитан никогда не должен признавать ответственность от имени Компании, судна или экипажа, если это не было разрешено представителем Компании.</p> <p>При определенных обстоятельствах капитан может дать интервью или сделать заявление, <u>после предварительного одобрения</u> и разрешения Компании и консультанта по СМИ.</p>
--	--

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Towage and Salvage / Буксировка и Спасательные Операции	SOPEP-19 Research Vessel
<p>Towage If the ship has to be towed the Master should consider if the vessel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Has enough stability – especially if she is partly flooded; ▪ Has sufficient strength – especially if she has suffered structural damage; ▪ Is weather tight and water tight; ▪ Has sufficient fuel and stores and power supply for essential consumers; ▪ Has in safe condition forward and aft Emergency Towing Arrangements; ▪ Can safely accept a towing crew, if necessary. <p>Salvage A salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters. Any other property is defined as any property not permanently and internationally attached to the shoreline and includes freight at risk.</p> <p>Salvage assistance may be rendered without agreement being reached in advance. If no contract has been made, those rendering beneficial assistance are in any event entitled to claim salvage where a ship is in peril, since there is a right to salvage under international maritime law which exists independently of contract.</p> <p>Action by the Master In most incidents the Master, as representative of the vessel owner and the cargo owner, must take immediate action to ensure the safety of his crew, the preservation of the ship, and to stop or limit oil cargo outflow. The emergency response on board the vessel should be carried out in accordance with this Plan.</p> <p>The Master will also make arrangements, where necessary, for the salvage of the vessel.</p> <p>Action by the Company In most cases the Company will be fully aware of any potentially hazardous situation in which the vessel is involved. If in the Master's judgement or as a result of the advice to the Master by the Company, it is considered desirable, salvage assistance will be arranged on commercial terms by signing towage or salvage contract. Such towage or</p>	<p>Буксировка Если судно должно быть буксировано, капитан должен рассмотреть следующие факторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Имеет ли судно достаточную остойчивость – особенно, если судно частично затоплено; ▪ Имеет ли судно достаточную прочность корпуса – особенно, если имеются повреждения корпуса судна; ▪ Насколько плохие погодные условия и волнение моря; ▪ Имеет ли судно достаточный запас топлива, судовых запасов и электроснабжения для обеспечения основных потребителей; ▪ Имеет ли судно носовое и кормовое аварийное устройство для буксировки, и исправны ли они; ▪ Можно ли безопасно принять буксирную команду на судно, при необходимости. <p>Спасение Судна или Груза Спасательная операция означает любую деятельность или действия, предпринятые для помощи судну или другому имуществу, подвергающемуся опасности в навигационных или других водах. Любое другое имущество определено как любое имущество, не связанное постоянно и намеренно с береговой чертой, и включающее фрахт, подвергающийся риску.</p> <p>Помощь в спасении может быть оказана без заранее достигнутого соглашения. Если контракт (на спасение) не был подписан, сторона, оказывающая вознаграждаемую помощь, в любом случае имеет право на вознаграждение за спасение, когда судно находится в опасности, поскольку существует понятие о праве на вознаграждение, согласно международному морскому законодательству, которое существует независимо от (наличия) контракта.</p> <p>Действия Капитана В большинстве аварийных происшествий капитан, как представитель судовладельца и грузовладельца, должен незамедлительно принять меры, чтобы обеспечить безопасность его экипажа, сохранение судна, и остановить или ограничить сброс нефти в случае разлива. Действия по борьбе с разливом нефти на борту судна должны быть начаты в соответствии с данным Планом.</p> <p>Капитан также должен принять меры, в случае необходимости для спасения судна.</p> <p>Действия Компании В большинстве случаев Компания будет полностью осведомлена о любой потенциально опасной ситуации, в которую вовлечено судно. Если в результате решения капитана или инструкции из Компании, помощь спасателей будет считаться желательной, то такая помощь будет предоставлена на коммерческих</p>	

Controlled

Revision: 15/06/2016
Approved by MR/COO
Page 1 of 3

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Towage and Salvage / Буксировка и Спасательные Операции	SOPEP-19 Research Vessel
<p>salvage contracts are usually with a firm of professional salvors who are experienced in the highly specialized requirements for successful salvage.</p> <p>The primary concern of the Company in such circumstances will be the safety of those on board the vessel.</p> <p>Coastal State In case of imminent threat of pollution of Coastal State shores, the salvage operation will be dealt with between the owner/company and the salvor, with both parties complying with the requirements of Administration as directed.</p> <p>The Master should comply with instructions given by the Administration or the port or harbour authority, and a full report should be made to the Company. If any such instructions are, in the professional judgement of the Master, inadvisable or dangerous, he should question them and, if appropriate, lodge a protest to the Administration or Authority.</p> <p>Salvage Contracts While under maritime law the right to perform salvage exists independently from contract, it is generally accepted practice for salvage services to be rendered under contract terms.</p> <p>In cases when there is no imminent threat and no directions from the Administration are in force, the Company will arrange standard towage contract.</p> <p>In the exceptional circumstances the salvage contracts is Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, usually referred to as Lloyd's Open Form (LOF) can be used. Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement is available in Annex 11 to this Plan.</p>	<p>условиях, с подписанием контракта на буксировку или спасение. Такие контракты на буксировку или спасение обычно подписывают с фирмой профессиональных спасателей, которые имеют большой опыт в специализированных требованиях для успешного спасения.</p> <p>При таких обстоятельствах первоочередной задачей Компании будет являться обеспечение безопасности экипажа, находящегося на борту судна.</p> <p>Прибрежное Государство В случае непосредственной угрозы загрязнения берегов прибрежного государства, спасательная операция будет проводиться между судовладельцем/компанией и спасателями, причем обе стороны должны выполнять требования Администрации, как предписано.</p> <p>Капитан должен выполнить инструкции, данные Администрацией или властями порта, и полный отчет должен быть послан к Компанию. Если какие-либо инструкции нецелесообразны или опасны исходя из профессионального мнения капитана, то он должен выразить сомнение и, если уместно, выразить протест против Администрации или Властей.</p> <p>Контракты на спасение Несмотря на то, что в соответствии с морским правом право выполнить спасательную операцию существует независимо от контракта, в общепринятой практике принято, что услуги по спасению будут предоставлены в соответствии с условиями контракта.</p> <p>В случаях, когда нет никакой непосредственной угрозы и нет инструкций от действующей Администрации, Компания организует стандартный контракт на буксировку.</p> <p>При исключительных обстоятельствах в качестве контракта на спасение может использоваться Стандартная Форма Соглашения о Спасении Регистра Ллойда, обычно называемого «Lloyd's Open Form (LOF)». Стандартная Форма Соглашения о Спасении Регистра Ллойда имеется в Приложении 11 данного Плана.</p>	
<p>The Master has the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The Master or the Owner of the vessel has the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.</p>	<p>У Капитана есть полномочия заключить контракты для спасательных операций от имени владельца судна. Капитан или Владелец судна имеют полномочия заключить такие контракты от имени владельца собственности на борту судна.</p>	
<p>Even though the Master has the authority to conclude LOF, he should not sign the contract without the Company and underwriters consent so that full assessment of potential resources are made and the most appropriate and efficient contractor selected. However where the ship or the marine</p>	<p>Даже при том, что у Капитана есть полномочия заключить LOF, он не должен подписывать контракт без предварительного соглашения с Компанией и страховщиком для того, чтобы была выполнена полная оценка потенциальных ресурсов и выбран наиболее</p>	

Controlled

Revision: 15/06/2016
 Approved by MR/COO
 Page 2 of 3



	Towage and Salvage / Буксировка и Спасательные Операции	SOPEP-19 Research Vessel
<p>environment are imperilled, negotiations should not delay the engagement of towage contractors or salvors. LOF is the form acceptable to most salvors and may be agreed upon to avoid any delay in assistance being rendered. The conclusion of LOF can be done verbally during VHF contact and all voice VHF communications should be recorded and documented.</p>		<p>соответствующий и эффективный подрядчик. Однако, где судно или морская среда подвергнуты опасности, переговоры не должны задерживать вовлечение подрядчиков буксировки или спасателей. LOF - форма, приемлемая для большинства спасателей, и может быть согласована, чтобы избежать любой задержки с предоставлением помощи. Заключение LOF может быть сделано устно во время переговоров по УКВ, причем все переговоры по УКВ должны быть записаны и зарегистрированы.</p>

 <small>MEMBER OF THE SCF GROUP</small>	Training and Drills / Обучение и Тренировки	SOPEP-20 Research Vessel
<p>The Plan will be of little value if the personnel is not familiar with it. The Master is responsible for ensuring that all seafarers have received familiarisation training upon joining the vessel addressing in particular pollution prevention actions, location and use of equipment, emergency duties and this training shall take into account requirements as laid down in the Plan.</p> <p>The emergency preparedness of the ship crew is an essential element of the Safety Management System. The Master is responsible for the effective training of the crew, according to the requirements of this Plan and ensure that all crewmembers are ready to withstand an emergency on board the vessel.</p> <p>In accordance with the Company Drill and Training procedure, regular drills must be conducted to ensure the Plan functions as expected and the contacts and communications specified are accurate. Such exercises should be held in conjunction with other shipboard drills and trainings and logged in the Deck Log Book.</p> <p>Hands-on experience with Shipboard Spill Response Equipment by the crewmembers will greatly enhance safety and effectiveness in an emergency situation.</p> <p>The Company defined the following drill and training scenarios during which the effectiveness of the crew response, the Plan and Shipboard Spill Response Equipment, as applicable shall be addressed:</p> <p>Operational Spill Scenarios:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pipe Leakage ▪ Tank Overflow ▪ Hull Leakage <p>Casualties Spills Scenarios:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fire or explosion ▪ Collision - Allision ▪ Grounding – Stranding ▪ Submerging - Foundering ▪ Hull Failure ▪ Excessive List ▪ Containment System Failure ▪ Hazardous / Toxic Vapour Release 	<p>От Плана будет мало пользы, если с ним не будет ознакомлен персонал, который будет использовать его. Капитан ответственен за получение моряками надлежащего ознакомления с Планом после прибытия на судно, обращая особое внимание на действия по предотвращению загрязнения моря и ликвидации его последствий, расположению и использованию оборудования и обязанностям членов экипажа по тревогам; при этом необходимо принимать во внимание требования, изложенные в Плане.</p> <p>Подготовленность экипажа к действиям в чрезвычайной ситуации является важным элементом Системы Управления Безопасностью. Капитан ответственен за проведение эффективного обучения экипажа судна, согласно требованиям этого Плана и обеспечить постоянную готовность членов экипажа бороться с аварийными ситуациями, которые могут возникнуть на борту судна.</p> <p>В соответствии с процедурой Компании по обучению и тревогам, регулярные тренировки должны проводиться, чтобы обеспечить выполнение требований Плана, как было намечено, и чтобы убедиться, что описанные контактные детали и методы коммуникаций верные. Такие упражнения должны проводиться совместно с другими судовыми тренировками и учениями и записаны в Судовой Журнал.</p> <p>Практический опыт работы команды с Судовым Оборудованием ЛАРН значительно увеличит безопасность и эффективность действий в аварийной ситуации.</p> <p>Компания определила следующие тренировки и учебные сценарии, во время которых должны быть проверены эффективность Плана и действий экипажа по тревоге, и Судовое Оборудование ЛАРН, если применимо:</p> <p>Сценарии эксплуатационных разливов нефти:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Протечка Трубопровода ▪ Переполнение Танка ▪ Протечка Корпуса. <p>Сценарии разливов нефти в результате аварий:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Пожар / взрыв ▪ Столкновение с неподвижным или движущимся объектом ▪ Посадка судна на мель ▪ Затопление судна ▪ Повреждение корпуса ▪ Чрезмерный крен ▪ Авария системы предотвращения (сдерживания) сброса ▪ Выброс опасных / токсичных паров. 	

 MEMBER OF THE SCF GROUP	Plan Review / Пересмотр Плана	SOPEP-21 Research Vessel
<p>The review of the Plan shall be conducted by the Master at least annually considering input from other members of the Shipboard Management Team (SMT) in order to fully evaluate the Plan to measure the effectiveness of the Plan and to give feedback in those areas where the Plan could be improved.</p> <p>During this review the Master should formulate and propose comments to the Designated Person Ashore (DPA) for review and consideration.</p> <p>The DPA is responsible for analysing improvement suggestions and observations as well as to provide feedback to the shipboard management including an action plan in cooperation with other teams / functions if the suggestions or observations are justified.</p> <p>The DPA shall further monitor the status of the follow-up for agreed actions including closure, evaluation and the need to raise a Management of Change Report.</p> <p>It may be appropriate to conduct an unscheduled review of the Plan after an Incident or Near Miss has highlighted a deficiency against the Plan.</p> <p>The Company will monitor effectiveness of the Plan to capture changes in Rules and Regulations, contact names and numbers, ship's characteristics and Company Policies and incorporate necessary changes into the Plan.</p>	<p>Пересмотр Плана должен проводиться капитаном, по крайней мере ежегодно с учетом предложений командного состава судна (SMT). Это позволит полностью оценить План и его эффективность, и дать рекомендации по улучшению Плана.</p> <p>При пересмотре Плана капитан должен сформулировать и предложить свои замечания Назначенное Лицо Компании (НЛК) на дальнейшее рассмотрение.</p> <p>НЛК должен проанализировать присланные предложения и составить ответ на судно с рекомендациями по устранению последствий аварийного происшествия, включая координацию с другими подразделениями / действиями, если предложения капитана оправданы</p> <p>НЛК должен далее контролировать статус этих рекомендаций, их оценку и проанализировать необходимость создания Заявки на Изменения.</p> <p>Может быть целесообразно произвести незапланированный пересмотр Плана, если какое-либо Аварийное Происшествие или Опасная Ситуация выявили слабое место в Плана.</p> <p>Компания будет контролировать эффективность Плана, и своевременно вносить в него изменения при выпуске новых Правил и норм, изменении контактных данных, характеристик судна или Политики компании.</p>	



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.12

**СВИДЕТЕЛЬСТВО
О ТИПОВОМ ОДОБРЕНИИ СУДОВЫХ ИНСИНЕРАТОРОВ
CERTIFICATE
OF TYPE APPROVAL FOR SHIPBOARD INCINERATORS**

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, которые указаны в Приложении к Руководству по применению Приложения V к МАРПОЛ 73/78, исправленному Резолюцией МЕРС. 76(40) и упомянутых в Правиле 16 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.

This is to certify that the shipboard incinerator listed has been examined and tested in accordance with requirements of the Standard for Shipboard Incinerators for Disposing of Shipgenerated Waste, appended to the Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78 as amended by resolution МЕРС. 76(40) and referenced by regulation 16 of Annex to MARPOL 73/78.

Инсинератор, изготовленный Incinerator manufactured by	<u>TeamTec AS, Norway</u> (Holder of Certificate)	
Марка, тип или модель инсинератора * Style, type or model of the incinerator *	<u>OG 200C, OG 200CS, OG 200CW u/and OG 200CSW</u>	
Максимальная производительность Maximum capacity	<u>465 или/or 400000</u>	кВт или ккал/ч kW or kcal/h
	<u>52.0</u>	кг/ч указанных отходов kg/h of specified waste
	<u>9.4 (форсунка №1/Burner No.1)</u> <u>18.0 (форсунка №2/Burner No.2)</u>	кг/ч на форсунку kg/h per burner
Среднее содержание O ₂ в камере/зоне сжигания O ₂ average in combustion chamber/zone	<u>8 **</u>	%
	<u>10 ***</u>	
Среднее содержание CO в выпускных газах CO average in flue gas	<u>5 **</u>	мг/МДж mg/MJ
	<u>4 ***</u>	
Среднее количество сажи Soot number average	<u>0 **</u>	по шкале Бакараха или Рингельмана Bacharach or Ringelman scale
	<u>0 ***</u>	
Средняя температура выпускных газов на выходе из камеры сжигания Combustion chamber flue gas outlet temperature average	<u>1050 **</u>	°C
	<u>1008 ***</u>	
Количество несгоревших компонентов в золе Amount of unburned components in ashes	<u>0.0 **</u>	% к весу % by weight
	<u>1.2 ***</u>	

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

08.03.2010
(дата выдачи)
(date of issue)




Российский Морской Регистр Судоводства
Russian Maritime Register of Shipping

№ 10.10033.262

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

* Не нужно зачеркивать. Delete as appropriate.
** при сжигании нефтестатков / at incineration of Sludge Oil
*** при сжигании твердых отходов / at incineration of Solid Waste

07/2001

0443270

VYACHESLAV TIKHONOV (9538115)
Aniva Bay, 30-Sep-2021



Specification

Based on this sample the specification is met

Sample Number	ROT21F038702
Bunker Port	Aniva Bay
Bunker Date	30-Sep-2021
Supplier	RN-BUNKER
Loaded From	ZALIV VOSTOK
Quantity per C.Eng.	350 MT
Product Type	MGO
Fuel Usage	UniFuel
Sampling Point	Ship Manifold
Sampling Date	30-Sep-2021
Sampling Method	Continuous Drip
Seal Data	4689256 (VPS, Intact)
Related Seals	4689257, 4689258, 4689259
Marpol Seal	0129975
Source Of Data	B.D.N.
Density @ 15°C	8510 kg/m³
Viscosity @ 40°C	4.1 mm²/s
Sulfur	0.415 % m/m
Volume @ 16.3°C	411.720 m³
Quantity	350.000 MT
Sent From	Yuzhno Sakhalinsk
Date Sent	05-Oct-2021
Arrived at Lab	11-Oct-2021

349.831 MT
calculated weight



Indicates specification is met.

1 | ROT21F038702



VYACHESLAV TIKHONOV (9538115)

Test Results

	Unit	Test Results	DMA Spec	Test Method
Density @ 15°C	kg/m ³	851.7	890	ISO 12185
Viscosity @ 40°C	mm ² /s	4.086	2.000\6.000	ISO 3104
Micro Carbon Residue 10%	% m/m	< 0.1	0.30	ISO 10370
Sulfur	% m/m	0.39	1.00	ISO 8754
Ash	% m/m	< 0.010	0.01	LP2605
Pour Point	°C	< -6	-6\0	ISO 3016
Flash Point	°C	635	60	ISO 2719-A
Visual Appearance	-	Pass	Bright&Clear	LP 1902
Calculated Cetane Index ¹	-	51	40	ISO 4264
Acid Number	mg KOH/g	0.2	0.5	LP 2003
FAME content	% V/V	< 0.1	0.5	EN 14078
Water	% V/V	< 0.01		ASTM D6304-C
Vanadium	mg/kg	< 1		LP1105
Sodium	mg/kg	< 1		LP1105
Aluminium	mg/kg	< 1		LP1105
Silicon	mg/kg	< 1		LP1105
Iron	mg/kg	< 1		LP1105
Nickel	mg/kg	< 1		LP1105
Calcium	mg/kg	< 1		LP1105
Magnesium	mg/kg	< 1		LP1105
Zinc	mg/kg	< 1		LP1105
Phosphorus	mg/kg	< 1		LP1105
Potassium	mg/kg	< 1		LP1105
Cloud Point	°C	1		LP 1305
Net Specific Energy ¹	MJ/kg	42.61		ISO 8217
Aluminium + Silicon	mg/kg	< 2		
Temp.@ 10% recovery	°C	204		ISO 3405
Temp.@ 50% recovery	°C	309		ISO 3405
Temp.@ 90% recovery	°C	364		ISO 3405
FTIR Screening	-	Pass		LP 2403

¹ Calculated value

Specification Comparison

Results compared with ISO 8217:2017 specification DMA, table 1 and annex A. Based on this sample and the tested parameters the specification is met.

Quantity

Calculated Weight	349.831 MT
Calculated Mass	350.283 MT

The calculated quantities are based on BDN Volume and tested density. A weight factor of 1.1 kg/m³ (ASTM D1250-80 Table 56) has been applied to calculate the weight.

349.831 MT
calculated weight



VYACHESLAV TIKHONOV (9538115)

Best Regards,
On behalf of Veritas Petroleum Services BV
B. van Ee
Senior Technical Adviser

For assistance or further information on this report, please contact your nearest VPS office or contact us directly at Tel: +31 (0) 180 221100, Email: Tech.Rot@vpsveritas.com

Reference to part(s) of this report which may lead to misinterpretation is prohibited.



3 | ROT21F028702

ПРИЛОЖЕНИЕ И6 – М/В «Voyager Explorer»

Certificate No.: 05152281-4534730-008



CLASS CERTIFICATE

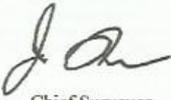
VOYAGER EXPLORER

Class Number	05152281	IMO Number	9319052
Builder	JIANGSU ZHENJIANG SHIPYARD (GROUP) CO., LTD.		
Builder ID	VZJ696ZJS200303		

This is to certify that the above has been surveyed in accordance with the Rules of this Bureau and entered in the Record with the Class:

✱A1, Ⓢ, ✱AMS
Additional Notations

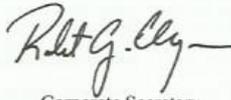
21 January 2021
Issue Date



Chief Surveyor



06 December 2025
Expiration Date



Corporate Secretary

NOTE: This certificate evidences compliance with one or more of the Rules, Guides, standards or other criteria of American Bureau of Shipping and is issued solely for the use of the Bureau, its committees, its clients or other authorized entities. The classification certificate is a representation only that the vessel, structure, item of material, equipment or machinery or any other item covered by this certificate has met one or more of the Rules of American Bureau of Shipping. **The certificate is governed by the terms and conditions on the reverse side hereof, and governed by the Rules and standards of American Bureau of Shipping who shall remain the sole judge thereof.**

PAGE 1 OF 4



TERMS AND CONDITIONS

1. The issuance and interpretation of the certificate of classification is subject to the terms and conditions of the "Request for Classification and Agreement" (hereinafter "the Agreement") which are hereby incorporated by reference.

2. REPRESENTATIONS AS TO CLASSIFICATION

Classification is a representation by ABS as to the structural and mechanical fitness for a particular use or service in accordance with its Rules and standards. The Rules of American Bureau of Shipping are not meant as a substitute for the independent judgment of professional designers, naval architects and marine engineers nor as a substitute for the quality control procedures of shipbuilders, engine builders, steel makers suppliers, manufacturers and sellers of marine vessels, materials, machinery or equipment. ABS being a technical society can only act through Surveyors or others who are believed by it to be knowledgeable and competent.

ABS represents solely to the vessel Owner or other client (hereinafter "Client") of ABS that when assigning class it will use due diligence in the development of Rules, Guides and standards and in using normally applied testing standards, procedures and techniques as called for by the Rules, Guides, standards or other criteria of ABS for the purpose of assigning and maintaining class. ABS further represents to the Client of ABS that its certificates and reports evidence compliance only with one or more of the Rules, Guides, standards or other criteria of ABS in accordance with the terms of such certificate or report. Under no circumstances whatsoever are these representations to be deemed to relate to any third party.

3. RESPONSIBILITY AND LIABILITY

It is understood and agreed that the class certificate (hereinafter referred to as "certificate") issued as part of the services rendered under the Agreement is a representation only that the vessel, structure, item of material, equipment or machinery or any other item covered by a certificate has met one or more of the Rules or standards of American Bureau of Shipping and is issued solely for the use of ABS, its committees, clients or other authorized entities. The validity, applicability and interpretation of a certificate issued under the terms of or in contemplation of the Agreement is governed by the Rules and standards of American Bureau of Shipping who shall remain the sole judge thereof. Nothing contained in this certificate or in any report issued in contemplation of this certificate shall be deemed to relieve any designer, builder, owner, manufacturer, seller, supplier, repairer, operator or other entity of any warranty express or implied nor to create any interest, right, claim or benefit in any third party. It is understood and agreed that nothing expressed herein is intended or shall be construed to give any person, firm or corporation, other than the parties hereto, any right, remedy or claim hereunder or under any provisions herein contained; all provisions hereof are for the sole and exclusive benefit of the parties hereto.

4. SUSPENSION AND CANCELLATION OF CLASS

The continuance of the Classification of any vessel is conditional upon the Rule requirements for periodical, damage and other surveys being duly carried out. The Committee reserves the right to reconsider, withhold, suspend, or cancel the class of any vessel or any part of the machinery for noncompliance with the Rules, for defects or damages which are not reported to ABS, for defects reported by the Surveyors which have not been rectified in accordance with their recommendations, or for nonpayment of fees which are due on account of Classification, Statutory and Cargo Gear Surveys. Suspension or cancellation of class may take effect immediately or after a specified period of time.

5. LIMITATION

ABS makes no representations beyond those contained herein and in the provisions of the Request for Classification regarding its reports, statements, plan review, surveys, certificates or other services.

6. HOLD HARMLESS

THE PARTY TO WHOM THIS CERTIFICATE IS ISSUED, OR HIS ASSIGNEE OR SUCCESSOR IN INTEREST, AGREES TO RELEASE ABS AND TO INDEMNIFY AND HOLD HARMLESS ABS FROM AND AGAINST ANY AND ALL CLAIMS, DEMANDS, LAWSUITS, OR ACTIONS FOR DAMAGES, INCLUDING LEGAL FEES, TO PERSONS OR OTHER LEGAL ENTITIES AND/OR PROPERTY, TANGIBLE, INTANGIBLE OR OTHERWISE WHICH MAY BE BROUGHT AGAINST ABS INCIDENTAL TO, ARISING OUT OF OR IN CONNECTION WITH THE WORK DONE, SERVICES PERFORMED OR MATERIAL TO BE FURNISHED UNDER THIS CERTIFICATE, EXCEPT FOR THOSE CLAIMS CAUSED SOLELY AND COMPLETELY BY THE NEGLIGENCE OF ABS, ITS AGENTS, EMPLOYEES, OFFICERS, DIRECTORS OR SUBCONTRACTORS.

ANY OTHER INDIVIDUAL OR PARTY WHO CLAIMS A RIGHT HEREUNDER OR WHO CLAIMS TO BE A BENEFICIARY OR ANY PORTION OF THE SERVICES RENDERED IN CONTEMPLATION OF THIS CERTIFICATE SHALL ALSO RELEASE ABS AND SHALL INDEMNIFY AND HOLD ABS HARMLESS FROM AND AGAINST ALL CLAIMS, DEMANDS, LAWSUITS OR ACTIONS FOR DAMAGES, INCLUDING LEGAL FEES, TO PERSONS AND/OR PROPERTY, TANGIBLE, INTANGIBLE OR OTHERWISE WHICH MAY BE BROUGHT AGAINST ABS BY ANY PERSON OR ENTITY AS A RESULT OF THE SERVICES PERFORMED IN CONTEMPLATION OF THIS CERTIFICATE, EXCEPT FOR THOSE CLAIMS CAUSED SOLELY AND COMPLETELY BY THE NEGLIGENCE OF ABS, ITS AGENTS, EMPLOYEES, OFFICERS, DIRECTORS, OR SUBCONTRACTORS.

7. LIMITATION OF LIABILITY

THE COMBINED LIABILITY OF AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, ITS COMMITTEES, OFFICERS, EMPLOYEES, AGENTS OR SUB-CONTRACTORS FOR ANY LOSS, CLAIM OR DAMAGE ARISING FROM ITS NEGLIGENT PERFORMANCE OR NONPERFORMANCE OF ANY OF ITS SERVICES OR FROM BREACH OF ANY IMPLIED OR EXPRESS WARRANTY OF WORKMANLIKE PERFORMANCE IN CONNECTION WITH THOSE SERVICES, OR FROM ANY OTHER REASON, TO ANY PERSON, CORPORATION, PARTNERSHIP, BUSINESS ENTITY, SOVEREIGN, COUNTRY OR NATION, WILL BE LIMITED TO THE GREATER OF A) \$100,000 OR B) AN AMOUNT EQUAL TO TEN TIMES THE SUM ACTUALLY PAID FOR THE SERVICES ALLEGED TO BE DEFICIENT. THE LIMITATION OF LIABILITY MAY BE INCREASED UP TO AN AMOUNT TWENTY-FIVE (25) TIMES THAT SUM PAID FOR SERVICES UPON RECEIPT OF CLIENT'S WRITTEN REQUEST AT OR BEFORE THE TIME OF PERFORMANCE OF SERVICES AND UPON PAYMENT BY CLIENT OF AN ADDITIONAL FEE OF \$10.00 FOR EVERY \$1,000.00 INCREASE IN THE LIMITATION.

8. ARBITRATION

Any and all differences and disputes of whatsoever nature arising out of this certificate, or the services performed in contemplation of this certificate, shall be put to arbitration in the City of New York pursuant to the laws relating to arbitration there in force, before a board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by ABS, one by the Client, and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final. Until such time as the arbitrators finally close the hearings either party shall have the right by written notice served on the arbitrators and on an officer of the other party to specify further disputes or differences under this certificate for hearing and determination. The arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. in the English language. The governing law shall be the law of the State of New York, U.S.A. The arbitrators may grant any relief other than punitive damages which they, or a majority of them, deem within the scope of the agreement of the parties, including, but not limited to, specific performance.

Client shall be required to notify ABS within thirty (30) days of the commencement of any arbitration or any other legal proceeding between it and third parties which may concern ABS's work in connection with this certificate and shall afford ABS an opportunity, at ABS's sole option, to participate in the arbitration.



Certificate No.: 05152281-4534730-008

ADDITIONAL INFORMATION

Major Hull Modification

NEW HULL SECTION DESCRIPTION: _____

DATE OF MODIFICATION: _____

ICE CLASS NOTATION

MAXIMUM ICE DRAUGHT FWD: _____ AMIDSHIPS: _____ AFT: _____

MINIMUM ICE DRAUGHT FWD: _____ AMIDSHIPS: _____ AFT: _____

AUTOMATION NOTATION

NUMBER OF UNATTENDED HOURS: _____

OPERATING RESTRICTIONS

RECORD COMMENTS

PAGE 3 OF 4



Certificate No.: 05152281-4534730-008

ANNUAL SURVEY ENDORSEMENT

Place _____ Date _____

(Signature) Surveyor to the American Bureau of Shipping

Place _____ Date _____

(Signature) Surveyor to the American Bureau of Shipping

Place _____ Date _____

(Signature) Surveyor to the American Bureau of Shipping

Place _____ Date _____

(Signature) Surveyor to the American Bureau of Shipping

INTERMEDIATE SURVEY ENDORSEMENT

Place _____ Date _____

(Signature) Surveyor to the American Bureau of Shipping

EXTENSION OF CLASS CERTIFICATE THIS CLASSIFICATION CERTIFICATE IS EXTENDED UNTIL

_____ Date _____

Place _____ Date _____

(Signature) Surveyor to the American Bureau of Shipping

Please note that the classification of this vessel is automatically suspended and the certificate automatically becomes invalid, if not endorsed annually within three months of the due date of the annual survey, or if the certificate is not endorsed for completion of the intermediate survey within three months of the due date of the third annual survey.

THIS CERTIFICATE IS NOT A CONFIRMATION OF CLASS



**SERTIFIKAT INTERNASIONAL
PENCEGAHAN PENCEMARAN MINYAK
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE**

No.: 00020-OP

(Catatan : Sertifikat ini harus dilampirkan dengan Catatan Konstruksi dan Perlengkapan)
(Note : This Certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment)

Diterbitkan berdasarkan ketentuan dari:
Issued under the provisions of the:

KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL, 1973
sebagaimana diubah dengan protokol 1978, yang terkait dengannya, sebagaimana telah di amandemen
(selanjutnya disebut sebagai "Konvensi")

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")

berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh **BIRO KLASIFIKASI INDONESIA**
by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenalan Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage	Bobot Mati Kapal Deadweight of ship (tons) (1)	Nomor IMO IMO Number (2)
VOYAGER EXPLORER	YBQV2	BATAM	2995	--	9319052

Tipe kapal:
Type of ship

- Kapal Tangki Minyak
Oil Tanker
- Kapal selain Kapal Tangki Minyak dengan tangki muat masuk kedalam regulasi 2.2 Annex-I Konvensi
Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex-I of the convention
- Kapal selain dari yang diatas
Ship other than any of the above

DENGAN INI DINYATAKAN:
This is to certify

- Bahwa kapal telah disurvei sesuai dengan persyaratan regulasi 6 Annex-I Konvensi; dan
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex-I of the Convention; and
- Bahwa survey menunjukkan bahwa konstruksi, peralatan, sistem, perlengkapan, pengaturan dan material kapal dan kondisi daripadanya dalam segala hal memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Annex-I Konvensi.
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.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **08 OCTOBER 2022**

This certificate is valid until

Tanggal penyelesaian survey dimana sertifikat ini didasarkan : **26 APRIL 2018**

Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di : **JAKARTA**

Issued at

Tanggal : **13 SEPTEMBER 2018**

Date



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
A.n Direktur Operasi
O.b Operation Director
Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.V.P. Classification Operation

TOTOK ACHMAD SUGIHARSO

- (1) Untuk kapal tangki minyak
For oil tankers
- (2) Sesuai dengan skema nomor identifikasi kapal IMO yang diadopsi oleh organisasi dengan resolusi A. 600 (15)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the organization by resolution A. 600 (15)
Sertifikat ini diterbitkan berdasarkan sertifikat sebelumnya oleh Negara Bendera No. PK.402/855/IOPP/DK-17
This certificate is issued based on a previous certificate by Flag No. PK.402/855/IOPP/DK-17



Certificate No: 00020-OP

PENGUKUHAN UNTUK SURVEY TAHUNAN DAN SURVEY ANTARA
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEY

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey yang disyaratkan oleh regulasi 6 Annex-I Konvensi, kapal ditemukan memenuhi peraturan relevan dari konvensi.
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.

Survey tahunan
Annual survey
Survey tahunan harus dilaksanakan pada tanggal
The annual survey shall be carried out on

Tempat : _____
Place
Tanggal : _____
Date
Tanda tangan : _____
Signature

_____ s/d _____
until

Nama : _____
Name

Survey tahunan*/antara*
Annual*/Intermediate* survey
Survey tahunan*/antara* harus dilaksanakan pada tanggal
Annual*/Intermediate* survey shall be carried out on

Tempat : _____
Place
Tanggal : _____
Date
Tanda tangan : _____
Signature

_____ s/d _____
until

Nama : _____
Name

Survey tahunan*/antara*
Annual*/Intermediate* survey
Survey tahunan*/antara* harus dilaksanakan pada tanggal
Annual*/Intermediate* survey shall be carried out on

Tanda tangan : **BATAM**
Signature
Tempat : **14 SEPTEMBER 2019**
Place
Tanggal : **TTD**

06TH SEPTEMBER 2019 s/d **06TH MARCH 2020**
until

Nama : **MISBAHUDIN AIDY**
Name

Survey tahunan
Annual survey
Survey tahunan harus dilaksanakan pada tanggal
Annual survey shall be carried out on

Tempat : **BATAM**
Place
Tanggal : **21 JANUARY 2021**
Date
Tanda tangan : _____
Signature

06TH SEPTEMBER 2020 s/d **06TH MARCH, 2021**
until

Nama : **DEDE MUDA S**
Name

* Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate



Certificate No: 00020-OP

**SURVEY TAHUNAN/SURVEY ANTARA SESUAI DENGAN REGULASI 10.8.3
ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 10.8.3**

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey tahunan/antara* sesuai dengan regulasi 10.8.3 Annex-I Konvensi, kapal ditemukan memenuhi peraturan relevan dari konvensi.
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.*

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name

**PENGUKUHAN UNTUK MEMPERPANJANG SERTIFIKAT JIKA MASA BERLAKU KURANG DARI 5 TAHUN
BILAMANA REGULASI 10.3 BERLAKU
ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES**

Kapal memenuhi peraturan relevan dari Konvensi, dan sertifikat ini, sesuai dengan regulasi 10.3 Annex-I Konvensi, harus diterima sampai dengan _____
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 Annex-I of the Convention, be accepted as valid until

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name

**PENGUKUHAN BILAMANA SURVEY PEMBARUAN TELAH DISELESAIKAN DAN REGULASI 10.4 BERLAKU
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES**

Kapal memenuhi peraturan relevan dari Konvensi, dan sertifikat ini, sesuai dengan regulasi 10.4 Annex-I Konvensi, harus diterima sampai dengan _____
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 Annex-I of the Convention, be accepted as valid until

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name

**PENGUKUHAN UNTUK MEMPERPANJANG MASA BERLAKU SERTIFIKAT SAMPAI DENGAN TIBA DI PELABUHAN SURVEY
ATAU UNTUK PERIODE WAKTU PENDEK BILAMANA REGULASI 10.5 ATAU 10.6 BERLAKU
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**

Sertifikat, sesuai dengan regulasi 10.5 atau 10.6* Annex-I Konvensi, harus diterima sebagai berlaku sampai dengan _____
This certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6 of Annex-I of the Convention, be accepted as valid until*

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name

* Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

1312-5-0-80-0-0
F33.8.02-2018 Rev.1

221853

3/4



Certificate No: 00020-OP

PENGUKUHAN UNTUK TANGGAL ULANG TAHUN YANG DIMAJUKAN BILAMANA REGULASI 10.8 BERLAKU
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 10.8 APPLIES

1. Sesuai dengan regulasi 10.8 Annex-I Konvensi, tanggal ulang tahun baru adalah : _____
In accordance with regulation 10.8 of Annex-I of the Convention, the new anniversary date is

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name

2. Sesuai dengan regulasi 10.8 Annex-I Konvensi, tanggal ulang tahun baru adalah : _____
In accordance with regulation 10.8 of Annex-I of the Convention, the new anniversary date is

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name



REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SERTIFIKAT INTERNASIONAL
PENCEGAHAN PENCEMARAN OLEH MINYAK
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
PK.402/855/TOPP/DK-17
No.

DITERBITKAN MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL-KAPAL, TAHUN 1973, SEBAGAIMANA DIUBAH DENGAN PROTOKOL TAHUN 1978 YANG TERKAIT, SEBAGAIMANA TELAH DIAMANDEMEN (SELANJUTNYA DISEBUT "KONVENSI"), BERDASARKAN WEWENANG PEMERINTAH:
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:

REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Bobot Mati <i>Deadweight of Ship (tonnes) **</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
VOYAGER EXPLORER Eks. VERITAS VOYAGER	YBQV2	--	2995	--	9319052

JENIS KAPAL* :
*Type of ship**
Kapal-tangki-minyak.
Oil-tanker.
Kapal yang bukan kapal-tangki-minyak dengan tangki-tangki muatan berdasarkan Aturan 2.2 Annex I Konvensi.
Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2.2 of Annex I to the Convention.
Kapal selain daripada yang disebutkan di atas.
Ship other than any of the above.

DENGAN INI MENYATAKAN:
THIS IS TO CERTIFY:

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan Aturan 6 Annex I Konvensi; dan
That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 6 of Annex I to the Convention; and
- Bahwa hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa bangunan, perlengkapan, sistem, kelengkapan, tata susunan dan material dari kapal serta kondisinya secara keseluruhan memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Annex I Konvensi ini.
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 to the Convention.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 08th OCTOBER 2022.
This Certificate is valid until
berdasarkan pemeriksaan sesuai dengan Aturan 6 Annex I Konvensi ini.
Subject to surveys in accordance with Regulation 6 of Annex I to the Convention.
Tanggal selesainya pemeriksaan yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat ini: 09th OCTOBER 2017.
Completion date of survey on which this certificate is based:

Diterbitkan di JAKARTA
Issued at

Pada tanggal 11th OCTOBER 2017
Date of issue

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U.b.
KEPALA SUBDIREKTORAT
PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN PERLINDUNGAN
LINGKUNGAN DI PERAIRAN



Cert. ABDUL ROCHMAN
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 9651031 199709 1 001

PUP.NO.8820171009408686

*) Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate
**) Untuk kapal tangki minyak
For oil tanker

DKP II - 16

PENGUKUHAN UNTUK PEMERIKSAAN TAHUNAN DAN PEMERIKSAAN ANTARA
Endorsement for Annual and Intermediate Surveys

Dengan ini dinyatakan bahwa pada pemeriksaan yang diisyaratkan oleh Aturan 6 Annex I dari Konvensi, bahwa kapal memenuhi ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan Konvensi.
This is to certify that a survey required by Regulation 6 of Annex I to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

PEMERIKSAAN TAHUNAN
Annual survey

Ditandatangani
Signed

(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place

(Segel atau cap yang berwenang, yang sesuai)
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Tanggal :
Date

PEMERIKSAAN TAHUNAN/ANTARA*
Annual/Intermediate Survey*

Ditandatangani
Signed

(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place

(Segel atau cap yang berwenang, yang sesuai)
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Tanggal :
Date

PEMERIKSAAN TAHUNAN
Annual Survey

Ditandatangani
Signed

(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place

(Segel atau cap yang berwenang, yang sesuai)
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Tanggal :
Date

***) Coret yang tidak perlu.**
Delete as appropriate.



PEMERIKSAAN TAHUNAN/ANTARA SESUAI DENGAN ATURAN 10.8.3
Annual/Intermediate survey in accordance with Regulation 10.8.3

Dengan ini dinyatakan bahwa pada pemeriksaan tahunan/antara* sesuai dengan Aturan 10.8.3 Annex I dari Konvensi, ternyata bahwa kapal memenuhi ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan Konvensi:

.....
This is to certify that, at an annual/intermediate survey in accordance with Regulation 10.8.3 of Annex I to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:*

Ditandatangani
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place

(Segel atau cap yang berwenang, yang sesuai)
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Tanggal :
Date

**PENGUKUHAN UNTUK PERPANJANGAN SERTIFIKAT JIKA BERLAKU KURANG DARI 5 TAHUN
DI MANA DIBERLAKUKAN ATURAN 10.3**

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where Regulation 10.3 applies

Kapal memenuhi ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan konvensi, dan sertifikat ini dapat, menurut Aturan 10.3 Annex I dari Konvensi, berlaku sampai dengan (tanggal/bulan/tahun)

.....
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with Regulation 10.3 of Annex I to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place

(Segel atau cap yang berwenang, yang sesuai)
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Tanggal :
Date

**PENGUKUHAN DI MANA PEMERIKSAAN PEMBAHARUAN TELAH DILAKSANAKAN DAN DIBERLAKUKAN
ATURAN 10.4**

Endorsement where the renewal survey has been completed and Regulation 10.4 applies

Kapal memenuhi ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan konvensi, dan sertifikat ini dapat, menurut Aturan 10.4 Annex I dari Konvensi, berlaku sampai dengan (tanggal/bulan/tahun)

.....
The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with Regulation 10.4 of Annex I to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place

(Segel atau cap yang berwenang, yang sesuai)
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Tanggal :
Date

*) Coret yang tidak perlu.



PENGUKUHAN UNTUK PERPANJANGAN MASA BERLAKU SERTIFIKAT SAMPAI PEMERIKSAAN PADA PELABUHAN BERIKUTNYA ATAU UNTUK TENGGANG WAKTU DIBERLAKUKAN ATURAN 10.5 ATAU 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

Sertifikat ini dapat, menurut Aturan 10.5 atau 10.6* Annex I dari Konvensi, berlaku sampai dengan (tanggal/bulan/tahun)

This Certificate shall, in accordance with Regulation 10.5 or 10.6 of Annex I to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)*

Ditandatangani

Signed

(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang)

(Signature of duly authorized official)

Tempat :

Place

(Segel atau cap yang berwenang, yang sesuai)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Tanggal :

Date

PENGUKUHAN UNTUK PENAMBAHAN HARI ULANG TAHUN DI MANA DIBERLAKUKAN ATURAN 10.8

Endorsement for advancement of anniversary date where Regulation 10.8 applies

Sesuai dengan Aturan 10.8 Annex I dari Konvensi, hari ulang tahun yang baru pada tanggal (tanggal/bulan/tahun)

In accordance with Regulation 10.8 of Annex I to the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani

Signed

(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang)

(Signature of duly authorized official)

Tempat :

Place

(Segel atau cap yang berwenang, yang sesuai)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Tanggal :

Date

Sesuai dengan Aturan 10.8 Annex I dari konvensi, hari ulang tahun yang baru pada tanggal (tanggal/bulan/tahun)

In accordance with Regulation 10.8 of Annex I to the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani

Signed

(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang)

(Signature of duly authorized official)

Tempat :

Place

(Segel atau cap yang berwenang, yang sesuai)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Tanggal :

Date

*) Coret yang tidak perlu.

Delete as appropriate.

SUPLEMEN SERTIFIKAT INTERNASIONAL PENCEGAHAN PENCEMARAN OLEH MINYAK
SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (I.O.P.P. CERTIFICATE)

CATATAN TENTANG KONSTRUKSI DAN PERLENGKAPAN UNTUK
KAPAL SELAIN DARI KAPAL TANGKI MINYAK
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIP OTHER THAN OIL TANKERS

PK.402/855/IOPP/DK-17

SUPLEMEN SERTIFIKAT NO.
SUPPLEMENT TO CERTIFICATE NO.

Dalam kaitan dengan ketentuan Annex 1 Konvensi Internasional tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal, 1973, sebagaimana diubah dengan Protokol 1978 yang terkait (selanjutnya disebut "Konvensi").
In respect of provisions of Annex 1 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. Data Kapal.

Particulars of Ship.

1.1.	Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	:	VOYAGER EXPLORER
1.2.	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number of Letters</i>	:	YBQV2
1.3.	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	:	--
1.4.	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	:	2995 GT
1.5.	Tanggal pembangunan <i>Date of build</i>	:	----
1.5.1.	Tanggal kontrak pembangunan <i>Date of building contract</i>	:	----
1.5.2.	Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahapan pembangunan yang serupa <i>Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction</i>	:	TAHUN 2004
1.5.3.	Tanggal penyerahan <i>Date of delivery</i>	:	----
1.6.	Perubahan besar (bilamana dilakukan) <i>Major conversion (if applicable)</i>	:	----
1.6.1.	Tanggal kontrak perubahan <i>Date of conversion contract</i>	:	----
1.6.2.	Tanggal perubahan dimulai <i>Date on which conversion was commenced</i>	:	----
1.6.3.	Tanggal penyelesaian perubahan <i>Date of completion of conversion</i>	:	----
1.7.	Kapal ini telah diakui oleh Pemerintah sebagai "kapal yang diserahkan pada atau sebelum 31 Desember 1979" menurut Aturan 1.28.1 karena keterlambatan yang tidak diduga waktu penyerahan. <i>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.</i>	:	<input type="checkbox"/>

Catatan:
Remark

Pengisian ke dalam kotak-kotak harus dibuat dengan membubuhkan tanda silang (X) untuk jawaban-jawaban "ya" dan "dapat digunakan" atau tanda penghubung (-) untuk jawaban-jawaban "tidak" dan "tidak dapat digunakan" sebagaimana mestinya.
Entries in boxes shall be made by inserting either a cross for the answer "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answer "no" and "not applicable" as appropriate.

- 2. Perlengkapan Pengendalian Pembuangan Minyak dari Bilga Ruang Permesinan dan Tangki Bahan Bakar Minyak (Aturan 16 dan 14).**
Equipment for the Control of Oil Discharge from Machinery Space Bilges and Oil Fuel Tanks (Regulations 16 and 14).
- 2.1. Pengisian air balas di dalam tangki-tangki bahan bakar minyak.
Carriage of ballast water in oil fuel tanks.
- 2.1.1. Kapal boleh membawa air balas dalam tangki bahan bakar minyak pada kondisi normal.
The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks.
- 2.2. Jenis perlengkapan penyaring minyak yang terpasang.
Type of oil filtering equipment fitted:
- 2.2.1. Perlengkapan penyaring minyak (15 ppm) (Aturan 14.6).
Oil filtering (15 ppm) equipment (Regulation 14.6).
- 2.2.2. Perlengkapan penyaring minyak (15 ppm) dengan alat penghenti aliran otomatis (Aturan 14.7).
Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (Regulation 14.7).
- 2.3. Standar-standar yang disetujui.
Approval standards:
- 2.3.1. Perlengkapan pemisah/penyaring:
The separating/filtering equipment:
1. Yang telah disetujui sesuai dengan Resolusi A. 393 (X).
Has been approved in accordance with Resolution A. 393 (X).
2. Yang telah disetujui sesuai Resolusi MEPC. 60 (33).
Has been approved in accordance with Resolution MEPC. 60 (33).
3. Yang telah disetujui sesuai dengan Resolusi MEPC. 107 (49).
Has been approved in accordance with Resolution MEPC. 107 (49).
4. Yang telah disetujui sesuai dengan Resolusi A.233 (VII).
Has been approved in accordance with Resolution A.233 (VII).
5. Yang telah disetujui sesuai dengan standar-standar nasional yang tidak didasarkan pada Resolusi A.393 (X) atau A.233 (VII).
Has been approved in accordance with national standards not based upon Resolution A.393 (X) or A.233 (VII).
6. Belum disetujui.
Has not been approved.
- 2.3.2. Unit proses disetujui sesuai dengan Resolusi A. 444 (XI).
The process unit has been approved in accordance with Resolution A. 444 (XI).
- 2.3.3. Alat ukur kandungan minyak:
The oil content meter:
1. Yang telah disetujui sesuai Resolusi A. 393 (X).
Has been approved in accordance with Resolution A. 393 (X).
2. Yang telah disetujui sesuai Resolusi MEPC. 60 (33).
Has been approved in accordance with Resolution MEPC. 60 (33).
3. Yang telah disetujui sesuai Resolusi MEPC. 107 (49).
Has been approved in accordance with Resolution MEPC. 107 (49).
- 2.4. Debit maksimum sistem adalah 1.0 m³/jam.
Maximum throughput of the system is 1.0 m³/h.
- 2.5. Pengecualian terhadap Aturan 14.
Waiver of Regulation 14.
- 2.5.1. Kapal ini dikecualikan dari persyaratan Aturan 14.1 dan 14.2 sesuai dengan Aturan 14.5.
The requirement of Regulation 14.1 and 14.2 are waived in respect of the accordance with Regulation 14.5.

2.5.1.1. Kapal ini semata-mata digunakan pada pelayaran dalam daerah khusus.

The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s).

2.5.1.2. Kapal ini disahkan dalam Koda Keselamatan Internasional untuk Kapal Berkecepatan Tinggi dan terikat dalam jadwal tidak lebih dari 24 jam.

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. Kapal ini dilengkapi dengan tangki penampungan untuk menampung seluruh air bilga berminyak di atas kapal sebagai berikut:

The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

Nama Tangki Tank Identification	Lokasi Tangki Tank Location		Isi (m ³) Volume (m ³)
	Gading (Dari ... Ke ...) Frame (From ... To ...)	Posisi Melintang Lateral Position	
----	----	----	----
		Isi Total Total Volume	---- m ³

2A.1. Kapal memenuhi persyaratan konstruksi sesuai Aturan 12A dan memenuhi persyaratan:

The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirement of:

- Ayat 6 dan salah satu, 7 atau 8 (konstruksi lambung ganda).

Paragraph 6 and either 7 or 8 (double hull construction).

- Ayat 11 (kejadian tumpahnya minyak bahan bakar tanpa disengaja).

Paragraph 11 (accidental oil fuel outflow performance).

2A.2. Kapal tidak disyaratkan untuk memenuhi persyaratan Aturan 12A.

The ship is not required to comply with the requirements of Regulation 12A.

3. Sarana Penampungan dan Pembuangan Sisa/Residu Minyak (Lumpur) (Aturan 12) dan Tangki Penampungan Air Bilga yang Berminyak atau Mengandung Minyak.

Means for Retention and Disposal of Oil Residues (Sludge) (Regulation 12) and Oily Bilge Water Holding Tank(s).

3.1. Kapal ini dilengkapi dengan tangki sisa/residu minyak (lumpur) untuk penampungan sisa/residu minyak (lumpur) di atas kapal sebagai berikut:

The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

Nama Tangki Tank Identification	Lokasi Tangki Tank Location		Isi (m ³) Volume (m ³)
	Gading (Dari ... Ke ...) Frame (From ... To ...)	Posisi Melintang Lateral Position	
DIRTY OIL TANK	33-38	E/R, PORT SIDE	11
INCENERATOR WASTE OIL TANK	69-69.5	E/R STBD SIDE	0.40
		Isi Total Total Volume	11.40 m ³

- 3.2. Sarana untuk pembuangan sisa/residu minyak (lumpur) yang berada di tangki sisa/residu minyak lumpur: --
Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:
- 3.2.1. Incinerator untuk minyak residu, kapasitas maksimal --- kW atau kcal/jam (coret yang tidak perlu). --
Incinerator for oil residues, maximum capacity ... kW or kcal/h (delete as appropriate).
- 3.2.2. Ketel bantu yang dapat digunakan untuk membakar minyak residu (lumpur). --
Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge).
- 3.2.3. Sarana lain yang dapat digunakan, sebutkan ... --
Other acceptable means, state which ...
- 3.3. Kapal ini dilengkapi dengan tangki penampungan untuk menampung air bilga berminyak di atas kapal sebagai berikut: X
The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Nama Tangki <i>Tank Identification</i>	Lokasi Tangki <i>Tank Location</i>		Isi (m ³) <i>Volume (m³)</i>
	Gading (Dari ... Ke ...) <i>Frame (From ... To ...)</i>	Posisi Melintang <i>Lateral Position</i>	
BILGE HOLDING TANK	33-38	E/R STBD	11.0
		Isi Total <i>Total Volume</i>	11.0 m ³

4. **Sambungan Pembuangan Standar (Aturan 13).**
Standard Discharge Connection (Regulation 13).
- 4.1. Kapal dilengkapi dengan suatu saluran pipa untuk pembuangan minyak residu dari bilga permesinan ke tempat penampungan yang memiliki sambungan pembuangan standar memenuhi Aturan 13. X
The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludge to reception facilities fitted with a standard discharge connection in accordance with Regulation 13.
5. **Pola Penanggulangan Keadaan Darurat Pencemaran Minyak di Kapal (Aturan 37).**
Shipboard Oil/Marine Pollution Emergency Plan (Regulation 37).
- 5.1. Kapal dilengkapi dengan Pola Penanggulangan Keadaan Darurat Pencemaran Minyak di Kapal yang memenuhi Aturan 37. X
The ship is provided with a Shipboard Oil Pollution Emergency Plan in compliance with Regulation 37.
- 5.2. Kapal dilengkapi dengan Pola Penanggulangan Keadaan Darurat Pencemaran Laut di Kapal yang memenuhi Aturan 37.3. X
The ship is provided with a Shipboard Marine Pollution Emergency Plan in compliance with Regulation 37.3.
6. **Pembebasan.**
Exemption.
- Pembebasan telah diberikan oleh Pemerintah atas persyaratan Bab 3 Annex I Konvensi sesuai dengan Aturan 3.1 mengenai butir-butir yang tercantum dalam ayat ... dari catatan ini. --
Exemption 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. **Padanan (Aturan 5).**
Equivalent (Regulation 5).

Padanan telah disetujui oleh Pemerintah untuk persyaratan-persyaratan khusus dari Annex I yang tercantum dalam ayat ... dari Catatan ini.

Equivalent(s) have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) ... of this Record.



DENGAN INI DINYATAKAN bahwa Catatan ini seluruhnya benar.
THIS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Dikeluarkan di JAKARTA
Issued at

Pada tanggal 11th OCTOBER 2017
Date of Issue

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF SHIPPING AND SEAFARERS

U.b.
For

KEPALA SUBDIREKTORAT
PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN
*DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND
SHIP SAFETY MANAGEMENT AND ENVIRONMENT PROTECTION*

PUP.NO.820171009391867



Capt. ABDUL ROCHMAN
Peringkat Tk. I (IV/b)
NIP.19651031 199709 1 001



**SERTIFIKAT INTERNASIONAL
PENCEGAHAN PENCEMARAN OLEH KOTORAN
INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE**

No.: **00348-SP**

Diterbitkan berdasarkan ketentuan dari:
Issued under the provisions of the:

KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL, 1973
sebagaimana diubah dengan protokol 1978, yang terkait dengannya
sebagaimana diamandemen oleh resolusi MEPC.115(51)

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
as modified by the protocol of 1978, relating thereto, as amended by resolution MEPC.115(51)

berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh **BIRO KLASIFIKASI INDONESIA**
by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Jumlah Orang yang diangkut <i>Number of persons which the ship is certified to carry</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i> (1)
VOYAGER EXPLORER	YBQV2	BATAM	2995	30	9319052

Kapal Baru / Kapal Bangunan Lama ⁽²⁾
New Ship / Existing Ship

Untuk penerapan regulasi 11.3, tipe kapal adalah:
Type of ship for the application of regulation 11.3

Kapal penumpang Baru / Bangunan Lama / Kapal selain Kapal Penumpang ⁽²⁾
New / Existing passenger ship / Ship other than a passenger ship

Tanggal peletakan lunas atau tahap pembangunan kapal yang setara, atau apabila berlaku, tanggal dimulai pekerjaan konversi atau perubahan atau modifikasi yang bersifat besar
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction, or where applicable, date on which work for conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

: **26 DECEMBER 2004**

DENGAN INI DINYATAKAN:
This is to certify

1. Bahwa kapal dilengkapi dengan Alat Pengelola Kotoran / Penghancur Tangki Penampung⁽²⁾ dan jalur pipa pembuangan memenuhi Regulasi 9 dan 10 Annex IV dari Konvensi sebagai berikut:
The ship is equipped with a sewage treatment plant / comminuter / holding tank⁽²⁾ and a discharge pipeline in compliance with regulations 9 and 10 of Annex IV of the Convention as follows:

- 1.1 Penjelasan dari Alat Pengelola Kotoran⁽²⁾
Description of the Sewage Treatment Plant

Jenis Alat Pengelola Kotoran : **RT - 40**
Type of Sewage Treatment Plant

Nama pabrik pembuat : **HAMWORTHY KSE LTD.**
Name of manufacturer

Alat Pengelola Kotoran disertifikasi oleh Pemerintah untuk memenuhi standard kotoran cair sesuai dengan resolusi 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).

Alat Pengelola Kotoran disertifikasi oleh Pemerintah untuk memenuhi standard kotoran cair sesuai dengan resolusi 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).

Alat Pengelola Kotoran disertifikasi oleh Administrasi untuk memenuhi standar limbah sebagaimana diatur dalam Pedoman penerapan standar limbah dan uji kinerja untuk alat pengelola kotoran, yang diadopsi oleh resolusi MEPC.227(64), sebagaimana telah diubah, termasuk / tidak termasuk⁽²⁾ standar pada bagian 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⁽²⁾ the standards of section 4.2 thereof.



Certificate No: 00348-SP

- 1.2 Penjelasan dari penghancur: ⁽²⁾
Description of the comminuter:
Jenis dari penghancur : --
Type of comminuter
Nama pembuat : --
Name of manufacturer
Standar dari kotoran setelah pembasmian kuman : --
Standard of sewage after disinfection
- 1.3 Penjelasan dari tangki penampung : ⁽²⁾
Description of holding tank:
Kapasitas total dari tangki penampung : **39.43** m³
Total capacity of the holding tank
Lokasi : **Fr.73 – Fr.77 (C) and Fr.72 – Fr.77 (S)**
Location
- 1.4 Jalur perpipaan untuk pembuangan kotoran ke fasilitas penampungan, dilengkapi dengan sambungan ke darat yang standar
A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.
2. Kapal telah diperiksa sesuai dengan Regulasi 4 Annex IV dari Konvensi.
The ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex IV of the Convention.
3. Dalam pelaksanaan survey menunjukkan bahwa struktur, perlengkapan, sistem, perlengkapan, susunan dan material kapal dan kondisinya dalam keadaan baik dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dalam Annex IV dari Konvensi ini.
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.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **06 DECEMBER 2025** ⁽³⁾ tunduk pada survey sesuai regulasi 4 Annex IV Konvensi
This certificate is valid until ⁽³⁾ *subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention*
Tanggal penyelesaian survey dimana sertifikat ini didasarkan : **04 FEBRUARY 2021**
Completion date of the survey on which this certificate is based
Diterbitkan di : **JAKARTA**
Issued at
Tanggal penerbitan : **02 JULY 2021**
Date of issue



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
A.n Direktur Operasi
O.b Operation Director
Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.V.P. Classification Operation


ARIEF BUDI PERMANA

- (1) Sesuai dengan skema nomor identifikasi kapal IMO yang diadopsi oleh organisasi dengan resolusi A.1117(30)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the organization by resolution A.1117(30)
- (2) Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate
- (3) Masukkan tanggal berakhirnya sebagaimana yang ditentukan oleh Administrasi sesuai dengan regulasi 8.1 Konvensi, Annex IV. Hari dan bulan dari tanggal ini sesuai dengan tanggal ulang tahun sebagaimana didefinisikan dalam regulasi 1.8 Konvensi Annex IV.
Insert the date of expiry as specified by the Administration 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.



Certificate No: 00348-SP

**PENGUKUHAN UNTUK MEMPERPANJANG SERTIFIKAT JIKA MASA BERLAKU KURANG DARI 5 TAHUN
BILAMANA REGULASI 8.3 BERLAKU**
ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 8.3 APPLIES

Kapal memenuhi persyaratan relevan dari Konvensi, dan sertifikat ini, sesuai dengan regulasi 8.3 dari Annex IV Konvensi, harus
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 _____

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name

PENGUKUHAN BILAMANA SURVEY PEMBARUAN TELAH DISELESAIKAN DAN REGULASI 8.4 BERLAKU
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 8.4 APPLIES

Kapal memenuhi persyaratan relevan dari Konvensi, dan sertifikat ini, sesuai dengan regulasi 8.4 dari Annex IV Konvensi, harus
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 _____

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name

**PENGUKUHAN UNTUK MEMPERPANJANG MASA BERLAKU SERTIFIKAT SAMPAI DENGAN TIBA DI PELABUHAN SURVEY
ATAU UNTUK PERIODE WAKTU PENDEK BILAMANA REGULASI 8.5 ATAU 8.6 BERLAKU**
**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**

Sertifikat ini, sesuai dengan regulasi 8.5* / 8.6* Konvensi Annex IV, harus diterima dan berlaku sampai
This certificate shall, in accordance with regulation 8.5 or 8.6 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until* _____

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name

* Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate



**SERTIFIKAT INTERNASIONAL
PENCEGAHAN PENCEMARAN UDARA
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE**

No.: **00343-AP**

Diterbitkan berdasarkan ketentuan dari:
Issued under the provisions of the:

Protokol 1997 sebagaimana telah diamandemen melalui resolusi MEPC.176(58)
Protocol of 1997 as amended by resolution MEPC.176(58) in 2008 to amend the

KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL, 1973
sebagaimana diubah dengan protokol 1978, yang terkait dengannya, sebagaimana telah di amandemen
(selanjutnya disebut sebagai "Konvensi")

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")

berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh **BIRO KLASIFIKASI INDONESIA**
by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i> (1)
VOYAGER EXPLORER	YBQV2	BATAM	2995	9319052

DENGAN INI DINYATAKAN:
This is to certify

- Bahwa kapal telah disurvei sesuai dengan persyaratan regulasi 5 Annex-VI Konvensi; dan
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex-VI of the Convention; and
- Bahwa survey menunjukkan bahwa konstruksi, peralatan, system, perlengkapan, pengaturan dan material kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Annex-VI Konvensi.
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material fully comply with the applicable requirements of Annex-VI of the Convention.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **06 DECEMBER 2025** tunduk pada survey sesuai dengan regulasi 5 Annex VI dari Konvensi
This certificate is valid until Subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention

Tanggal penyelesaian survey dimana sertifikat ini didasarkan : **04 FEBRUARY 2021**
Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di : **JAKARTA**

Issued at

Tanggal : **02 JULY 2021**
Date



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

A.n Direktur Operasi
O.b Operation Director
Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.V.P. Classification Operation

(Signature)
ARIEF BUDI PERMANA

(1) Sesuai dengan skema nomor identifikasi kapal IMO yang diadopsi oleh organisasi dengan resolusi A.1117(30)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the organization by resolution A 1117(30)



Certificate No: 00343-AP

**PENGUKUHAN UNTUK SURVEY TAHUNAN DAN SURVEY ANTARA
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEY**

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey yang disyaratkan oleh regulasi 5 Annex-VI Konvensi, kapal ditemukan memenuhi peraturan relevan dari konvensi.
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 the Convention.

Survey Tahunan
Annual Survey
Survey Tahunan harus dilaksanakan pada tanggal
The Annual Survey shall be carried out on

Tempat : _____
Place : _____
Tanggal : _____
Date : _____
Tanda tangan : _____
Signature : _____

06.09.2021 s/d 06.03.2022
until

Nama : _____
Name : _____

Survey Tahunan / Antara*
Annual / Intermediate* survey
Survey Tahunan / Antara* harus dilaksanakan pada tanggal
The Annual / Intermediate* survey shall be carried out on

Tempat : _____
Place : _____
Tanggal : _____
Date : _____
Tanda tangan : _____
Signature : _____

06.09.2022 s/d 06.03.2023
until

Nama : _____
Name : _____

Survey Tahunan / Antara*
Annual / Intermediate* survey
Survey Tahunan / Antara* harus dilaksanakan pada tanggal
The Annual / Intermediate* survey shall be carried out on

Tempat : _____
Place : _____
Tanggal : _____
Date : _____
Tanda tangan : _____
Signature : _____

06.09.2023 s/d 06.03.2024
until

Nama : _____
Name : _____

Survey Tahunan
Annual Survey
Survey Tahunan harus dilaksanakan pada tanggal
The Annual Survey shall be carried out on

Tempat : _____
Place : _____
Tanggal : _____
Date : _____
Tanda tangan : _____
Signature : _____

06.09.2024 s/d 06.03.2025
until

Nama : _____
Name : _____

* Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate



Certificate No: 00343-AP

**SURVEY TAHUNAN/SURVEY ANTARA SESUAI DENGAN REGULASI 9.8.3
ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 9.8.3**

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey tahunan/antara* sesuai dengan regulasi 9.8.3 Annex-VI Konvensi, kapal ditemukan memenuhi peraturan relevan dari konvensi.

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:*

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date
Nama : _____
Name

**PENGUKUHAN UNTUK MEMPERPANJANG SERTIFIKAT
JIKA MASA BERLAKU KURANG DARI 5 TAHUN BILAMANA REGULASI 9.3 BERLAKU
ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 9.3 APPLIES**

Kapal memenuhi peraturan relevan dari Konvensi, dan sertifikat ini, sesuai dengan regulasi 9.3 Annex-VI Konvensi, harus diterima sampai dengan :

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.3 Annex-VI of the Convention, be accepted as valid until

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date
Nama : _____
Name

**PENGUKUHAN BILAMANA SURVEY PEMBARUAN TELAH DISELESAIKAN DAN REGULASI 9.4 BERLAKU
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 9.4 APPLIES**

Kapal memenuhi peraturan relevan dari Konvensi, dan sertifikat ini, sesuai dengan regulasi 9.4 Annex-VI Konvensi, harus diterima sampai dengan :

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.4 Annex-VI of the Convention, be accepted as valid until

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date
Nama : _____
Name

**PENGUKUHAN UNTUK MEMPERPANJANG MASA BERLAKU SERTIFIKAT SAMPAI DENGAN TIBA DI PELABUHAN SURVEY
ATAU UNTUK PERIODE WAKTU PENDEK BILAMANA REGULASI 9.5 ATAU 9.6 BERLAKU
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**

Sertifikat, sesuai dengan regulasi 9.5 atau 9.6* Annex-VI Konvensi, harus diterima sebagai berlaku sampai dengan :

This certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6 of Annex-VI of the Convention, be accepted as valid until*

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date
Nama : _____
Name

* Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate



Certificate No: 00343-AP

PENGUKUHAN UNTUK TANGGAL ULANG TAHUN YANG DIMAJUKAN BILAMANA REGULASI 9.8 BERLAKU
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 9.8 APPLIES

1. Sesuai dengan regulasi 9.8 Annex-VI Konvensi, tanggal ulang tahun baru adalah : _____
In accordance with regulation 9.8 of Annex-VI of the Convention, the new anniversary date is

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name

2. Sesuai dengan regulasi 9.8 Annex-VI Konvensi, tanggal ulang tahun baru adalah : _____
In accordance with regulation 9.8 of Annex-VI of the Convention, the new anniversary date is

Tempat : _____ Tanda tangan : _____
Place Signature
Tanggal : _____
Date

Nama : _____
Name





**CATATAN
KONSTRUKSI DAN PERLENGKAPAN
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT**

No.: 00343-AP

**Suplemen Sertifikat Pencegahan Pencemaran Udara Internasional (Sertifikat IAPP)
Supplement to the International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)**

**Catatan :
Notes**

1. Catatan ini harus dilampirkan secara permanen pada sertifikat IAPP. Sertifikat IAPP harus berada di atas kapal setiap saat.
Name of ship This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2. Catatan ini harus minimal dalam Bahasa Inggris, Perancis atau Spanyol. Jika bahasa resmi negara penerbit juga digunakan, maka harus digunakan dalam kasus terjadi sengketa atau perbedaan.
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. Pengisian kotak harus dibuat dengan memasukkan salah satu tanda silang [x] untuk jawaban "ya" dan "diaplikasikan" atau tanda garis [-] untuk jawaban "tidak" dan "tidak diaplikasikan" yang mana yang sesuai.
Entries in boxes shall be made by inserting either a cross [x] for the answer "yes" and "applicable" or a dash [-] for the answer "no" and "not applicable" as appropriate.
4. Kecuali dinyatakan lain, regulasi yang disebutkan di dalam Catatan ini mengacu ke regulasi Annex-VI konvensi dan resolusi mengacu yang diadopsi oleh Organisasi Maritim Internasional.
Unless otherwise stated, regulation mentioned in this Record refer to regulations of Annex-VI of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

**1. Data Kapal
Particulars of ship**

- 1.1 Nama Kapal : **VOYAGER EXPLORER**
Name of ship
- 1.2 No. IMO : **9319052**
IMO Number
- 1.3 Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahapan pembangunan yang sama : **26 DECEMBER 2004**
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
- 1.4 Panjang (L)* : -- (m)
Length (L)

* dilengkapi apabila kapal dibangun pada atau setelah 1 Januari 2016, yang dirancang khusus, dan digunakan hanya untuk tujuan rekreasi sesuai dengan regulasi 13.5.2.1, batas emisi NOx yang diberikan oleh regulasi 13.5.1.1 tidak akan diterapkan
** 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, the NOx emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply*

**2. Kontrol emisi dari kapal
Control of emissions from ship**

**2.1 Zat perusak ozon (regulasi 12)
Ozone depleting substances (regulation 12)**

- 2.1.1 Berikut sistem pemadam kebakaran, sistem lain dan peralatan yang mengandung zat perusak ozon, kecuali hidro-klorofluorocarbons, dipasang sebelum 19 Mei 2005 dapat terus digunakan :
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

Sistem atau peralatan <i>System or equipment</i>	Lokasi diatas kapal <i>Location on board</i>	Zat <i>Substances</i>

Certificate No: 00343-AP

- 2.1.2 Berikut sistem yang mengandung hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) yang dipasang sebelum 1 Januari 2020 dapat terus digunakan :
 The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service

Sistem atau peralatan System or equipment	Lokasi diatas kapal Location on board	Zat Substances

2.2 Nitrogen oxides (NOx) (regulasi 13)
Nitrogen oxides (NO_x) (regulation 13)

- 2.2.1 Marine diesel engine yang dipasang diatas kapal berikut, memenuhi dengan batas penerapan emisi regulasi 13:
 The following marine diesel engines installed on this ship comply with the applicable emission limit of reg. 13, as indicated:

Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NOx Technical Code 2008) (AM = Approved Method)		Mesin 1 Engine 1	Mesin 2 Engine 2	Mesin 3 Engine 3	Mesin 4 Engine 4	Mesin 5 Engine 5	Mesin 6 Engine 6
1.	Pabrik pembuat dan model Manufacturer and model	CATERPILLAR INC. 3516B	CATERPILLAR INC. 3516B	CATERPILLAR INC. 3412C	CATERPILLAR INC. C18 (OK-5653)	CATERPILLAR INC. C18 (OK-5653)	CATERPILLAR INC. C18 (OK-5653)
2.	Nomor seri Serial number	S2S00122	S2S00125	9BR03230	CYN00177	CYN00178	CYN00179
3.	Kegunaan (Penerapan siklus – NTC 3.2) Use (applicable application cycle(s) – NTC 3.2)	E2/E3	E2/E3	E2/D2	D2	D2	D2
4.	Daya keluar (kW) (NTC 1.3.11) Power output (kW) (NTC 1.3.11)	1566	1566	431	383	383	383
5.	Kecepatan rata-rata (rpm) (NTC 1.3.12) Rated speed (rpm) (NTC 1.3.12)	1600	1600	1500	1500	1500	1500
6.	Mesin identik yang dipasang ≥ 1/1/2000 dibebaskan melalui 13.1.1.2 Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	Mesin identik yang dipasang pada tanggal (dd/mm/yyyy) seperti pada 13.1.1.2 Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as 13.1.1.2						
8a.	Konversi besar (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2					
8b.	Major conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.2 & 13.2.3					
8c.		13.2.1.3 & 13.2.3					
9a.	Tier I	13.3	<input checked="" type="checkbox"/>				
9b.		13.2.2	<input type="checkbox"/>				
9c.		13.2.3.1	<input type="checkbox"/>				
9d.		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>				
9e.		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>				
10a.	Tier II	13.4	<input type="checkbox"/>				
10b.		13.2.2	<input type="checkbox"/>				
10c.		13.2.2 (Tier III not possible)	<input type="checkbox"/>				
10d.		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>				
10e.		13.5.2 (Exemption)	<input type="checkbox"/>				
10f.	13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11a.	Tier III	13.5.1.1	<input type="checkbox"/>				
11b.		13.2.2	<input type="checkbox"/>				
11c.		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>				
11d.		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>				
12.	Terpasang Installed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.	AM ¹ Tidak tersedia secara komersial Not commercially available at this survey	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14.	Tidak dapat diterapkan Not applicable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¹ Merujuk pada Pedoman Proses metode persetujuan 2014 (resolusi MEPC.243(66))
 Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66))



Certificate No: 00343-AP

Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NOx Technical Code 2008) (AM = Approved Method)		Mesin 7 Engine 7	Mesin 8 Engine 8	Mesin 9 Engine 9	Mesin 10 Engine 10	Mesin 11 Engine 11	Mesin 12 Engine 12
1.	Pabrik pembuat dan model Manufacturer and model	CATERPILLAR INC. 3512	CATERPILLAR INC. 3512				
2.	Nomor seri Serial number	4TN00862	4TN00862				
3.	Kegunaan (Penerapan siklus – NTC 3.2) Use (applicable application cycle(s) – NTC 3.2)	E2/E3	E2/E3				
4.	Daya keluar (kW) (NTC 1.3.11) Power output (kW) (NTC 1.3.11)	1014	1014				
5.	Kecepatan rata-rata (rpm) (NTC 1.3.12) Rated speed (rpm) (NTC 1.3.12)	1600	1600				
6.	Mesin identik yang dipasang \geq 1/1/2000 dibebaskan melalui 13.1.1.2 Identical engine installed \geq 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	Mesin identik yang dipasang pada tanggal (dd/mm/yyyy) seperti pada 13.1.1.2 Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as 13.1.1.2						
8a.	Konversi besar (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2					
8b.	Major conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.2 & 13.2.3					
8c.	(dd/mm/yyyy)	13.2.1.3 & 13.2.3					
9a.	Tier I	13.3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b.		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c.		13.2.3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d.		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e.		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a.	Tier II	13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b.		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c.		13.2.2 (Tier III not possible)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d.		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e.		13.5.2 (Exemption)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f.		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a.	Tier III	13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b.		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c.		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11d.		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.	Terpasang Installed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.	AM ¹ Tidak tersedia secara komersial Not commercially available at this survey	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14.	Tidak dapat diterapkan Not applicable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Merujuk pada Pedoman Proses metode persetujuan 2014 (resolusi MEPC.243(66))
Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66))

Certificate No: 00343-AP

- 2.3 Sulphur oxides (SOx) dan particulate matter (regulasi 14)**
Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)
- 2.3.1 Ketika kapal beroperasi diluar Area Kontrol Emisi (ECA) dalam regulasi 14.3, kapal menggunakan :
When the ship operates outside an Emission Control Area (ECA) specified in regulation 14.3, the ship uses:
- .1 Bahan bakar dengan konten sulfur sebagaimana didokumentasikan oleh catatan pengiriman bahan bakar tidak boleh melebihi nilai batasan sebagai berikut:
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of
- 0.50% m/m, dan/atau
0,50% m/m, and/or ✘
- .2 Susunan yang setara disetujui sesuai dengan regulasi 4.1 sebagaimana terdaftar dalam 2.6 minimal sesuai denganketentuan penurunan emisi SOx sebagaimana dibandingkan dengan penggunaan bahan bakar dengan batasan nilai kandungan sulfur sebagai berikut
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 reduction as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:
- 0.50% m/m.
0,50% m/m. -
- 2.3.2 Pada saat kapal beroperasi pada Area Kontrol Emisi (ECA) sesuai dengan regulasi 14.3 kapal menggunakan:
When the ship operates inside an Emission Control Area (ECA) specified in regulation 14.3, the ship uses:
- .1 Bahan bakar dengan konten sulfur sebagaimana didokumentasikan oleh catatan pengiriman bahan bakar tidak boleh melebihi nilai batasan sebagai berikut:
fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of
- 0.10% m/m, dan/atau
0,10% m/m, and/or ✘
- .2 Susunan yang setara disetujui sesuai dengan regulasi 4.1 sebagaimana terdaftar dalam 2.6 minimal sesuai dengan ketentuan penurunan emisi SOx sebagaimana dibandingkan dengan penggunaan bahan bakar dengan batasan nilai kandungan sulfur sebagai berikut
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 reduction as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:
- 0.10% m/m.
0,10% m/m. -
- 2.3.3 Untuk kapal tanpa susunan yang setara yang disetujui sesuai dengan regulasi 4.1 sebagaimana terdaftar dalam 2.6, konten sulfur dari bahan bakar yang digunakan di atas kapal tidak boleh melebihi 0.50% m/m sebagaimana yang didokumentasikan oleh catatan pengiriman bahan bakar.
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
- 2.4 Senyawa organik yang mudah menguap (VOCs) (regulasi 15)**
Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)
- 2.4.1 Kapal tangki memiliki sistem pengumpul uap yang terpasang dan disetujui sesuai dengan MSC/Circ.585
The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585 -
- 2.4.2.1 Untuk kapal yang membawa minyak mentah, dimana VOC management plan disetujui
For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan -
- 2.4.2.2 Referensi persetujuan VOC management plan : --
VOC Management Plan approval reference
- 2.5 Pembakaran sampah pada kapal (Regulasi 16)**
Shipboard incineration (regulation 16)
- Kapal memiliki pembakaran sampah
The ship has an incinerator:
- 2.5.1 Dipasang pada atau setelah 1 Januari 2000 yang memenuhi dengan:
installed on or after 1 January 2000 that complies with
- .1 Resolusi MEPC.76(40), sebagaimana diubah²
Resolution MEPC.76(40), as amended² ✘
- .2 Resolusi MEPC.244(66)
Resolution MEPC.244(66) -



Certificate No: 00343-AP

2.5.2 Dipasang sebelum 1 Januari 2000 yang memenuhi :
Installed before 1 January 2000 which complies with:

- .1 Resolusi MEPC.59(33), sebagaimana diubah³
Resolution MEPC.59(33), as amended³
- .2 Resolusi MEPC.76(40), sebagaimana diubah²
Resolution MEPC.76(40), as amended²



**2.6 Kesetaraan (regulasi 4)
Equivalentents (regulation 4)**

Kapal telah diizinkan untuk menggunakan perlengkapan, material, alat atau peralatan yang dipasang pada kapal atau prosedur lain, bahan bakar alternatif, atau metode pemenuhan yang digunakan sebagai alternatif sesuai persyaratan pada Annex ini :



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:

Sistem atau peralatan <i>System or equipment</i>	Setara dengan <i>Equivalent used</i>	Referensi persetujuan <i>Approval reference</i>

² Sebagaimana diubah melalui resolusi MEPC.93(45)
As amended by resolution MEPC.93(45)

³ Sebagaimana diubah melalui resolusi MEPC.92(45)
As amended by resolution MEPC.92(45)

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa Catatan ini benar dalam segala hal
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Diterbitkan di : **JAKARTA**
Issued at

Tanggal : **02 JULY 2021**
Date



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

A.n Direktur Operasi
O.b Operation Director
Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.V.P Classification Operation

ARIEF BUDI PERMANA



Garbage Management Plan

Vessel: VOYAGER EXPLORER

IMO No.: 9319052

SYSTEM OWNER: GROUP HSQE

REV	DATE	DESCRIPTION	WRITTEN BY	CHECKED BY	APPROVED BY
0	18 th Feb 2016	New Procedure	Vernon Low	Indranil M.	Darren Ang
1	24 th Jan 2018	Revised Table 1 of Section 6.2 to include guidance for garbage when ships go along platform or within 500m of such platforms	Lindy Foong	Mohsen Mandani	Indranil M.
1	24 th Jan 2018	Section 7.2 Recommended Garbage types to include E-Waste as Point 5	Lindy Foong	Mohsen Mandani	Indranil M.
1	24 th Jan 2018	Appendix 1 Section 3 Description of the Garbage revised into two parts (Part I & II) & to include E-Waste	Lindy Foong	Mohsen Mandani	Indranil M.



1	24 th Jan 2018	Appendix 2 Garbage revised into two parts (Part I & II), & to include E-Waste	Lindy Foong	Mohsen Mandani	Indranil M.
1	24 th Jan 2018	Appendix 6 Placards Point 5 revised	Lindy Foong	Mohsen Mandani	Indranil M.
1	24 th Jan 2018	Section 1 Ship Particulars, GMP revised to include MEPC.277(70) & take MEPC.295(71) into consideration	Lindy Foong	Mohsen Mandani	Indranil M.
1	7 th Feb 2018	Section 5.3, GT and gt spelled out in full as gross tonnage	Lindy Foong	Mohsen Mandani	Indranil M.
1	8 th Feb 2018	Spelt out HMV and non-HMV in full (Harmful to Marine Environment and non-Harmful to Marine Environment)	Lindy Foong	Mohsen Mandani	Indranil M.

Initials in the approval boxes confirm that the document has been approved.

Refer to the Document Management System (DMS) for the current version. Electronic/paper copies out of the

For more information please visit <http://www.symantec.com>
This email has been scanned by the Symantec Email Security.cloud service.

TABLE OF CONTENTS

1. SHIP PARTICULARS	4
2. INTRODUCTION	5
3. RECORD OF CREW FAMILIARISATION	6
4. RECORD OF AMENDMENTS	7
5. REGULATORY REQUIREMENTS	8
5.1 <i>Garbage Management Plan</i>	8
5.2 <i>Placards</i>	8
5.3 <i>Garbage Record Book</i>	9
6. PREVENTION OF POLLUTION FROM GARBAGE	11
6.1 <i>General/waste minimisation</i>	11
6.2 <i>Shipboard garbage handling (collection, processing, storage and discharge)</i>	11
6.3 <i>Special exceptions for the discharge of garbage</i>	13
7. MATTERS TO BE ADDRESSED IN THE GARBAGE MANAGEMENT PLAN	14
7.1 <i>Designated person in charge of carrying out the plan</i>	14
7.2 <i>Procedures for collecting garbage</i>	14
7.2.1 <i>Plastics and plastics mixed with non-plastic garbage</i>	15
7.2.2 <i>Food wastes</i>	15
7.2.3 <i>Other garbage</i>	16
7.2.4 <i>Recovery of garbage at sea</i>	16
7.3 <i>Procedures for processing garbage</i>	17
7.3.1 <i>Grinders or comminuters</i>	18
7.3.2 <i>Incinerators</i>	19
7.3.3 <i>Management of cargo residues of solid bulk cargoes/wash water</i>	21
7.4 <i>Procedures for storing garbage or reusable or recyclable material</i>	22
7.5 <i>Procedures for discharging of garbage</i>	22
7.5.1 <i>Discharge of cargo residues of solid bulk cargoes/wash water</i>	23
7.6 <i>Training</i>	23
Appendix 1 <i>Form of Garbage Record Book</i>	1
Appendix 2 <i>Record of Garbage Discharges</i>	1
Appendix 3 <i>Training Record</i>	1
Appendix 4 <i>Definitions</i>	1
Appendix 5 <i>Inadequacy of Port Reception Facilities</i>	1
Appendix 6 <i>Placards</i>	1



1. SHIP PARTICULARS

Ship's name	VOYAGER EXPLORER
Ship type	SEISMIC SURVEY
Flag	INDONESIA
Port of registry	BATAM
Gross tonnage	2095
IMO number	9329052
International call sign	YBQV2
Number of people the ship is certified to carry	48
Identification (rank) of Garbage Management Officer	Chief Officer

This Plan has been developed in accordance with the Revised MARPOL Annex V, IMO Resolutions MEPC.219(63) – 2012 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V, MEPC.220(63) – 2012 Guidelines for the development of Garbage Management Plans, MEPC.277(70) – Amendments to MARPOL Annex V and MEPC.295(71) – 2017 Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V.



2. INTRODUCTION

This Plan is written in accordance with the requirements of Regulation 10 of the revised MARPOL Annex V (IMO Resolution MEPC.201 (62) Corr.1) with an entry into force date of 1 January, 2013.

The guidelines contained in IMO Resolution MEPC.220 (63) provide direction on complying with mandatory requirements for the development of a ship's Garbage Management Plan, and are intended to assist the ship owner/operator in implementing regulation 10.2 of the revised MARPOL Annex V.

Shipowners and operators should also consult other available technical guidance on shipboard garbage handling, including ISO 21070 – Standard for the Management and handling of shipboard garbage. This outlines best management practices for shipboard garbage management and, to the extent that it is consistent with the revised MARPOL Annex V, should be incorporated into any Garbage Management Plan.

The purpose of this Plan is to provide guidance to the Master and crew on board the ship on the procedures for collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It should detail the specific ship's equipment and arrangements, and the location of equipment operating manuals.

Routine drills conducted on board will ensure that the ship's staff is familiar with these procedures and with the use of the equipment on board.

This Plan is written in the working language of the crew.

Personnel must familiarise themselves with the Plan and its contents on joining the vessel.

For any Garbage Management Plan to be effective it has to be:

- Realistic, practical, and easy to understand and use
- Familiar to those with key functions on board the ship
- Evaluated, reviewed and updated regularly; and
- Tested regularly for viability.

The Garbage Management Plan must be agreed by the shipowner/ operator. The shipowner/operator is also responsible for the timely correction of the Plan.



4. RECORD OF AMENDMENTS

Change number	Revision details/description	Revised part	Title / name	Date

5. REGULATORY REQUIREMENTS

5.1 Garbage Management Plan

According to Regulation 10.2 of MARPOL Annex V:

"Every ship of 100 gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 or more persons, 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 based on the guidelines developed by the Organization and written in the working language of the crew."

It is a mandatory requirement to have a Garbage Management Plan on board. However, this Plan does not need to be approved by the administration.

5.2 Placards

There are mandatory requirements for the provision of placards.

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

The placards shall be written in the working language of the ship's crew and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other parties to the Convention, shall also be in English, French or Spanish.

It is recommended that all ships permanently post a summary declaration stating the prohibition and restrictions for discharging garbage from ships under MARPOL Annex V and the possible penalties for failure to comply. This declaration should be placed on placards which are at least 12.5 cm by 20 cm, made of durable material and fixed in conspicuous and prominent places on board the ship.

Placards should also be replaced when damage or wear compromises the readability of the declaration. The placards 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.

Placards should be displayed at eye line height and be printed in the working language of the crew. Ships which operate internationally will also have placards printed in English, French or Spanish, in accordance with regulation 10.1.2 of MARPOL Annex V. Sample placards are also included in this document's Appendix 6.



If the ship carries passengers, placards should also be placed in prominent places where passengers are accommodated and congregate. These include cabins and all deck areas open to passengers for recreational purposes.

5.3 Garbage Record Book

Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of another party to the Convention and every fixed or floating platform (fixed or floating structures located at sea which are engaged in exploration, exploitation or associated offshore processing of sea-bed mineral resources) shall be provided with a Garbage Record Book.

The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the form specified in the Appendix Form of Garbage Record Book to MARPOL Annex V Record of Garbage Discharges.

- a. Each discharge into the sea or to a reception facility, or a completed incineration, shall be promptly recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the discharge or incineration by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be at least in English, French or Spanish. If the entries are also made in an official language of the state whose flag the ship is entitled to fly, these entries in that language shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- b. The entry for each discharge or incineration shall include the date and time, the position of the ship, the category of the garbage and the estimated amount discharged or incinerated.
- c. The Garbage Record Book shall be kept on board the ship or the fixed or floating platform, and in a place where it is readily available for inspection at all reasonable times. This document shall be preserved onboard for a period of at least two years from the date of the last entry made in it.
- d. In the event of discharge or accidental loss referred to in regulation 7 of MARPOL Annex V, an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship less than 400 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official log-book detailing the location, circumstances of, and reasons for the discharge or loss, the details of the items discharged or lost, and the reasonable precautions taken to prevent or minimise such discharge or accidental loss.

The administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:

- a. Any ship engaged on voyages of one (1) hour or less in duration which is certified to carry 15 persons or more; or
- b. Fixed or floating platforms.



The competent authority of the government of a party to the Convention may inspect the Garbage Record Books or ship's official log-book 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 those books, and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such an entry.

Any copy so made, which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Garbage Record Book or ship's official log-book, shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Garbage Record Book or ship's official log-book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Note: please refer to Appendix A of this Plan for the Form of Garbage Record Book.



6. PREVENTION OF POLLUTION FROM GARBAGE

6.1 General/waste minimisation

To achieve cost-effective and environmentally sound results, many garbage management planners use a combination of complementary techniques to manage garbage, such as:

- a. Reduction at source
- b. Reuse or recycling
- c. Onboard processing (treatment)
- d. Discharge into the sea in those limited situations where it is permitted; and
- e. Discharge to a port reception facility.

When requisitioning stores and provisions, shipping companies should encourage their suppliers to remove or reduce all packaging, at an early stage, to limit the generation of garbage on board their ships.

When garbage is generated on board a ship, procedures should be defined to enable the crew to sort the material that can be reused on board the ship or recycled at an appropriate port reception facility.

Ship's garbage is made up of distinct components, some of which are regulated in MARPOL Annex V, while others may be regulated locally, nationally or regionally. Each component of the garbage should be evaluated separately to determine the best management practice for that type of garbage.

Garbage does not include those substances which are defined or listed in other Annexes to the MARPOL Convention.

In accordance with regulations 4.3 and 6.4 of MARPOL Annex V; when garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

6.2 Shipboard garbage handling (collection, processing, storage and discharge)

Regulation 3 of MARPOL Annex V provides that the discharge of all garbage into the sea is prohibited, with limited exceptions, as summarised in Table 1. Under certain conditions, discharge into the sea is permitted for, 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.

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 metres of such platforms ⁴ Regulation 5
	Outside special areas Regulation 4 (Distances are from the nearest land)	Within special areas Regulation 6 (Distances are from nearest land or nearest ice-shelf)	
Food waste comminuted or ground ²	≥3 nm, en route and as far as practicable ³	≥12 nm, en route and as far as practicable ³	Discharge permitted
Food waste not comminuted or ground	≥12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues ^{5,6} not contained in wash water	≥ 12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues ^{5,6} contained in wash water	≥ 12 nm, en route and as far as practicable	≥ 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives ⁶ contained in cargo hold wash water	Discharge permitted	≥ 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives ⁶ in deck and external surfaces wash water	Discharge permitted	Discharge 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

Table 1: Summary of restrictions on discharge of garbage into the sea under Regulations 4, 5 and 6 of MARPOL Annex V

Table notes:

1. When garbage is mixed with or contaminated by other harmful substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.
2. Comminuted or ground food wastes must be able to pass through a screen with mesh no larger than 25 mm.
3. The discharge of introduced avian products in the Antarctic area is not permitted unless incinerated, autoclaved or otherwise treated to be made sterile.

4. Offshore platforms located 12 nautical miles (nm) from the 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 metres 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.

When mixed with other discharges having different discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

Annex V: Garbage			
Special areas	Adopted	Date of entry into force	In effect from
Mediterranean Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	1 May 2009
Baltic Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	1 Oct 1989
Black Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	*
Red Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	*
"Gulf" Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	1 Aug 2008
North Sea	17 Oct 1989	18 Feb 1991	18 Feb 1991
Antarctic area (south of latitude 60 degrees south)	16 Nov 1990	17 Mar 1992	17 Mar 1992
Wider Caribbean region including the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea	4 July 1991	4 Apr 1993	1 May 2011

Table 2: Adoption, entry into force and effective dates of Special Areas

6.3 Special exceptions for the discharge of garbage

Regulation 3, 4, 5 and 6 of MARPOL Annex V shall not apply to:

- a. 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
- b. The accidental loss of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimising the escape; or
- c. The accidental loss of fishing gear from a ship provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss; or
- d. 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.

Exception of en route:

The en route requirements of regulations 4 and 6 of Annex V 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.



7. MATTERS TO BE ADDRESSED IN THE GARBAGE MANAGEMENT PLAN

7.1 Designated person in charge of carrying out the plan

In accordance with Regulation 10.2 of MARPOL Annex V, the Garbage Management Plan shall designate a person to be responsible for implementing the procedures it contains. Such a decision is determined by the company depending on ship type and trade; normally a senior deck or engineer officer would be appropriate.

The designated person should be assisted by departmental staff to ensure that the collection, separation and processing of garbage is efficient in all areas of the ship, and that the procedures in the Plan are followed.

7.2 Procedures for collecting garbage

Procedures for collecting garbage in this plan should;

- Identify suitable receptacles for collection and separation. Receptacles for each category should be clearly marked and distinguished by colour, size, graphics, shape or location.
- Note: Separation of garbage for the purposes of these guidelines is considered part of the collection process. Separation may take place at the source or at a separate designated station.
- Identify locations of receptacles and collection and separation stations
- Describe the process of how garbage is transported from the source of generation to the collection and separation stations
- Describe how garbage will be handled between primary collection and separation stations and other handling methods relating to:
 - The needs of reception facilities, taking into account possible local recycling arrangements
 - On board processing and potential reuse of garbage aboard ship storage, and
 - Discharge into the sea in those limited situations where it is permitted.
- Describe the training or education programmes to facilitate collection of garbage and sorting of reusable or recyclable material.

Procedures for collecting garbage generated on board ship should be based on 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.

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 different categories of garbage as it is generated. Receptacles on board can be drums, metal bins, cans, container bags, or wheelie bins.

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.

Receptacles should be clearly marked and distinguishable by graphic, 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.

The recommended garbage types that should be separated are:

1. Non-recyclable plastics and plastics mixed with non-plastic garbage
2. Food wastes (which includes materials contaminated by such wastes)
3. Rags
4. Recyclable material:
 - cooking oil
 - glass
 - aluminium cans
 - paper, cardboard, corrugated board
 - wood
 - metal; and
 - plastics (including styrofoam or other similar plastic material);
5. E-waste generated on board (e.g. electronic cards, gadgets, instruments, equipment, computers, printer cartridges, etc.); and
6. Garbage that might present a hazard to the ship or the crew (e.g., oily rags, light bulbs, acids, chemical, batteries).

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 will facilitate subsequent shipboard processing and minimise the amount of garbage which must be stored on board ship for return to port.

7.2.1 Plastics and plastics mixed with non-plastic garbage

Plastics are used for a variety of marine purposes including 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.

Regulation 3.2 of Annex V prohibits the discharge of all plastics into the sea. Plastic garbage must be retained on board ship for discharge at port reception facilities unless reduced to ash by incineration. When plastic is mixed with other garbage the mixture must be treated as if it were all plastic.

7.2.2 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 packaging and disposable eating utensils). These regulations may require incinerating, sterilising, double bagging or other special treatment 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.

7.2.3 Other garbage

Garbage in this category includes paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials. Vessels may find it desirable to separate dunnage, lining and packing material which will float since this material is subject to a different discharge limit than other garbage in this category (see Table 1). Such garbage should be kept separate from other garbage and preferably retained for discharge in port.

Separate cans or bags could be provided for receiving and storing glass, metal, plastics, paper or other items which can be recycled. To encourage crew members to deposit such items in the receptacles provided, proceeds generated from their return might be added to a ship's recreational fund.

Procedures for handling ship-generated garbage are divided into four phases: collection, processing, storage and discharge. Figure 1 presents a general plan for handling and storing ship-generated garbage.

7.2.4 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.

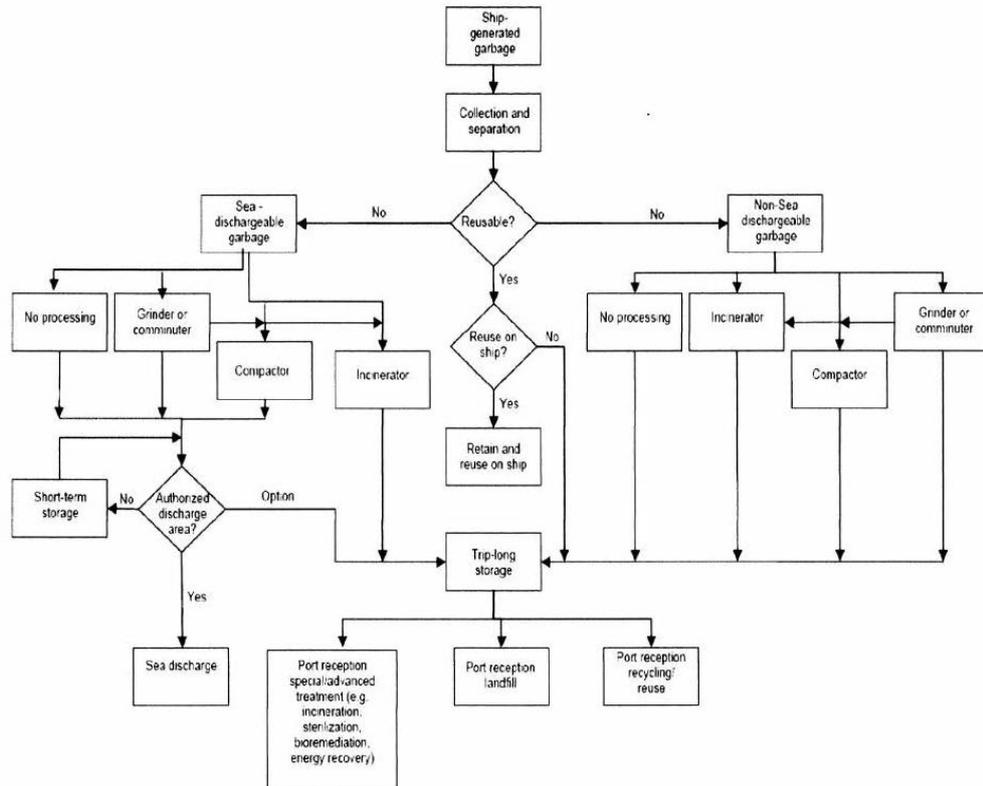


Figure 1: Options for shipboard handling and discharge of garbage

7.3 Procedures for processing garbage

Procedures for processing garbage in this plan should;

1. Identify the personnel responsible for operating the processing equipment
2. Identify available processing devices and their capacities
3. Identify the location of processing devices and processing stations
4. Identify the categories of garbage that are to be processed by each of the available processing devices
5. Describe how material that can be reused or recycled is to be handled between primary processing stations and the storage or transfer stations
6. Describe processing procedures used for:
 - a. The needs of reception facilities, taking into account available recycling arrangements
 - b. Storage; and

- c. Discharge into the sea in those limited situations where it is permitted.
7. Describe the training or education programmes to facilitate the processing of garbage and reuse or recycling of material
8. Identify standard operating procedures for the operation and maintenance of the equipment used to manage garbage. This may be done by reference to documents available on board.

Depending on factors such as ship type, area of operation and number of crew or passengers, 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.

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.

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 (see also section 7.3.3.)

Ships operating primarily in special areas or within three nautical miles (nm) of 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 will determine the suitability of compaction, incineration, or storage options.

7.3.1 Grinders or comminuters

The discharge of comminuted food wastes may be permitted under regulations 4.1.1 and 6.1.1 of MARPOL Annex V while 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.

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.

Although larger food scraps may be discharged beyond 12 nautical miles, it is recommended that comminuters be used even outside this limit because they hasten assimilation into the marine environment. Because food wastes comminuted with plastics cannot be discharged at sea, all plastic materials must be removed before food wastes are ground up.

Size reduction of certain other garbage items can be achieved by shredding or crushing and machines for carrying out this process are available for use on board ships.

It is recommended that garbage is not discharged into a ship's sewage treatment system unless it is approved for treating such garbage. Furthermore, garbage should not be stored in bottoms or tanks containing oily wastes. Such actions can result in faulty operation of sewage treatment or oily-water separator equipment and can cause sanitary problems for crew members and passengers.

It is recommended that the discharge from shipboard comminuters be directed into a holding tank when the vessel is operating within an area where discharge is prohibited.

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.

When operating inside a special area, regulation 6 of MARPOL Annex V requires all food wastes to be comminuted or ground before discharge into the sea. All discharges are to be made as far as practicable and not less than 12 nautical miles from the nearest land or ice-shelf.

7.3.2 Incinerators

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.

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 (IMO Resolution MEPC.76(40) – "Standard specification for shipboard incinerators", amended by Resolution MEPC.93(45)). 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.

In general, shipboard incineration should not be undertaken when the ship is in port or at an 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.

Table 4 presents options for the 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.

Each operator of the onboard garbage incinerator should be trained and familiar in the use of the equipment and the types of garbage that can be destroyed in the incinerator.

Examples of garbage	Special handling by vessel personnel before incineration	Incineration characteristics				Onboard storage space
		Combustibility	Reduction of volume	Residual	Exhaust	
Paper packaging food and beverage container	Minor - easy to feed into hopper	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky and not hazardous	Minimum
Fibre and paper board	Minor - reduce material to size for feed; minimum manual labour	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky & not hazardous	Minimum
Plastic packaging, food and beverage containers, etc.	Minor - easy to feed into hopper	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky & not hazardous based on incinerator design	Minimum
Plastic sheeting, netting, rope and bulk material	Moderate - manual labour time to size reduction	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky & not hazardous based on incinerator design	Minimum
Rubber hoses and bulk pieces	Major - manual labour time to size reduction	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky & not hazardous based on incinerator design	Minimum
Metal food and beverage containers, etc.	Minor - easy to feed into hopper	Low	Less than 10%	Slag	Possibly smoky & not hazardous	Moderate
Metal cargo, bulky containers, thick metal items	Major - manual labour time to size reduction (not easily incinerated)	Very Low	Less than 5%	Large metal fragments and slag	Possibly smoky & not hazardous	Maximum
Glass food and beverage containers, etc	Minor - easy to feed into hopper	Low	Less than 10%	Slag	Possibly smoky & not hazardous	Moderate
Wood, cargo containers and large wood scrapes	Moderate - manual labour time for size reduction	High	Over 95%	Powder ash	Possibly smoky & not hazardous	Minimum

* Check local rules for possible reductions.

Table 3: Incineration options for shipboard-generated garbage

Some of the disadvantages of incinerators may include the possible hazardous nature of the ash or vapour, dirty operation, and 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, though the additional equipment to perform automatic functions will require more installation space.

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 vaporised hydrochloric (HCl) and hydrocyanic (HCN) acids. These and other intermediary products of combustion of waste containing plastics are toxic to humans and marine life.

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.

7.3.3 Management of cargo residues of solid bulk cargoes/wash water

Cargo residues are considered harmful to the marine environment and subject to 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 parameters (see note 1 below):

1. Acute Aquatic Toxicity Category 1; and/or
2. Chronic Aquatic Toxicity Category 1 or 2; and/or
3. Carcinogenicity (see note 2 below) Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or
4. Mutagenicity (see note 2 below) Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or
5. Reproductive Toxicity (see note 2 below) Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or
6. Specific Target Organ Toxicity Repeated Exposure (see note 2 below) 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).

Notes:

- 1) The criteria are based on UN GHS, fourth revised edition (2011). For specific products (e.g. metals and inorganic metal compounds) guidance available in UN GHS, annexes 9 and 10 are essential for proper interpretation of the criteria and classification and should be followed.
- 2) 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.

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 7.2 of the IMSBC Code.

When the master, based on the information received from the relevant port authorities, determines that there are no adequate reception facilities 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.

7.4 Procedures for storing garbage or reusable or recyclable material

Garbage collected from living and working areas throughout the ship should be delivered to designated processing or storage locations. Garbage that must be returned to port for discharge may require long-term storage depending on the length of the voyage or arrangements for off-loading (e.g., transferring garbage to an offshore vessel for subsequent transfer ashore). Garbage which may be discarded overboard may require short-term or no storage. In all cases, garbage should be stored in a manner which avoids health and safety hazards. If 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.

Procedures for storing garbage in this Plan should:

1. Identify the location, the intended use, and the capacities of available storage stations for each category of garbage or reusable or recyclable material. Sufficient storage space and equipment (e.g. cans, drums, bags or other containers) should be provided. Where space is limited, vessel operators are encouraged to install compactors or incinerators. To the extent possible, all processed and unprocessed garbage which must be stored for any length of time should be in tight, securely covered containers.
2. Describe the conditions under which the garbage will be stored (for example, "food – frozen"; "cans – compacted and stacked"; "paper – compacted and should remain dry"). The ship should use separate cans, drums, boxes, bags or other containers for short-term (disposable garbage) and trip-long (non-disposable garbage) storage. Food wastes and associated garbage which are 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. Both types of garbage should be stored in separate clearly marked containers to avoid incorrect discharge and treatment on land. Disinfection and both preventative and remedial pest control methods should be applied regularly in garbage storage areas.
3. Describe how garbage, including reusable and recyclable material, is to be handled between storage stations and discharge with regard to:
 - a. Discharge to reception facilities, taking into account available recycling arrangements, and
 - b. Discharge into the sea in those limited situations where it is allowed.
4. Describe the training or education programmes to facilitate the storage of garbage and options for reusing and recycling components of the waste stream.

7.5 Procedures for discharging of garbage

Although discharge is possible under Annex V, discharge of garbage to port reception facilities should be given first priority. Discharge of ship-generated garbage must be done in a manner consistent with the regulations summarized in Table 1.

When discharging of garbage, the following points should be considered:

1. 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 under Annex V are not permitted to be discharged over board. These wastes must be delivered to the nearest port reception facilities.
2. Cleaning agents and additives in deck and external surfaces wash water which are not harmful to the marine environment can be discharged at sea.
3. Maintenance/operational 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 discharge requirements take precedence.
4. To ensure timely transfer of large quantities of ship-generated garbage to port reception facilities, it is essential for ships or their agents to make arrangements for garbage reception well in advance. At the same time, discharge needs should be identified in order to make arrangements for garbage requiring special handling or other necessary arrangements. Special discharge needs might include off-loading food wastes and associated garbage which may carry certain disease or pest organisms.

The Garbage Management Plan should describe the procedures to ensure and demonstrate compliance with the requirements of the revised MARPOL Annex V for the discharge of garbage.

7.5.1 Discharge of cargo residues of solid bulk cargoes/wash water

Further to Section 7.3.5.

Cargo residues 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.

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 wash water.

When the "port of departure" and the "next port of destination" is the same, to discharge cargo hold wash water the ship must be en route and the discharge must take place not less than 12 nm from the nearest land.

7.6 Training

Ship operators should establish detailed training programmes for personnel operating and maintaining ships' garbage reception or processing equipment. It is suggested that programmes include instruction on what constitutes garbage and the relevant regulations governing garbage handling and disposal. Training programmes should be reviewed annually and updated when required.



The designated person should provide training to all crew involved in operating garbage processing equipment and collecting, separating and disposing of garbage as part of their operational responsibilities. This should be carried out periodically depending on the ship's SMS system.

Training may include visual material such as videos, photographs, poster demonstrations and exercises.



Appendix 1 Form of Garbage Record Book

Name of ship : _____
Distinctive number or letters : _____
IMO No. : _____
Period : From _____ To _____

1. Introduction

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. Garbage and garbage management

Garbage means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, incinerator ashes, 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.

3. Description of the garbage

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:

Part I

- A. Plastics
- B. Food wastes
- C. Domestic wastes (e.g., paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)
- D. Cooking oil
- E. Incinerator ashes
- F. Operational wastes
- G. Animal carcasses
- H. Fishing gear
- I. E-waste



Part II

J. Cargo residues (non-Harmful to the Marine Environment)

K. Cargo residues (Harmful to the Marine Environment)

4. Entries in the Garbage Record Book

4.1 Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

4.1.1 When garbage is discharged to a reception facility ashore or to other ships:

1. Date and time of discharge
2. Port or facility, or name of ship
3. Categories of garbage discharged
4. Estimated amount discharged for each category in cubic metres
5. Signature of officer in charge of the operation.

4.1.2 When garbage is incinerated:

1. Date and time of start and stop of incineration
2. Position of the ship (latitude and longitude) at the start and stop of incineration
3. Categories of garbage incinerated
4. Estimated amount incinerated in cubic metres
5. Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.3 When garbage is discharged into the sea in accordance with regulations 4, 5 or 6 of MARPOL Annex V:

1. Date and time of discharge
2. Position of the ship (latitude and longitude). Note: for cargo residue discharges, include discharge start and stop positions.
3. Category of garbage discharged
4. Estimated amount discharged for each category in cubic metres
5. Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.4 Accidental or other exceptional discharges or loss of garbage into the sea, including in accordance with regulation 7 of Annex V of MARPOL:

1. Date and time of occurrence
2. Port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known)
3. Categories of garbage discharged or lost
4. Estimated amount for each category in cubic metres
5. The reason for the discharge or loss and general remarks.

4.2 Amount of garbage

The amount of garbage on-board should be estimated in cubic metres, if possible separately by category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of garbage. It is recognised 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.



Appendix 2 Record of Garbage Discharges

PART I

Name of ship : _____
 Distinctive number or letters : _____
 IMO No. : _____

Garbage categories

- A. Plastics
- B. Food wastes
- C. Domestic wastes (e.g., paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)
- D. Cooking oil
- E. Incinerator ashes
- F. Operational wastes
- G. Animal carcasses
- H. Fishing gear
- I. E-waste

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 (m ³)	Remarks: (e.g. start/stop time and position; general remarks)	Certification/ Signature
			Into sea (m ³)	To reception facilities or to another ship (m ³)			



Exceptional discharge or loss of garbage under Annex V Regulation 7 (Exceptions)

Date/Time	Port of position of the ship (latitude/longitude and water depth if known)	Category	Estimated amount lost or discharged (m ³)	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)	Certification/Signature

Master's Signature: _____

Date: _____

PART II

For all cargo residues as defined in Annex V Regulation 1.2 (Definitions)

Garbage categories:

- J. Cargo residues (non-Harmful for Marine Environment)
- K. Cargo residues (Harmful for Marine Environment)

Discharges under regulations 4 (Discharge of garbage outside special areas) and 6 (Discharge of garbage within special areas)

Date/Time	Position of the ship (latitude/longitude) or port if discharged ashore	Category	Estimated amount discharged		Start and stop positions of the ship for discharges into the sea	Certification/Signature
			Into sea (m ³)	To reception facilities or to another ship (m ³)		

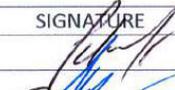
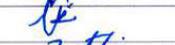
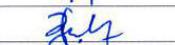
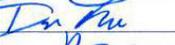
Master's Signature: _____

Date: _____

Voyager Explorer

Garbage Management Plan (with 2018 MARPOL Annex V amendments)

Training attendance

NAME	POSITION	DATE	SIGNATURE
VITALII MIRONENKOV	MASTER	01/03/2018	
ARDO KANGRU	CH.OFFICER	01/03/2018	
KUSTORO BIN TANDJA	2-nd OFFICER	01/03/2018	
AMAL AKBAR	3RD OFFICER	01/03/2018	
NIMIC FORDNANDO	CH.ENGINEER	01/03/2018	
AGOMAA CHRISTOPHER	2-ND ENGINEER	01/03/2018	
HERU HARDIYANTO	3RD ENGR	01/03/2018	
MUHAMMAD ALI	BOSUN	01/03/2018	
HERMAN	AB	01/03/2018	
ISKANDAR BIN DAYUNG	AB	01/03/2018	
RAJA MUHAMAD RAUF	AB	01/03/2018	
ALFAN FAID ZAMANI	OILER	01/03/2018	
SABTU BIN ISMAIL	OILER	01/03/2018	
BELLA KUMBARA VIRNANDO	OILER	01/03/2018	
ZULMA HENDRI	FITTER	01/03/2018	
RASTONO	COOK	01/03/2018	
MUCHTAR HAJI SAKE	COOK	01/03/2018	
AZHARI ANWAR	STEWARD	01/03/2018	
ZULFAHRI	STEWARD	01/03/2018	
AUNG PYAE WIN	ETO	01/03/2018	
JOANES GUSTAVE	MEDIC	01/03/2018	
COLIN FINNIGAN	HSE ADVISER SB	01/03/2018	
MCDONALD MICHAEL	PARTY CHIEF	01/03/2018	
PEREZ AARON MARIBBAY	OBSERVER	01/03/2018	
OLLADA EMMANUEL	S/L OBSERVER	01/03/2018	
EVGENII GONCHAROV	S/L SOURCE MECH	01/03/2018	
ALEXANDR SIDOROV	CH.SOUCE MECH	01/03/2018	
VIKTOR PARASHCHUK	SOURCE MECH	01/03/2018	
KONSTANTIN TKACHENKO	S/L SOURCE MECH	01/03/2018	
FIRCH DIRK ALLEN	CH.NAVIGATOR	01/03/2018	
ZHENG FEI	CLIENT BGP	01/03/2018	



TARIAO ALMANITO	TECHNICIAN	01/03/2018	
Erwin Rustam	MMO	01/03/2018	
SONG ZHIGUO	NAVIGATOR	01/03/2018	
LI TONG	NAVIGATOR	01/03/2018	
RIO AGUSTONO	NAVIGATOR	01/03/2018	
MOU ZHENBEI	NAVIGATOR	01/03/2018	
SLAMET BUDIHAI	HSE ADVISER BP	01/03/2018	
DEVY YANUS	CLIENT BP	01/03/2018	
Kapten Yuliawan Diceu K	Safety Officer	01/03/2018	

Appendix 4 Definitions

When developing a Garbage Management Plan, you will need to know the following definitions:

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.
2. Cargo residues means the remnants of any cargo which are not covered by other 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.
3. 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.
4. Domestic wastes means all types of wastes not covered by other Annexes that are generated in the accommodation spaces on board the ship. Domestic wastes do not include grey water.
5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. Food wastes means any spoiled or unspoiled food substances and includes fruits, vegetables, dairy products, poultry, meat products and food scraps generated aboard ship.
9. Garbage means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, incinerator ashes, 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.
10. Incinerator ashes means ash and clinkers resulting from shipboard incinerators used for the incineration of garbage.
11. 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:
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.

12. Operational wastes means all solid wastes (including slurries) not covered by other Annexes 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.
13. 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.
14. Special area means a sea area where for recognised 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.



Appendix 5 Inadequacy of Port Reception Facilities

Form for reporting alleged inadequacy of port reception facilities for garbage.

1. Country : _____

Name of port or area : _____

Location in the port : _____

Date of incident : _____

2. Type and amount of garbage for discharge to facility:

a. Total amount:

Food waste : _____ M3

Cargo-associated waste : _____ M3

Maintenance waste : _____ M3

Other : _____ M3

b. Amount not accepted by the facility

Food waste : _____ M3

Cargo-associated waste : _____ M3

Maintenance waste : _____ M3

Other : _____ M3

3. Special problems encountered:

Undue delay

Inconvenient location of facilities

Unreasonable charges for use of facilities

Use of facility not technically possible

Special national regulations

Other



4. Remarks (e.g. information received from port authorities or operators of reception facilities)

5. Ship's particulars

Name of ship : _____

Owner or operator : _____

Distinctive number or letters : _____

Port of registry : _____

Number of persons on board : _____

Date of completion of form

Signature of Master



Appendix 6 Placards

Placard targeting crew and shipboard operations

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

The MARPOL Convention and domestic law prohibit the discharge of most garbage from ships. Only the following garbage types are allowed to be discharged and under the specified conditions.

Outside Special Areas designated under MARPOL Annex V:

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



Placard for ships operating within 500 metres of such platforms

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

The MARPOL Convention and domestic law prohibit the discharge of all garbage into the sea from fixed or floating platforms and from all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms.

Exception:

Comminuted or ground food wastes may be discharge from fixed or floating platforms located more than 12 miles from the nearest land and from all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms. Comminuted or ground food wastes must be capable of passing through a screen no larger than 25 millimetres.

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

Violation of these requirements may result in penalties.

Placard targeting passengers

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

The MARPOL Convention and domestic law generally prohibit the discharge of most forms of garbage from ships into the sea.

Violation of these requirements may result in penalties.

All garbage is to be retained on board and placed in the bins provided.



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 27
Last update: 31/12/2017

JAMAICA

The Jamaica Defense Force Coast Guard
HMJS Cagway
Port Royal
Kingston 1

Radio Call Sign: 6YX (24 hrs)

Tel: +1 876 967 8031-3
+1 876 967 8193 (24 hrs)
Fax: +1 876 967 8278

Telex:

Email:

Languages understood:

The Office of Disaster Preparedness and Emergency Management
12 Camp Road
Kingston 4

Radio Call Sign:

Tel: +1 876 928 5111-4
+1 876 938 2250-1
Fax: +1 876 928 5503

Telex:

Email:

Languages understood:

The Maritime Authority of Jamaica
2nd Floor, The Office Centre Building
12 Ocean Boulevard
Kingston
Kingston Jamaica
Radio Call Sign:

Tel: +1 876 967 1060, +1 876 967 1065
Fax: +1 876 922 5765

Telex:

Email: safety@jamaicaships.com

Languages understood: English

JAPAN

Operations Center/Administration Division
Guard and Rescue Department
Japan Coast Guard

Radio Call Sign:

Tel: +81 3 3591 9000
Fax: +81 3 3591 8701
Telex: 722 2853 JAMCC

Email:

Languages understood:

In the event of an incident, report should be made to the nearest MRCC as the first point of contact:

1st Regional Coast Guard HQ
Otaru

Radio Call Sign:

Tel: +81 1 34270118
Fax:
Telex: 952716 JMSAOT J
Email:

Languages understood:

2nd Regional Coast Guard HQ
Shiogama

Radio Call Sign:

Tel: +81 22 3630111/3
Fax:
Telex: 859227 JMSASI J
Email:

Languages understood:

3rd Regional Coast Guard HQ
Yokohama

Radio Call Sign:

Tel: +81 45 2110773/4
Fax:
Telex: 3822586 JMSAYO J
Email:

Languages understood:

4th Regional Coast Guard HQ
Nagoya

Radio Call Sign:

Tel: +81 52 6611611/2
Fax:
Telex: 4934961 JMSANA J
Email:

Languages understood:

5th Regional Coast Guard HQ
Kobe

Radio Call Sign:

Tel: +81 78 3916551/2
Fax:
Telex: 5663797 JMSAKO J
Email:

Languages understood:

6th Regional Coast Guard HQ
Hiroshima

Radio Call Sign:

Tel: +81 82 2515111/5
Fax:
Telex: 652905 JMSAHI J
Email:

Languages understood:

7th Regional Coast Guard HQ
from Koji to Moji

Radio Call Sign:

Tel: +81 933 212931/2/3
Fax:
Telex: 713440 JMSAKI J
Email:

Languages understood:

Generated: 02/01/2018



8th Regional Coast Guard HQ Maizuru	Tel: +81 773 764100/1 Fax: Telex: 5734455 JMSAMA J Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:
9th Regional Coast Guard HQ Niigata	Tel: +81 25 2444151 Fax: Telex: 3122472 JMSANI J Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:
10th Regional Coast Guard HQ Kagoshima	Tel: +81 988 670118 Fax: Telex: 782266 JMSAKA J Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:
11th Regional Coast Guard HQ Naha	Tel: +81 988 664999 Fax: Telex: 795211 JMSANH J Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:
<i>In the case of incidents from any fixed or floating drilling rig or other offshore installation when engaged in the exploration, exploitation or associated offshore processing of sea-bed mineral water resources, the present national operational contact points are listed below, in addition to the above:</i>	
Hokkaido Mine Safety and Inspection Bureau Sapporo	Tel: +81 11 709 2311 +81 11 709 2481 Fax: +81 11 709 2486 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:
Kanto-Tohoku Mine Safety and Inspection Department Sendai	Tel: +81 22 263 111 +81 22 221 4840 Fax: +81 22 263 0590 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:
Kanto-Tohoku Mine Safety and Inspection Department Kanto Branch Tokyo	Tel: +81 3 3216 5641 +81 3 3213 7907 Fax: +81 3 3211 2770 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:
Ministry of International Trade and Industry Industrial Location and Environmental Protection Bureau Mine Safety Division	Tel: +81 3 3501 1870 Fax: +81 3 3501 6565 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:
Chubu-Kinki Mine Safety and Inspection Department Nagoya	Tel: +81 52 951 2661 +81 52 861 0558 Fax: +81 52 961 8578 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:
Kinki Branch of Chubu-Kinki Mine Safety and Inspection Department Osaka	Tel: +81 6 941 9261 +81 6 941 3481 Fax: +81 6 941 9481 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:

Generated: 02/01/2018



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 29
Last update: 31/12/2017

Shikoku Branch of Chugoku-Shikoku Mine
Safety and Inspection Department
Takamatsu

Tel: +81 878 31 3141
+81 878 31 8736
Fax: +81 878 36 2604

Radio Call Sign:

Languages understood:

Chugoku-Shikoku Mine and Safety
Inspection Department
Hiroshima

Tel: +81 82 224 5753
Fax: +81 82 228 8588

Radio Call Sign:

Languages understood:

Kyushu Mine Safety and Inspection Bureau
Fukuoka

Tel: +81 92 481 1801
+81 92 431 7767
Fax: +81 92 471 7436

Radio Call Sign:

Languages understood:

Naha Mine Safety Inspection Office
Naha

Tel: +81 988 88 8465
Fax: +81 988 88 6478

Radio Call Sign:

Languages understood:

JERSEY (UNITED KINGDOM)

Ports of Jersey Ltd
Maritime Operations Centre
Maritime House
La Route du Port Elizabeth
St Helier
JE1 1HB Jersey (United Kingdom)
Radio Call Sign: GUD

Tel: 00 44 1534 447705
Fax: 00 44 1534 499089
Telex:
Email: jerseycoastguard@ports.je

Languages understood: English

JORDAN

Jordan Maritime Commission
Jordan Maritime Commission
P.O.Box 171
Aqaba
AQABA
77110 Jordan
Radio Call Sign:

Tel: 00962 3 2015858
Fax: 00962 3 2031553
Telex: 62262 PORT JO
62352 PORT JO
Email: jma@jma.gov.jo

Languages understood: Arabic, English

KAZAKHSTAN

Republican State Enterprise "Aktau and Bautino ports' maritime administration"
13 microdistrict
Aktau
130000 Kazakhstan
Radio Call Sign:

Tel: +77292305801
Fax: +77292305800
Telex:
Email: map_aktau_bautino@mid.gov.kz

Languages understood: Russian

Generated: 02/01/2018



KENYA

Contact may also be made directly with:

Ministry of Transport
P.O. Box 52692-00200
Kenya
Nairobi Kenya
Radio Call Sign:

Tel: Main +254 20 2729200
+254 20 2724553
Telex:
Email: info@transport.go.ke

Languages understood:

Kenya High Commission
45 Portland Place
London
W1B 1AS United Kingdom
Radio Call Sign:

Tel: +44207 7636 2371
Fax: Main +440207 323 6717
Telex:
Email:

Languages understood:

Kenya Maritime Authority
White House, Moi Avenue
Mombasa
95076-80104 Kenya

Tel: +254(0)41 2318398, +254(0)41
2318399, +254 20 2381203, +254 20
2381204
Fax: +254(0)41 2318397, +254 20
2381202

Telex:
Email: info@maritimeauthority.co.ke

Languages understood:

Radio Call Sign:

KENYA MARITIME AUTHORITY
P.O. Box 95076-80104 MOMBASA
Mombasa
MOMBASA
80104 Kenya
Radio Call Sign:

Tel: +254 41 2318398/9
Fax: +254 41 2318397
Telex:
Email: info@kma.go.ke

Languages understood: English

KIRIBATI

Ministry of Transport Communications*
and Tourism
Marine Division
P.O. Box 487 BETIO
Tarawa
Radio Call Sign:

Tel: +686 26003/26468
Fax: +686 26187/26512
Telex:
Email:

Languages understood:

KUWAIT

Environment public authority
Shuwaikh Industrial Area - Besides Ministry of Information (Head Quarters)
adan - block 5 -LandFill Site (Branch 2)
salwa - Block 13, Street 17 (Branch 3)
Kuwait
13104 Kuwait
Radio Call Sign: VEF.CH 73/77 or 16 (24 hrs)

Tel: 00965-99089477, 0096525659744-
0096525611741-0096524828658-
0096524846518

Fax:
Telex:
Email: hkaram525@gmail.com

Languages understood: Arabic, English

Alternatively, spills can be reported directly to the nearest Port Authority:

Shuwaikh Port*

Tel: +965 481 0446
Fax: +965 481 4196
Telex:
Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

Shuaiba Port*

Tel: +965 326 0069
Fax: +965 326 3285
Telex:
Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

LATVIA

Latvian Coast Guard Service Maritime Rescue Co-ordination Centre Riga
Maritime Rescue Co-ordination Centre Riga
Meldru iela 5a
Riga
LV - 1015 Latvia
Radio Call Sign: RIGA RESCUE RADIO 2182 kHz / Ch 16 VHF

Tel: +371 67323103, +371 67082070,
+371 67082071, +371 29476101
Fax: +371 67320100, +371 29270690
Telex: Immarsat-C: 581 427518510
Email: sar@mrcc.lv / www.mrcc.lv

Languages understood: English, Russian

Generated: 02/01/2018

MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 31
Last update: 31/12/2017

LEBANON

Ministry of Public Works & Transport*
Directorate General of Land & Maritime Transport
George poot Street
Starco Building 3rd floor Beirut
Radio Call Sign:

Tel: +961 1 371644/5/6
Fax: +961 1 371647
Telex:
Email: ministry@transportation.gov.lb

Languages understood:

LIBERIA

Liberia Maritime Authority (LiMA)
MRCC - Monrovia
Division of Monotoring, Surveillance & Rescue, Liberia Coast Guard Headquarter
1000 Monrovia Liberia

Tel: 00-231-777-092229, 00-777-290158

Fax:
Telex:
Email: MRMRCC@LIMA-LIBERIA.COM,
MRCC.MONROVIA@YAHOO.COM

Radio Call Sign: (+870) 772222715/772222716

Languages understood: English

Liberia Maritime Authority (LiMA)
MRCC-Monrovia, Division of Monitoring, Surveillance & Rescue
MRMRCC, Liberia Coast Guard Headquarters, Bushrod Island
1000 Monrovia Liberia

Tel: 00-231-886-284317

Fax:
Telex:
Email: omascobotoe@gmail.com,
omascob78@yahoo.com

Radio Call Sign: +870-772222715/772222716

Languages understood: English

For incidents involving all ships, occurring within the territorial waters of the Republic of Liberia, the office to contact is:

Office of the Commissioner of Maritime Affairs
Bureau of Maritime Affairs, R.L.
Tubman Boulevard
PO Box 10-9042 1000 Monrovia 10
Monrovia Liberia
Radio Call Sign:

Tel: 231 77 206 108
Fax: +231 227044/226069
Telex:
Email:

Languages understood:

Permanent Mission of the Republic of Liberia to the IMO
107 Frenchchurch Street
3rd Floor
London
EC3M 5JF United Kingdom
Radio Call Sign:

Tel: +44 (0)20 7702 1243
Fax: +44 (0)20 7702 2639
Telex:
Email: info@liberianpm.org.uk

Languages understood: English

Office of the Deputy Commissioner of
Maritime Affairs, R.L.
Liberian International Ship & Corporate Registry 8619 Westwood Center Drive
Suite 300
Vienna, Virginia
22182 United States
Radio Call Sign:

Tel: +1 703 790 3434, +1 703 963 6216
Fax: +1 703 790 5655 (24hrs)
Telex:
Email: investigations@liscr.com

Languages understood:

LIBYA

Director General
Technical Centre for Environment Protection (TCEP)
Box 83618
Tripoli

Tel: +218 21 4448452
+218 21 4445795
Fax: +218 21 3338098/97
Telex: 20138 TCEP LY
Email:

Radio Call Sign:

Languages understood:

LITHUANIA

Maritime Rescue Co-ordination Centre of Lithuanian Naval Force
N. Uosto str. 24
Klaipeda
LT-92244 Lithuania
Radio Call Sign: Klaipeda rescue

Tel: +370 46 391 257, +370 46 391 258

Fax: +370 46 391 259
Telex:
Email: mrcc@mil.lt

Languages understood: English, Russian

Generated: 02/01/2018



MADAGASCAR

AGENCE PORTUAIRE, MARITIME ET FLUVIALE (APMF)
APMF Siège
Route des hydrocarbures, Près LNTPB
Alarobia
ANTANANARIVO
101 Madagascar
Radio Call Sign:

Tel: +261321125759, +261321125700,
+2613302895166
Fax: +261 20 22 539 34
Telex:
Email: adonistafangy@yahoo.fr,
apmf@apmf.mg, adonis@apmf.mg

Languages understood: English, French

MALAYSIA

Marine Department Headquarters
Marine Department Malaysia
P.O. Box 12 Jalan Limbungan
Port Klang
Selangor
42007 Malaysia
Radio Call Sign:

Tel: +60331695161
Fax:
Telex:
Email: fairoz@marine.gov.my

Languages understood: English

Marine Department Malaysia
Vessel Traffic Services (VTS)
Marine Department Malaysia, Marine Headquarters
P.O.Box 12, Jalan Limbungan
Port Klang
Selangor
42007 Malaysia
Radio Call Sign:

Tel: 603 31695233, 603 31670530
Fax: 603 31671334
Telex:
Email: fairoz@marine.gov.my

Languages understood: English

Department of Environment
Ministry of Natural Resources and Environment
Level 1-4, Podium 2 & 3, Block 4G3, Precinct 4
Putrajaya
62574 Malaysia
Radio Call Sign:

Tel: 603 88891972
Fax: 603 88891973
Telex:
Email: aduan_k@doe.gov.my

Languages understood: English

MALDIVES

MNDF Coastguard
Coast Guard Building
2nd Floor
Henveyru
Male' Maldives
Radio Call Sign: 8Q

Tel: +9603338898, +9603325981,
+9603398898
Fax: +9603325134
Telex: nil
Email: emeye1@hotmail.com

Languages understood: English

Transport Authority
Huravee Building
1st Floor
Henveyru
Male'
20114 Maldives
Radio Call Sign: 8Q

Tel: +9603343408, +9607772319
Fax: +9603343434, +9603303925
Telex: nil
Email: anasir@transport.gov.mv

Languages understood: English

Transport Authority
Huravee Building 1st Floor
Male'
Maldives
Male'
20114 Maldives
Radio Call Sign: 8Q

Tel: +9603343411
Fax: +9603343434, +9603303925
Telex: nil
Email: yasir@transport.gov.mv

Languages understood: English

Maldives Ports Ltd
Ports Building
2nd Floor
Mafannu
Male' Maldives
Radio Call Sign: 8Q

Tel: +9604429339, +9607771966
Fax: +9603325293
Telex: nil
Email: hm@port.com.mv

Languages understood: English

Generated: 02/01/2018



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 33
Last update: 31/12/2017

MALTA

Transport Malta
Merchant Shipping Directorate
Malta Transport Centre
Lija
LJA 2021 Malta
Radio Call Sign:

Tel: 00356 21250360
Fax: 0035621241460
Telex:
Email: mershipmalta.tm@transport.gov.mt

Languages understood: English

Transport Malta Ports and Yachting Directorate
Malta Transport Centre
Marsa
MRS 1917 Malta

Tel: +356 2122 4577
+356 9949 4313 mb
Fax: +356 2122 6309
Telex: 1110 MW
Email: david.bugeja@transport.gov.mt

Languages understood:

Radio Call Sign:

MARSHALL ISLANDS

Marshall Islands Maritime Administrator
International Registries, Inc.
11495 Commerce Park Drive
Reston
Virginia
20191 United States
Radio Call Sign:

Tel: +1 703 620 4880
Fax: +1 703 860 2284
Telex:
Email: rlorigan@register-iri.com,
dutyofficer@register-iri.com

Languages understood: English

For incidents involving all ships, occurring within the territorial waters of the Republic of the Marshall Islands, please contact:

Ministry of Transport and Communications*
PO Box 1079
Majuro
Majuro
MH 96960 Marshall Islands
Radio Call Sign:

Tel: +692 625 8869
Fax: +692 625 6083
Telex:
Email: mimote@ntamar.net

Languages understood: English

Marshall Islands Port Authority*
PO Box 3265
Majuro
96960 Marshall Islands

Tel: +692 625 8269
+692 625 8569
+692 625 8805

Fax: +692 625 4269

Telex:

Email: import@ntamar.net

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Environmental Protection Authority
PO Box 1322
Majuro
MH 96960 Marshall Islands

Tel: +692 625 3035
+692 625 5203

Fax: +692 625 5202

Telex:

Email: rmiepa@ntamar.net /
eparmi@ntamar.net

Languages understood: English

Radio Call Sign:

MAURITANIA

Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime Direction de la Marine Marchande
Direction de la Marine Marchande
Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime
Nouakchott
nouakchott
137 Mauritania
Radio Call Sign:

Tel: 00 222 46866336
Fax: 00 222 45297104
Telex: 00 222 45297104
Email: vsidaty69@yahoo.fr

Languages understood: Arabic, French

Port Autonome de Nouadhibou*
P.O. Box 236
Nouadhibou

Tel: +222 52134

Fax:

Telex: 441

Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

Directeur du Port de Nouakchott*
Ministère de l'Equipment Nouakchott

Tel: +222 52274

Fax:

Telex: 551

Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

Generated: 02/01/2018



MAURITIUS

Mauritius Ports Authority
Port Administration Building
Mer Rouge
Port Louis

Tel: +230 240 0415
+230 216 3504
+230 206 5400
Fax: +230 240 0856
+230 242 8314
Telex: 4238 MAUPORT IW
Email: mauport@intnet.mu
Languages understood: English, French

Radio Call Sign:

National Coast Guard
The Commandant
Headquarters
Fort William Port Louis

Tel: +230 212 2747
+230 208 8317
Fax: +230 212 2770
Telex: 4880
Email: comdneg:intnet.mu
Languages understood: English, French

Radio Call Sign:

Department of Environment
Ken Lee Tower
cnr Barracks & St Georges Streets
Port Louis

Tel: +230 212 8332
Fax: +230 212 9407

Radio Call Sign:

Languages understood: English, French

MEXICO

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Boulevard Adolfo López Mateos No. 1990, Piso 5
Colonia Tlacopac, Delegación Álvaro Obregón
Distrito Federal
01049 Mexico

Tel: +52 (55) 52 65 32 57, +52 (55) 57 23
93 00 Ext. 26006

Radio Call Sign:

Fax:
Telex:
Email: ccasarru@sct.gob.mx
Languages understood: English, Spanish

Jefatura del Estado Mayor General de la Armada de México
Eje 2 Oriente, Tramo H, Escuela Naval Militar No. 861
Edificio "B", Tercer Nivel
Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán
Distrito Federal
04830 Mexico

Tel: +52 55 56 24 6388/6380/1000
Fax: +52 55 56 84 9642

Radio Call Sign:

Telex:
Email: ayjemg@semar.gob.mx,
cc2_emga@semar.gob.mx,
s3jemg@semar.gob.mx,
szjemg@semar.gob.mx
Languages understood: English, Spanish

MONACO

Direction des Ports*
Service de la Marine
Departement des Travaux Publics et des
Affaires Sociales B.P. 468 98012 Monaco Cedex

Tel: +377 93 158678/58577
Fax: +377 93 153715
Telex: 489035 SERMAR MC
Email:

Radio Call Sign:

Languages understood:

MONGOLIA

Maritime Administration of Mongolia
Government Building 11
Sambu's street 11
Chingeltei district
Ulaanbaatar
211238 Mongolia

Tel: 976-51-261490
Fax: 976-11-310642
Telex:
Email: info@monmarad.gov.mn,
operation@mngship.org

Radio Call Sign:

Languages understood: English

MONTENEGRO

Maritime Safety Department of Montenegro
Marsala Tita st. nr 7
PO 14 Bar
Bar
85000 Montenegro

Tel: 38230313240, 38230313241,
38269632930, 38267642179
Fax: 38230313274
Telex: +200 61445
Email: predrag.ratkovic@msd-ups.org,
info@msd-ups.org

Radio Call Sign:

Languages understood: English

Generated: 02/01/2018



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 35
Last update: 31/12/2017

MOROCCO

Direction de la Marine Marchande, DNM-SPP
Boulevard Felix Houphouët Boigny
Casablanca
20000 Morocco

Radio Call Sign:

Tel: +212 529 028 602, + 212 6 64 69 71
35

Fax: +212 522 273 340

Telex:

Email: f.hakimy@mtpnet.gov.ma

Languages understood: Arabic, English, French

MOZAMBIQUE

Servico Nacional de Administracao e Fiscalizacao Maritima (SAFMAR)
Rua Marques de Pombal No.297
Maputo

Radio Call Sign:

Tel: +258 21494396

Fax: +258 21 494396

Telex:

Email: safmar@zebra.uem.mz

Languages understood:

MYANMAR

Ministry of Transport and Communications
No. 363/ 421
Corner of Merchant and Theinbyu Road
Botataung Township
Yangon
Yangon
11161 Myanmar

Radio Call Sign:

Tel: +95 1 397640, +95 1 397642

Fax: +95 1 397641

Telex:

Email: d-nd@myanmar.com.mm,
dma.myan@gmail.com

Languages understood: English

NAMIBIA

The Directorate Maritime Affairs
Private Bag 12005
Ausspannplatz
Windhoek

Radio Call Sign:

Tel: +264 61 208 8025/6

+264 61 208 8037

Fax: +264 61 240024

Telex:

Email: mmnangolo@mwtc.gov.na

Languages understood:

Namibian Ports Authority
PO Box 361
Walvis Bay

Radio Call Sign:

Tel: +264 61 208 2263

Fax: +264 61 208 2325

Telex:

Email: portcontrol@namport.com.na

Languages understood:

Namibian Ports Authority
PO Box 836
Lüderitz

Radio Call Sign:

Tel: +264 63 200 2007

Fax: +264 63 200 2004

Telex:

Email: portl@namport.com.na

Languages understood:

NETHERLANDS

Netherlands Coastguard Centre
JRCC Den Helder
MHKC Building
PO Box 10000
Den Helder
1780 CA Netherlands

Radio Call Sign: PBK, VHF Ch.16/VHF DSC Ch.70MF DSC
2187.5 kHz

Tel: +31 223 542 300 (24hrs)

Fax: + 31 223 658358 (24 hrs), + 31 223
658303 (office hrs)

Telex:

Email: ccc@kustwacht.nl

Languages understood: English, German

Generated: 02/01/2018



NEW ZEALAND

Maritime New Zealand
Level 11, 1 Grey Street,
PO Box 25620,
Wellington
6046 New Zealand

Radio Call Sign: HF Radio: Taupo Maritime Radio/ZLM; VHF
Radio: Maritime Radio; Inmarsat C: 582 451 200
067; Ans Back: MRNZ - X

Tel: +64 4 473 0111
Fax: +64 4 494 1263
Telex:
Email: enquiries@maritimenz.govt.nz

Languages understood: English

NICARAGUA

Ministerio de Transporte*
Dirección General de Transporte Acuatico Nacional
3er Piso, Edificio 17
Plaza España Managua
Radio Call Sign:

Tel: +505 2 60572/96067
Fax:
Telex: 1339 MITRANS
Email:

Languages understood:

NIGERIA

Nigerian Maritime Administration and Safety Agency
NIGERIAN MARITIME RESOURCES DEVELOPMENT CENTRE (NMRDC)
KIRIKIRI Phase 2
APAPA,
Lagos
LAGOS Nigeria
Radio Call Sign:

Tel: +2347034172913
Fax:
Telex:
Email: s.umoren@yahoo.com

Languages understood: English

NIMASA
NO 4 BURMA ROAD
APAPA, LAGOS Nigeria

Tel: +2348033123801, +2349055255555
Fax:
Telex:
Email: dakuku.peterside@nimasa.gov.ng,
dakuku3@yahoo.com

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Federal Ministry of Transport
MARITIME SERVICES DEPARTMENT, Federal Ministry of Transport
4th Floor Bukar Dipcharima House
Central Business District
ABUJA Nigeria
Radio Call Sign:

Tel: +2348062729902
Fax:
Telex:
Email: adigunphilip@yahoo.com

Languages understood: English

The Petroleum Inspectorate*
44 Eric Moore
Suru-Lere
PMB 12701 Lagos
Radio Call Sign:

Tel: +234 1 802490 - 4
Fax:
Telex: 27478 NNPC NG
Email:

Languages understood:

NIGERIA MARITIME ADMINISTRATION AND SAFETY AGENCY
4th FLOOR ROOM 412, NIMASA BUILDING, KIRIKIRI PHASE 2
OLODI APAPA
LAGOS
APAPA Nigeria
Radio Call Sign:

Tel: +23472894401, +23472894401
Fax:
Telex:
Email: suday.umoren@nimasa.gov.ng,
sumoren@yahoo.com

Languages understood: English

NIUE

NIUE SHIP REGISTRY
10 Anson Road #25-15 International Plaza, Singapore 079903
Singapore Singapore

Tel: +65 6226-2001
Fax: +65 6226-3001
Telex:
Email: technical@niuanship.com

Languages understood: English

Radio Call Sign:



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 37
Last update: 31/12/2017

NORWAY

Kystverket/Norwegian Coastal Administration
Department of Emergency and Response
PO Box 125
N-3191 Horten
Radio Call Sign:

Tel: +47 33 03 4800 (24hrs)
Fax: +47 33 03 4949 (office hours only)
Telex:
Email: vakt@kystverket.no
Languages understood: English

OMAN

Ministry of Environment & Climate Affairs
P.O.Box: 323 Postal Code: 100
Muscat Oman

Radio Call Sign:

Tel: +968 24 693666
Fax: +968 24 691082
Telex:
Email: peleleza@mail.com
Languages understood: Arabic, English

Royal Navy of Oman
P.O Box 723
Seeb
111 Oman

Radio Call Sign: A4L

Tel: +968 24 338806, +968 24 338805
Fax: +968 24 334730
Telex:
Email:
Languages understood: Arabic, English

Royal Oman Police Coast Guard Headquarters
Royal Oman Police, Coast Guard Headquarters
Port Sultan Qaboos
Post.Box 362
Mutrah, Muscat
114 Oman

Radio Call Sign: A4E2/COSTGUARD

Tel: +968 24 714661
Fax: +968 24 714937
Telex: NIL
Email: costguard@rop.gov.om

Languages understood: Arabic, English

PAKISTAN

Directorate General, Technical Wing Ministry of Ports and Shipping
1st Floor, KDLB Building, West Wharf Road
Karachi Pakistan

Radio Call Sign:

Tel: 092 21 920 6406/920 4196
Fax: 092 21-920 6407/920 4191
Telex:
Email: dgpspk@gmail.com
Languages understood:

Ministry of Ports & Shipping, Directorate General, Technical Wing
1st Floor, KDLB Building, West Wharf Road
Karachi Pakistan

Radio Call Sign:

Tel: +92 21 99206406
Fax: +92 21 99206407
Telex:
Email: dgpspk@gmail.com
Languages understood: English

Maritime Security Agency
MSA Headquarters,
PO Box 13333
West Wharf Road Karachi-74000
Karachi Pakistan

Radio Call Sign: BEYL

Tel: +922199214619, +922123198941
Fax: +922199214625, +922199214621
Telex:
Email: mrccpmsa@cyber.net.pk
Languages understood: English

Generated: 02/01/2018



PALAU

Palau International Ship Registry-
Europe Head Office- 5, Sachtouri Street, 6th floor Piraeus Greece 18536
USA Head Office-Six Pines Drive, Suite 8210, Office 277 The Woodlands,TX 77380,9595
United States
Piraeus
Greece
18536 Greece
Radio Call Sign:

Tel: +1 832 631 6061, +30 210 4293 500
Fax: +30 210 4293 505, +1 832 631 6061
Telex:
Email: info@palaureg.com

Environment Quality Protection Board*
P.O. Box 100
Koror
96940 Palau
Radio Call Sign:

Languages understood: English, Spanish

Tel: +680 488 2620
Fax: +680 488 2963
Telex:
Email: whayesm@gmail.com

Languages understood: English

Alternatively spills can be notified to:

Malakal Port Authority*
Address as above
Palau Palau

Tel: +680 488 2496

Fax:
Telex:
Email: whayesm@gmail.com

Languages understood: English

PANAMA

Panama Maritime Authority General Directorate of Ports and Maritime Ancilliary Industries
Diablo Heights, Building 5534
Balboa, Ancon
Panama
0843-0533 Panama
Radio Call Sign: VHF Channels 14 and 16

Tel: +507 501 5154, +507 501 5155, +507 501 5253

Fax: +507 501 5457, +507 501 5213

Telex:
Email: sgonzalez@amp.gob.pa

Languages understood: Spanish

PAPUA NEW GUINEA

National Maritime Safety Authority
Level 3, Defens Haus, P.O. Box 668,
Port Moresby
National Capital District
121 Papua New Guinea

Tel: +675 305 4600, +675 321 3033, +675 7204 5402

Fax: +675 321 0873, +675 321 0484

Telex:
Email: nmsa@nmsa.gov.pg,
rahman.nurur068@gmail.com

Languages understood: English



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 39
Last update: 31/12/2017

PERU

Dirección General de Capitanías y Guardacostas - Comandancia de Operaciones Guardacostas
Av. Contralmirante Mora S/N° - Base Naval del Callao
Callao
Callao 01 Peru

Tel: +51 1 4200766, 51 941898241
Fax: +51 1 4200766

Telex:
Email: comoperguard@dicapi.mil.pe,
edgar.patterson@dicapi.mil.pe

Languages understood: English, Spanish

Radio Call Sign:

COSTERA PAITA
Caleta Tierra Colorada S/N Ex-Cuartel Naval de Paita - Parte Alta - Paita
Paita - Piura Peru

Tel: +51 73 21 1670, 051-971338904
Fax: +51 73 21 1670

Telex: 26043-PE, MMSI: 007600121
Email: costerapaita@dicapi.mil.pe,
orlan002@dicapi.mil.pe

Languages understood: English, Spanish

Radio Call Sign: OBY2

COSTERA CALLAO
Av. Contralmirante Mora S/N° - Base Naval del Callao
Callao
Callao 01 Peru

Tel: +51 1 4200177, 996600825 RPM,
#523073

Fax: +51 1 4299798
Telex: 26-042-PE, MMSI: 007600125
Email: costeracallao@dicapi.mil.pe

Languages understood: English, Spanish

Radio Call Sign: OBC3

COSTERA MOLLENDO
Carretera Matarani - Mollendo S/N.
Mollendo - Arequipa Peru

Tel: +51 54 534383, 959299791 RPM
#523073

Fax: +51 54 534383
Telex: 59-655-PE, MMSI: 007600129
Email: costeramollendo@dicapi.mil.pe,
yokot001@dicapi.mil.pe

Languages understood: English, Spanish

Radio Call Sign: OBF4

PHILIPPINES

National Operations Center for Oil Pollution
No. 139, 25th street, zone 68, Port Area
Ermita
1000 Manila
Radio Call Sign:

Tel:
Fax: +63 2 243 0463

Telex:
Email: cg9@coastguard.gov.ph

Languages understood: English

Headquarters Philippine Coast Guard
139 25th Street, Port Area
Manila Philippines

Tel: +63 2 527 3880 - 88, +63 2 527 8481,
+63 2 556 3002

Fax:
Telex:
Email: cg9@coastguard.gov.ph

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Philippine Coast Guard
Muelle Del Industria, Farola Compound
Binondo
Manila Philippines

Tel: +63 929 963 2829
Fax: +63 2 245 9165

Telex:
Email: mepcom_pcg2206@yahoo.com,
cg9@coastguard.gov.ph

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Coast Guard District National Capital Region - Central Luzon (CDGDNCR-CL)
Muelle de la Industria, Farola Compound
Binondo
Manila Philippines
Radio Call Sign:

Tel: +63 2 243 04 65, +63 929 686 4251

Fax:
Telex:
Email: cgdncrcl@yahoo.com

Languages understood: English

Coast Guard District Central Eastern Visayas (CGDCEV)
Arellano Boulevard
Cebu City Philippines

Tel: +63 32 416 6208, +63 929 678 7809,
+63 929 686 4123

Fax: +63 32 416 6566
Telex:
Email: viscom_opns@@@yahoo.com

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Coast Guard District South Western Mindanao
Port Area
Zamboanga City Philippines

Tel: +63 32 993 1004, +63 929 686 4129

Fax:
Telex:
Email: hcgdswm@yahoo.com

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Generated: 02/01/2018



Coast Guard District Palawan (CGDPAL) Barangay Liwanag, Port Area Puerto Princessa City - Palawan Philippines	Tel: +63 43 433 2974, +63 929 066 4291, +63 929 686 4291 Fax: Telex: Email: mimaropacom@yahoo.com.ph Languages understood: English
Radio Call Sign:	
Coast Guard District Southern Tagalog (CGDSTL) Sta. Clara Batangas City Philippines	Tel: +63 927 382 5931, +63 929 674 2217 Fax: +63 43 300 2949 Telex: Email: hcgdstl_opn@yahoo.com Languages understood: English
Radio Call Sign:	
Coast Guard District Western Visayas (CGDWV) Bo. Obrero Iloilo City Philippines	Tel: +63 929 686 4200 Fax: +63 33 337 6029 Telex: Email: cgdwv_iloilo@yahoo.com Languages understood: English
Radio Call Sign:	
Coast Guard District Northern Luzon (CGDNLZ) Poro Point San Fernando City, La Union Philippines	Tel: +63 72 700 4474, +63 929 674 2136, +63 929 674 5141, +63 929 897 1409 Fax: +63 72 700 4474 Telex: Email: cgdnorthernluzon@yahoo.com Languages understood: English
Radio Call Sign:	
Coast Guard District Eastern Mindanao (CGDSEM) KM-10 Sasa Wharf Davao City Philippines	Tel: +63 929 674 2212, +63 918 645 5682 Fax: +63 82 235 0002 Telex: Email: cgdsem_8@yahoo.com.ph Languages understood: English
Radio Call Sign:	
Coast Guard District Bicol (CGDBCL) Naval Base Rawis Legaspi City Philippines	Tel: +63 929 674 2309 Fax: +63 52 820 6346 Telex: Email: egdbicol@yahoo.com Languages understood:
Radio Call Sign:	
Coast Guard District Northern Mindanao (CGDNM) Corrales Extension, Macabalan Cagayan De Oro City Philippines	Tel: +63 929 686 4236 Fax: +63 88 231 6634 Telex: Email: cgdnm_09@yahoo.com Languages understood: English
Radio Call Sign:	
POLAND	
Maritime Rescue Coordination Centre (MRCK) Gdynia Hryniewickiego 10; PO BOX 375 Gdynia 81-340 Poland	Tel: +48 58 620 55 51, ISDN: +48 58 661 01 96, cell phone (24hrs): +48 505 050 971 Fax: +48 58 660 76 40 Telex: Email: polratok.l@sar.gov.pl Languages understood: English
Radio Call Sign: POLRATOK 1; VHF Ch. 11 or 16; DSC Ch. 70 or 74	
Maritime Rescue Sub-Centre Wladyslawa IV 7; Swinoujscie 72-600 Poland	Tel: +48 91 321 49 17, cell phone (24hrs): +48 505 050 969 Fax: +48 91 321 59 29 Telex: Email: polratok.2@sar.gov.pl Languages understood: English
Radio Call Sign: POLRATOK 2; VHF Ch. 11 or 16; DSC Ch. 70 or 74	
Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation Nowy Świat 6/12 Warszawa 00-400 Poland	Tel: +48 22 583 85 70 Fax: +48 22 583 85 71 Telex: Email: sekretariatDGM@mgm.gov.pl Languages understood: English
Radio Call Sign:	

Generated: 02/01/2018



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 41
Last update: 31/12/2017

PORTUGAL

Radio Call Sign:

Direcção-Geral da Autoridade Marítima
Direcção-Geral da Autoridade Marítima
Edifício da Marinha
Praça do Comércio
Lisboa
1100-148 LISBOA Portugal

Radio Call Sign:

MRCC Ponta Delgada (Açores)*
MRCC Ponta Delgada
Ponta Delgada Portugal

Radio Call Sign:

MRCC Lisboa
MRCC Lisboa
Lisboa Portugal

Radio Call Sign:

MRSC Funchal Madeira
MRSC Funchal Madeira
Funchal Portugal

Radio Call Sign:

Tel:
Fax:
Telex:
Email:

Languages understood:

Tel: +351 21 098 4038, +351 91 759 2700
Fax: +351 21 342 4137
Telex: 43536 DIRMAR P
Email: dgam.scpmh@marinha.pt

Languages understood:

Tel: +351 296 281777
Fax: +351 296 205239
Telex: +404 82479 MRCC PD P
Email: mrcc.delgada@marinha.pt

Languages understood:

Tel: +351 21 440 1919
Fax: +351 21 440 1954
Telex: (+404) 60747 P
Email: mrcc.lisboa@marinha.pt

Languages understood:

Tel: +351 291 213 110
Fax: +351 291 228232
Telex:
Email: mrsc.funchal@marinha.pt

Languages understood:

Generated: 02/01/2018

QATAR

Dept. of Marine Regulations, Ministry of Transport & Communications
The Director
Dept. of Marine Regulations
P.O. Box 23024 , Doha
Qatar Qatar
Radio Call Sign:

Tel: +974 40451906
Fax: +974 44371109

Telex:
Email: mrd@motc.gov.qa,
Helal.AINaimi@motc.gov.qa
Languages understood: Arabic, English

Dept. of Marine Regulations, Ministry of Transport & Communications
Dept. of Marine Regulations
PO Box 23024
Doha Qatar

Tel: +97 40451906
Fax: +974 44371109

Telex:
Email: mrd@motc.gov.qa,
Helal.AINaimi@motc.gov.qa
Languages understood: Arabic, English

Dept. of Marine Regulations, Ministry of Transport & Communications
P.O.Box 23024
Doha Qatar

Tel: +947 40451906
Fax: +974 44371109

Telex:
Email: mrd@motc.gov.qa,
Helal.AINaimi@motc.gov.qa
Languages understood: Arabic, English

Radio Call Sign:

Qatar Spill Response Centre
Qatar Petroleum
PO Box 47
Doha-Qatar
Doha-Qatar Qatar

Tel: +974 40134497, +974 40134481
Fax: +974 40139766

Telex:
Email: hm_alkater@qp.com.qa

Radio Call Sign: Alpha Seven Sierra A7S - Single-sided band
frequency 2370 KHZ (SSB) - CH 16 International
Marine Emergency Channel

Languages understood: Arabic, English

Coast Guard
P.O.Box 5210
Doha Qatar

Tel: +974-4429 3333/4437 0028
Fax: +974-4443 1777

Telex:
Email:

Languages understood: Arabic, English

Ministry of Municipalty and Environment
PO Box 7634
Doha Qatar

Tel: +974-4420 7777/4420 7137
Fax: +974-4420 7000

Telex:
Email: hskubaisi@moe.gov.qa

Languages understood: Arabic, English

Radio Call Sign:

REPUBLIC OF KOREA

Boreoing Coast Guard Station
Boreoing
Boreoing Republic of Korea

Tel: +82 41 122
Fax: +82 41 402 2942 (24hr), +82 41 402 2991

Telex:
Email:

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Buan Coast Guard Station
15, Dongjung 2-gil, Buan-eup, Buan-gun
Jeollabuk-do
Korea
15, Dongjung 2-gil, Buan-eup, Buan-gun
56308 Republic of Korea

Tel: +82 63 122
Fax: +82 63 928 2900(24hr), +82 63 928 2991

Telex:
Email:

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Busan Coast Guard Station
Busan
Busan Republic of Korea

Tel: +82 51 122
Fax: +82 51 664 2900(24hr), +82 51 664 2991

Telex:
Email:

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Central Regional Headquarters, Korea Coast Guard
Central Regional Headquarters
Central Regional Headquarters of Korea
Incheon Republic of Korea

Tel: +82 32 122 (24hr)
Fax: +82 32 835 2942 (24hr), +82 32 835 2491

Telex:
Email:

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Generated: 02/01/2018



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 43
Last update: 31/12/2017

Changwon Coast Guard Station Changwon Changwon Republic of Korea	Tel: +82 55 122 Fax: +82 55 981 2942 (24hr), +82 55 981 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Donghae Coast Guard Station Donghae Donghae (briefing room) Donghae Republic of Korea	Tel: +82 33 122 Fax: +82 33 531 9595(24hr), +82 33 741 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
East Regional Headquarters, Korea Coast Guard East Regional Headquarters East Regional Headquarters of Korea Republic of Korea	Tel: +82-33-122 Fax: +82 33 680 2942 (24 hrs), +82 33 680 2997 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Gunsan Coast Guard Station Gunsan Janghang Gunsan Republic of Korea	Tel: +82 63 122 Fax: +82 63 539 2942(24hr), +82 63 539 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
HQ, Korea Coast Guard Korea Coast Guard 13, Jeongbu 2Cheongs-ro, Sejong-si Republic of Korea Sejong-si 30128 Republic of Korea	Tel: +82 44 122, +82 44 205 2594 Fax: +82 44 868 1761 Telex: Email: mcckorea@korea.kr
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Incheon Coast Guard Station Incheon Incheon Incheon Republic of Korea	Tel: +82 33 122 Fax: +82 32 650 2942(24hr), +82 32 650 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Jeju Coast Guard Station Jeju Jeju Republic of Korea	Tel: +82 64 122 Fax: +82 64 756 9595(24hr), +82 64 766 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Jeju Regional Headquarter, Korea Coast Guard Jeju Island Jeju Island Republic of Korea	Tel: +82 64 122 Fax: +82 64 801 2900(24hr), +82 64 801 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Mokpo Coast Guard Station Mokpo Mokpo Republic of Korea	Tel: +82 61 122 Fax: +82 61 241 2742(24hr), +82 61 241 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Pohang Coast Guard Station Pohang Pohang Republic of Korea	Tel: +82 54 122 Fax: +82 54 750 2900(24hr), +82 54 750 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English

Generated: 02/01/2018



Pyongteak Coast Guard Station Pyongteak Pyongteak Republic of Korea	Tel: +82 31 122 Fax: +82 31 8046 2900 (24hr), +82 31 8046 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Seogwipo Coast Guard Station Seogwipo Seogwipo Republic of Korea	Tel: +82 64 122 Fax: +82 64 793 2900 (24hr), +82 64 793 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Sokcho Coast Guard Station Sokcho (briefing room) Sokcho Republic of Korea	Tel: +82-33-122 Fax: +82 33 634 2942(24hr), +82 33 634 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
South Regional Headquarters, Korea Coast Guard South Regional Headquarters Busan Republic of Korea	Tel: +82-51-122 Fax: +82 51 639 3519 (24hr), +82 51 663 2997 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Taeon Coast Guard Station Daesan Taeon Daesan Republic of Korea	Tel: +82-41-122 Fax: +82 41 950 2942(24hr), +82 41 950 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Tongyeong Coast Guard Station Masan Tongyeong Samcheonpo Tongyeong Republic of Korea	Tel: +82-55-122 Fax: +82 55 648 6112(24hr), +82 55 647 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Ulsan Coast Guard Station Ulsan Onsan ulsan Republic of Korea	Tel: +82-52-122 Fax: +82 52 230 2942(24hr), +82 52 230 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Wando Coast Guard Station Wando Wando Republic of Korea	Tel: +82-61-122 Fax: +82 61 550 2942(24hr), +82 61 550 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
West Regional Headquarters, Korea Coast Guard West Regional headquarters west coast of Korea Republic of Korea	Tel: +82-61-122 Fax: +82 61 288 2942(24hr), +82 61 288 2991 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Yeosu Coast Guard Station Yeosu Gwangyang Yeosu Republic of Korea	Tel: +82-61-122 Fax: +82 61 840 2942(24hr), +82 61 840 2994 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood: English

Generated: 02/01/2018

MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 45
Last update: 31/12/2017

REPUBLIC OF MOLDOVA

Public Institution "Harbour Master Giurgiulesti"
Hincesti Ave. 53, of. 504
Chisinau Republic of Moldova

Tel: +37379361222
Fax: +373 22 735345
Telex:
Email: info@maradmoldova.md,
admin.nav.moldova@gmail.com,
andrusca.victor@mail.ru
Languages understood: English, Russian

Radio Call Sign:

Public Institution "Harbour Master Giurgiulesti"
Hincesti 53 ave
Chisinau
Md-2012 Republic of Moldova

Tel: +37322735345
Fax: +37322735345
Telex:
Email: info@maradmoldova.md,
andrusca.victor@mail.ru,
admin.nav.moldova@gmail.com
Languages understood: English, Russian

Radio Call Sign:

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@ma.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
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@mpcsa.ru
Languages understood: English, Russian

State Maritime Rescue Co-ordination Centre of MPCSA (SRMCC Moscow)
3/6 Petrovka Street
Moscow
125993 Russian Federation
Radio Call Sign:

Tel: +7 495 626 10 52, +7 495 626 10 55
Fax: +7 495 623 74 76
Telex: 4111369 SMT RU
Email: od_smrcc@morflot.ru
Languages understood: English, Russian

MRCC St. Petersburg
Gapsalskaya Street, 10
St. Petersburg
121512 Russian Federation

Tel: +7 812 327 41 45, +7 812 327 41 47
Fax: +7 812 327 41 46
Telex: 121512 RCC RU, Inmarsat-Mini-M:
761 319 893, Inmarsat-C: 492 509
012
Email: mrcc@mail.pasp.ru
Languages understood: English, Russian

Radio Call Sign:

Generated: 02/01/2018



MRCC Murmansk Portovy proezd, 19 Murmansk Russian Federation	Tel: +7 8152 48 02 20, +7 8152 42 83 07 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:	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 Vladivostok Nizhne-Portovaya Street, 3 Vladivostok 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 Voksalnaya 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: odmrc@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

Generated: 02/01/2018



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 47
Last update: 31/12/2017

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
Upstairs Building No.3/4, Port Zante
P.O. Box 878
Basseterre
St. Kitts Saint Kitts and Nevis
Radio Call Sign:

Tel: +18694671392, +18694671391
Fax: +18694657075
Telex:
Email: maritimeaffairs@yahoo.com

Languages understood:

SAINT LUCIA

Saint Lucia Air and Sea Ports Authority
Manoel Street
Castries
POBox 651 Saint Lucia
Radio Call Sign:

Tel: 1758-457-6152
Fax: 17584530889
Telex:
Email: christopher.alexander@slaspa.com

Languages understood: English

SAINT LUCIA AIR AND SEA PORTS AUTHORITY- SLASPA
MANOEL STREET. CASTRIES
CASTRIES
PO Box 651 Saint Lucia

Tel: 17587284846, 17584576152
Fax: 17584530889
Telex:
Email: christopher.alexander@slaspa.com,
cassel.paul@slaspa.com

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Marine Police Unit*
Royal St. Lucia Police Force
P.O. Box 109
Castries
Radio Call Sign:

Tel: +1 758 452 2595
Fax: +1 758 453 2799
Telex:
Email:

Languages understood:

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:

Generated: 02/01/2018



SAUDI ARABIA

Jeddah Port Management*
P.O. Box Jeddah Islamic Port
Jeddah

Tel: +966 2 643 2222
+966 2 642 1222
Fax:
Telex: 401175 PORTS SJ
401594 PORTS SJ

Radio Call Sign:

Languages understood:

Jubail Port Management*
P.O. Box 276
Jubail

Tel: +966 3 361 0600
Fax:
Telex: 631005 JUBPT SJ
Email:

Radio Call Sign:

Languages understood:

Yanbu Port Management*
P.O. Box Yanbu Port
Yanbu

Tel: +966 4 322 1163
Fax:
Telex: 461005 PORTS SJ
Email:

Radio Call Sign:

Languages understood:

SENEGAL

MRCC/HASSMAR
HASSMAR
Immeuble BATIMAT
Avenue Malick SY
Dakar Senegal
Radio Call Sign:

Tel: +221338892711
Fax:
Telex:
Email: hassmar@hassmar.sn

Languages understood: English, French

SERBIA

Ministry of Construction, Transport and Infrastructure
Nemanjina Street No.22 – 24
11000 Belgrade Serbia

Tel: + 381-11-202-99-10, + 381 11 361 65
20
Fax: + 381-11-202-99-01, + 381 11 364 03
37

Telex:
Email: vkpomorstvo@mi.gov.rs,
predrag.jevremovic@mgsi.gov.rs

Radio Call Sign:

Languages understood:

English

SEYCHELLES

Seychelles Maritime Safety Administration
P.O. Box 912
Victoria, Mahe
Republic of Seychelle

Tel: +248 224866
Fax: +248 226063
+248 224829

Radio Call Sign:

Telex:
Email: smsa@smasa.sc
Languages understood: English, French

Seychelles Coast Guard
Bois de Rose Avenue
PO Box 257
Victoria, Mahe
Radio Call Sign:

Tel: +248 224411
Fax: +248 323288
Telex:
Email: coscg/seycostguard.sc
Languages understood: English, French

Contact may also be made to the coastal radio station:

Tel: +248 375 733
Fax: +248 376 291
Telex: 22263

Radio Call Sign: Radio telephone: 2182Khz
Radio telegraph: 500Khz
VHF: ch 16

Languages understood: English, French



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 49
Last update: 31/12/2017

SIERRA LEONE

Sierra Leone Ports Authority*
PO Box 386
Freetown Sierra Leone

Tel: +232 22 50 652, +442035140630

Fax:

Telex:

Email: alhajiwurroh@yahoo.com,

registrar@slmarad.com

English

Radio Call Sign:

Languages understood:

SINGAPORE

Maritime and Port Authority of Singapore
7B Keppel Road, #19-00 Tanjong Pagar Complex
089055 Singapore

Tel: +65 6325 2428

Fax: +65 6325 2430

Telex:

Email: New_Chee_Wee@mpa.gov.sg

Chinese, English

Radio Call Sign: NA

Languages understood:

SLOVAKIA

Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic Maritime Office of the Slovak Republic
Namestie slobody 6
Bratislava
810 05 Slovakia

Tel: +421 2 5949 4801, + 421 918 825 054

Fax:

Telex:

Email: josef.mrkva@mindop.sk

Radio Call Sign:

Languages understood: English

SLOVENIA

Slovenian Maritime Administration
Ukmarjev trg 2
Koper
6000 Slovenia

Tel: +386 5 66 32 106, +386 5 66 32 108

Fax: +386 5 66 32 110

Telex:

Email: URSP.BOX@gov.si,

kp.promet@gov.si,

koper.mrcc@gov.si

English

Radio Call Sign: VHF: ch 12, 16

Languages understood:

SOLOMON ISLANDS

Solomon Islands Maritime Safety Administration
P.O. Box G8,
HONIARA Solomon Islands

Tel: +677 28157, +677 21535

Fax: +677 23798

Telex:

Email: timwharris@gmail.com,

jnhmitau@gmail.com,

briaoka@hotmail.com

Radio Call Sign:

Languages understood: English

The Director
Environment and Conservation Division
Ministry of Forests
Environment and Conservation PO Box G24 Honiara

Tel: +677 25848

Fax: +677 21245

Telex:

Email:

Languages understood:

Generated: 02/01/2018



SOUTH AFRICA

South African Maritime Safety Authority
South African Maritime Safety Authority (SAMSA)
PO Box 13186
Hatfield
Pretoria
0028 South Africa
Radio Call Sign:

Tel: +27 12 366 2600
Fax: +27 12 366 2604
Telex:
Email: tmokhele@samsa.org.za,
receptionist@samsa.org.za

Languages understood: English

Department of Environmental Affairs
Marine Aquatic Pollution Control
Private Bag X2
Roggebaai 8012
Cape Town
8012 South Africa

Tel: +27 21 4023911
+27 21 4023338/42/44
+27 82 5576612 (emergency cell
phone)
Fax: +27 21 215342
Telex: 520796 ENOM SA
Email:

Languages understood: English

Spills can also be reported to local radio stations:

Cape Town Radio

Tel: +27 21 551 0700
Fax: +27 21 551 3760
Telex: 5116
Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

Port Elizabeth Radio

Tel: +27 41 379 1011
+27 41 731 016
Fax: +27 41 368 3615
Telex:
Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

Durban Radio

Tel: +27 31 705 6156
Fax: +27 31 705 5980
Telex: 6116
Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

SPAIN

Centro Nacional de Coordinacion de Salvamento (CNCS)
c/ Fruela 3
28011 Madrid

Tel: +34 917 559 132
+34 917 559 133
Fax: +34 915 261 440
Telex:
Email:

Languages understood: Spanish, English

Radio Call Sign:



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 51
Last update: 31/12/2017

SRI LANKA

Marine Environment Prevention Authority
758, 2nd Floor
Baseline Road
Colombo 09
Colombo
00900 Sri Lanka
Radio Call Sign:

Tel: +941 12690604, +94 112672761
Fax: +941 12687451
Telex:
Email: info@mepa.gov.lk

Languages understood: English

Sir Lankan Port Authority*
No 19
Chaihya Road
Colombo 01
Colombo
Colombo
00100 Sri Lanka
Radio Call Sign:

Tel: +94 112 42 12 31, +94 11 2325559
Fax: +941 12440651
Telex: 21805 PORTS CE
Email: info@slpa.lk, chairman@slpa.lk

Languages understood: English

Merchant Shipping Secretariat
1st Floor, Bristol Building
43-89 York Street
Colombo 01
Colombo
00100 Sri Lanka
Radio Call Sign:

Tel: 0094 112441429
Fax: 94 112435160
Telex:
Email: dmsmos@sltnet.lk

Languages understood: English

SUDAN

Maritime Administration Directorate
Port Sudan - Sudan
Port Sudan
P.O.Box 511 Sudan

Radio Call Sign: STP

Tel: +249-311-825660
Fax: +249-311-831276
Telex:
Email: smaco22@yahoo.com,
info@smacosd.com

Languages understood: Arabic, English

Sudan Sea Ports Corporation*
P.O. Box 531
Port Sudan Quays
Port Sudan
Radio Call Sign:

Tel: +249 2910/2258 (via operator)
Fax:
Telex: 70012 RASMINA SD
Email:

Languages understood:

SURINAME

Maritime Authority Suriname
Cornelis Jongbawstraat 2, Paramaribo
Paramaribo
888 Suriname
Radio Call Sign: Paramaribo Pilot Station

Tel: 597-476733, 597-476769
Fax: +597 47 29 40
Telex:
Email: info@mas.sr, mamafo@mas.sr

Languages understood: English

SWEDEN

Swedish Coast Guard Headquarters
Stumholmen
Box 536
Karlskrona
SE-371 23 Sweden

Radio Call Sign:

Tel: +46 31 727 91 00 (24 hrs), +46 455 35 34 00 (office hrs)
Fax: +46 297 395 (24 hrs), +46 455 105 21 (office hrs)

Telex:
Email: vb.krs@coastguard.se,
registrator@coastguard.se

Languages understood: English

SWITZERLAND

Swiss Maritime Navigation Office SMNO
Elisabethenstrasse 33
Basel
4010 Switzerland
Radio Call Sign:

Tel: +41612709120
Fax: +41612709129

Telex:
Email: dv-ssa@eda.admin.ch
Languages understood: English, French, German

Generated: 02/01/2018



SYRIAN ARAB REPUBLIC

General Directorate of Ports
Ministry of Transport
P.O. Box 505
Lattakia

Tel: +963 41 472 593/472 597
+963 41 471 577
+963 41 473 876/333
Fax: +963 41 475 805
Telex: 451216 MWANI SY
Email:

Radio Call Sign:

Languages understood: English

THAILAND

Marine Safety and Environment Bureau*
Marine Department
1278 Yotha Road
Sampantawong Bangkok 10100
Radio Call Sign:

Tel: +66 2 234 3832
Fax: +66 2 234 2832
Telex:
Email: pakomp@thaimail.com

Languages understood:

MAB Bangkok
310/4 Phatthanakan Road, Soi 57
Prawet District
Bangkok Metropolis 10250
Radio Call Sign:

Tel: +66 1 926 2472
Fax: +66 2 722 3647
Telex:
Email: haesagak@mweb.co.th

Languages understood:

TOGO

Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT)
Direction des Affaires Maritimes
Lome
4771 Togo

Tel: +228 22 21 41 61, +228 90 14 08 35
(GSM)

Fax:
Telex: 5243 TGPORT TO
Email: dam_togo@yahoo.fr,
sidi.annemarie@yahoo.fr

Radio Call Sign:

Languages understood: French

TONGA

Ministry of Infrastructure
Former MOW Building
Alaivahamama'o Road
PO Box 845
Nuku'alofa Tonga
Radio Call Sign:

Tel: +676 22555
Fax: +676 28032
Telex:
Email: ktonga@infrastructure.gov.to

Languages understood: English

TRINIDAD AND TOBAGO

Maritime Services Division, Ministry of Works and Transport
Maritime Services Division
Ministry of Works and Transport
127 - 129 Duke Street
Port of Spain Trinidad and Tobago
Radio Call Sign: North Post Radio Stn. Call sign NYL Position
N6

Tel: +1 868 625 3858/7004/3804
Fax: +1 868 624 5884
Telex:
Email: maritime.services@gov.tt

Languages understood: English, French, Spanish

Ministry of Energy and Energy Industries
Levels 15 & 22-26 Energy Tower,
Internation Waterfront Complex
Wrightson Road
Port of Spain Trinidad and Tobago

Tel: + 1 868 623 6708/2200 (Ministry of
Energy)
+ 1 868 634 4235/4439/ 4440/2131
(Coast Guard)
Fax: + 1 868 623 2726
+ 1 868 637 2678 (After hrs)
Telex: 2254912232 1

Email: slashley@energy.gov.tt

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Ministry of Foreign and CARICOM Affairs
Level 10 -14
Tower C international Waterfront Complex
Wrightson Road
Port of Spain Trinidad and Tobago
Radio Call Sign:

Tel: 623-6894
Fax: +1 868 627 0571
Telex: 22549/22321
Email: permsee@foreign.gov.tt

Languages understood: English

Generated: 02/01/2018



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 53
Last update: 31/12/2017

TUNISIA

Ministère du Transport
Direction Générale du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce
13 rue Borjine MontPlaisir
Tunis
1073 Tunisia
Radio Call Sign:

Tel: +216 71 90 65 58
Fax: +216 71 90 39 05
Telex:
Email: youssef.benromdhane@mt.gov.tn

Languages understood: Arabic, English, French

TURKEY

Ministry of Transport Maritime Affairs and Communications
MSRCC / ANKARA
Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A
ANKARA
06570 Maltepe Turkey
Radio Call Sign:

Tel: +90 312 231 91 05, +90 312 232 4783
Fax: +90 312 2320823
Telex: +607 44144
Email: tmrcc@udhb.gov.tr,
tmrcc@denizcilik.gov.tr

Languages understood: English

TUVALU

Ministry of Communication and Transport
Tuvalu Government Building
Vaiaku
Funafuti Tuvalu

Radio Call Sign:

Tel: +688-20055
Fax:
Telex:
Email: taasi.pitoi@gmail.com,
taasi@tvship.com

Languages understood: English

UGANDA

Ministry of Works and Transport
P.o box 7174
Kampala Uganda

Radio Call Sign:

Tel: +256772459176
Fax:
Telex:
Email: ategeka2015@yahoo.com

Languages understood: English

UKRAINE

State Service of Ukraine for Transport Safety
14 Peremohy Ave.
Kyiv
01135 Ukraine

Radio Call Sign:

Tel: +380443514406, +380445955029
Fax:
Telex:
Email: deputy.head@dsbt.gov.ua,
chergovi@dsbt.gov.ua

Languages understood: English, Russian

Generated: 02/01/2018



UNITED ARAB EMIRATES

Federal Transport Authority
Dusit Thani Offices Building 13th Floor
Abu Dhabi
PO Box: 900 United Arab Emirates

Tel: +97124182222, 00971 24182322
Fax: 0097126506027
Telex:
Email: marine@fta.gov.ae,
diwani@fta.gov.ae

Languages understood: Arabic, English

Radio Call Sign:

Spills should be reported to the nearest Port Authority:

Dubai Ports Authority, Port Rashid
Port Rashid
Dubai United Arab Emirates

Tel: +971 4 3451115
+971 4 3452928
Fax: +971 4 3454952
+971 4 3456805
Telex: 47530 DPA EM
Email: marine@fta.gov.ae,
inspectors@fta.gov.ae

Languages understood: Arabic, English

Radio Call Sign:

Dubai Ports Authority, Jebel Ali Port
Jebel Ali Port
Dubai United Arab Emirates

Tel: +971 4 8835251
+971 4 8815000 (Switchboard)
Fax: +971 4 8835430
Telex: 47398 DPA EM
Email: marine@fta.gov.ae,
inspectors@fta.gov.ae

Languages understood: Arabic, English

Radio Call Sign:

Fujairah Ports Authority
Fujairah
Fujairah United Arab Emirates

Tel: +971 9 2228844
+971 9 2228877
+971 9 2228777
mb:050 6497788/4846778
Fax: +971 9 2228022
+971 9 2228811
Telex: 89085 FPORT EM
Email: fujport3@emirates.net.ae,
marine@fta.gov.ae,
inspectors@fta.gov.ae

Languages understood: Arabic, English

Radio Call Sign:

Abu Dhabi Ports Company
ADPC
Abu Dhabi United Arab Emirates

Tel: +971 2 6731892
Fax: +971 2 6730090
Telex: 22890 PORTCO EM
Email: marine@fta.gov.ae,
inspectors@fta.gov.ae

Languages understood: Arabic, English

Radio Call Sign:

Sharjah Ports Authority
Sharjah Ports Authority
Sharjah United Arab Emirates

Tel: +971 6 5281666/7
Fax: +971 6 5281425 / 5281932
Telex: 89023
Email: marine@fta.gov.ae,
inspectors@fta.gov.ae

Languages understood: Arabic, English

Radio Call Sign:

UNITED KINGDOM

Bermuda. Rescue Co-ordination Centre*
Bermuda Harbour Radio
- Bermuda (United Kingdom)

Tel: +1441 2971010/0686
Fax: +1441 2971530
Telex: 3208 RCC BA
Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

British Virgin Islands. Tortola Radio*
Road Town
Tortola
- British Virgin Islands (United Kingdom)

Tel: +1 284 494 4116
Fax:
Telex:
Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

BVI. Ministry of Communications and Works*
Marine Division
Road Town
Tortola
- British Virgin Islands (United Kingdom)

Tel: +1 284 494 2213/3701
Fax: +1 284 494 3878
Telex:
Email:

Languages understood:

Generated: 02/01/2018

MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 55
Last update: 31/12/2017

Falkland Islands. Marine Officer The Fisheries Department Stanley Falkland Islands (Malvinas)‡	Tel: +500 27260, +500 27266, +500 28100 Fax: +500 27265* Telex: Email:
Radio Call Sign: Stanley Port Control or Fishops	Languages understood: English
Gibraltar Maritime Administration Watergate House 2/8 Casemates Square Gibraltar Gibraltar (United Kingdom)	Tel: 350 200 47771, 350 200 47770 Fax: Telex: Email: maritadmin@gibtelcom.net, marinesureyor@gibtelcom.net
Radio Call Sign:	Languages understood:
Guernsey Harbours St Julian's Emplacement St Peter Port GY1 2LW Guernsey (United Kingdom)	Tel: +44 1481 720229 Fax: +44 1481 714177 Telex: Email: guernsey.harbour@gov.gg
Radio Call Sign:	Languages understood: English, French
Isle of Man. Chief Coast Guard Harbours Division, Department of Transport Douglas Isle of Man (United Kingdom)	Tel: +44 1624 661664 Fax: +44 1624 626403 Telex: Email: control@harbours.dot.gov.im
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Isle of Man. Director of Harbours Harbours Division, Department of Transport Isle of Man Government Offices Sea Terminal Building Douglas, Isle of Man IM1 2RF British Isles - Isle of Man (United Kingdom)	Tel: +44 1624 686628 Fax: +44 1624 626403 Telex: Email: control@harbours.dot.gov.im
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Isle of Man. Douglas Harbour Control Harbours Division, Department of Transport Douglas Isle of Man (United Kingdom)	Tel: +44 1624 686628 +44 1624 661664 (24 hrs emergency contact for Harbours Division) Fax: +44 1624 626403 Telex: Email: control@harbours.dot.gov.im
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Jersey Coastguard Maritime Rescue Co-ordination Centre Jersey Harbours Maritime House St Helier JE1 1HB Jersey (United Kingdom)	Tel: +44 1534 447705 Fax: +44 1534 499089 Telex: Email: harmarincentre@gov.je
Radio Call Sign:	Languages understood:
Maritime and Coastguard Agency Counter Pollution and Response Branch Spring Place 105 Commercial Road Southampton SO15 1EG United Kingdom	Tel: +44 2380 329525 Fax: Telex: Out of hours contact- Falmouth CGOC on +44 1326 317575 Email: counterpollution@mcga.gov.uk
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Monserrat. Office of Disaster Preparedness Office of The Chief Minister Church Road Plymouth - Montserrat (United Kingdom)	Tel: 1 664 4912 444 Fax: Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:
Turks and Caicos Islands. Ministry of Communications and Transportation* Government Offices Grand Turk Turks & Caicos Islands - Turks and Caicos Islands (United Kingdom)	Tel: +1 649 946 2857 Fax: +1 649 946 1120 Telex: Email:
Radio Call Sign:	Languages understood:

Generated: 02/01/2018



ANGUILLA

Royal Anguilla Police Force*
Marine Section
Sandy Ground Police Stations and Marine Base
Sandy Ground Anguilla
Radio Call Sign:

Tel: +1 264 497 5333/2333/2354
Fax: +1 264 497 3746
Telex: 9320 ANGTO LA
Email:

Languages understood:

British Virgin Islands Port Authority*
Road Harbour Office
Road Town
Tortola
Radio Call Sign:

Tel: +1 284 494 3435
Fax:
Telex:
Email:

Languages understood:

Royal Virgin Islands Police Force*
Road Town
Tortola

Tel: +1 284 494 3873
Fax:
Telex:
Email:

Languages understood:

CAYMAN ISLANDS

Cayman Islands Fire Service

Tel: +1 345 494 0077/2499/2276 (24 hrs)
Fax:
Telex:
Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

Cayman Islands 911 Emergency Communication Centre
106 Goring Avenue
PO Box 2391 GT
Grand Cayman
George Town
KY1-1501 Cayman Islands (United Kingdom)
Radio Call Sign: VHF 16

Tel: +1 345 943 4911
Fax: +1 345 949 4386
Telex:
Email: CIEC911@gov.ky

Languages understood: English

MONTserrat

Royal Montserrat Police Force*
Police Headquarters
Plymouth

Tel: +1 664 4912 555/6
Fax: +1 664 4918 013
Telex:
Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

Dar es Salaam Maritime Rescue Coordination Centre (Dar es Salaam MRCC)
Tanzania Ports Authority Traffic Control Tower
Kivukoni Front Road
P.O. BOX 3093
Dar es Salaam United Republic of Tanzania
Radio Call Sign:

Tel: +255 22 2129327, +255 767 886295,
+255 783 886295, +255 22 2129325
Fax: +255 22 2129326
Telex:
Email: mrecdar@sumatra.or.tz

Languages understood: English

Tanzania Ports Authority*
Port Office
P.O. Box 1300
Dar es Salaam
Dar es Salaam United Republic of Tanzania
Radio Call Sign:

Tel: +255 51 25 839/23 834
Fax: +255 51 46 925
Telex: 41346 PORTREEVE
Email:

Languages understood: English



MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 57
Last update: 31/12/2017

UNITED STATES

National Response Center
c/o United States Coast Guard (CG-3RPF-2) - Room 2111-B
2100 2nd Street, SW
Washington, DC
20593 - 0001 United States
Radio Call Sign:

Tel: +1-800 424 8802, +1 202 267 2180
Fax: +1-202-267-1322
Telex:
Email: HQS-DG-1st-NRCINFO@uscg.mil

Languages understood: English

USCG Sector Guam
P.O. Box 176
Guam Guam (United States)

Tel: +1 671 339 4107/2001

Fax:

Telex:

Email:

Languages understood:

Radio Call Sign:

PUERTO RICO

USCG Sector San Juan*
5 Calle La Puntilla
San Juan
Puerto Rico 00901
Radio Call Sign: NMR1

Tel: +1 787 289 2041 (24 hr)
Fax: +1 787 729 6706

Telex:

Email:

Languages understood: English

URUGUAY

Prefectura de Puerto Montevideo Prefectura Nacional Naval
Rambla 25 de Agosto S/N
Edificio Comando General de la Armada
Primer Piso
Montevideo
11000 Uruguay
Radio Call Sign:

Tel: 0059829152210
Fax: 0059829160022

Telex:

Email: premo_imdg@armada.gub.uy,
premo@armada.gub.uy

Languages understood: Spanish

VANUATU

VANUATU MARITIME SERVICES LIMITED
Vanuatu Maritime Services Limited
39 Broadway, Suite 2020
New York
New York 10006 United States
Radio Call Sign:

Tel: 1 212-425-9600
Fax: 1 212 425 9652

Telex:

Email: email@vanuatuships.com,
mdcharles@vanuatuships.com

Languages understood: English

VENEZUELA (BOLIVARIAN REPUBLIC OF)

Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA)
(Venezuelan Maritime Administration)
Av. Orinoco, Entre Callas Perijá y Mucuchies
Edif. Sede Principal INEA Las Mercedes-Caracas Zona Postal 1050, Caracas
caracas Venezuela (Bolivarian Republic of)

Tel: +58 212 909 1430/1431
+58 212 909 1527/1529

Fax: +58 212 574 3021/9043

+58 212 509 2722

Telex: MTC 22785/6

Email: gtrafico@inea.gob.ve,
inea1@inea.gob.ve

Languages understood: English, Spanish

Radio Call Sign:

VIET NAM

Ben Thuy Radio
Pleasure-house A7, Cua Lo Port, Cua Lo Town
Nghe An Province Viet Nam

Tel: +84-(038)-3951577

Fax: +84-(038)-3952177

Telex:

Email: bthuy_radio@vishipel.com.vn

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Cam Ranh Radio
Thuy Trieu Hamlet, Cam Hai Dong Commune, Cam Lam Precinct
Khanh Hoa Province Viet Nam

Tel: +84-(058)-3989181

Fax: +84-(058)-3989181

Telex:

Email: Cranh_radio@vishipel.com.vn

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Can Tho Radio
Lot B1-9, An Thoi Residential Area, Cach mang Thang Tam Road, Bui Huu Nghia Ward,
Binh Thuy District
Can Tho city Viet Nam

Tel: +84-(0710)-3841240

Fax: +84-(0710)-3841240

Telex:

Email: ctho_radio@vishipel.com.vn

Languages understood: English

Radio Call Sign:

Generated: 02/01/2018



Cua Ong Radio Cua Ong Ward Cam Pha City, Quang Ninh Province Viet Nam	Tel: +84333865513 Fax: +84333734785 Telex: Email: cuaong_radio@vishipel.com.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Da Nang Radio No. 261, Nguyen Van Linh Street Da Nang city Viet Nam	Tel: +84-(0511)-3650177 Fax: +84-(0511)-3650177 Telex: Email: dnang_radio@vishipel.com.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Hai Phong Land Earth Station (HPLES) Km no.3, Pham Van Dong Street, Hai Thanh Ward, Duong Kinh District Hai Phong city Viet Nam	Tel: +84-(031)-3 880114 Fax: +84-(031)-3 981615 Telex: Email: hples@vishipel.com.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Hai Phong Radio No. 2, Nguyen Thuong Hien Street, Minh Khai Ward, Hong Bang District Hai Phong city Viet Nam	Tel: +84313842066 Fax: +84313842979 Telex: Email: hphong_radio@vishipel.com.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Ho Chi Minh Radio No. 432-436, Nguyen Tat Thanh Street, District 4 Ho Chi Minh city Viet Nam	Tel: +84-(08)~39404148/ 39404581 Fax: +84-(08)-39404581 Telex: Email: hcmnh_radio@vishipel.com.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Hon Gai Radio No. 10, Le Thanh Tong street Ha Long City, Quang Ninh Province Viet Nam	Tel: +84333828600 Fax: +840333826268 Telex: Email: hgai_radio@vishipel.com.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Hue Radio Thua Thien Hue Fishing-Port, Thuan An Town, Phu Vang District Thua Thien Hue Province Viet Nam	Tel: +84-(054)-3856802 Fax: +84-(054)-3856801 Telex: Email: hue_radio@vishipel.com.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Can Tho 14/11 Le Hong Phong street, Binh Thuy sub-district, Binh Thuy, Can Tho city Viet Nam	Tel: +84 710 3841696 Fax: +84 710 3841049 Telex: Email: cangvucantho@hcm.vnn.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Da Nang No.4, Duc Loi 3 Street, Hai Chau district Da Nang city Viet Nam	Tel: +84 511 3823172 Fax: +84 511 3820372 Telex: Email: cangvu.dng@vinamarine.gov.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Dong Nai No. 51 National Route, Long Binh Tan sub-district, Bien Hoa city, Dong Nai Province Viet Nam	Tel: +84 61 3832134 Fax: +84 61 3832135 Telex: Email: cangvudongnai@hcm.vnn.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Ha Tinh No. 141, Ha Huy Tap street Ha Tinh city - Ha Tinh province Viet Nam	Tel: +84 39 3852503 Fax: +84 39 3854135 Telex: Email: phongtchc.ht@gmail.com
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Hai Phong No 1A, Minh Khai street, Hong Bang district Hai Phong city Viet Nam	Tel: +84 31 3841047 Fax: +84 31 3842634 Telex: Email: cangvuhp@vinamarine.gov.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English

Generated: 02/01/2018

MSC-MEPC.6/Circ.16
Annex
Page 59
Last update: 31/12/2017

Maritime Administration in Ho Chi Minh No. 1A, Truong Dinh Hoi street, District 4 Ho Chi Minh city Viet Nam	Tel: +84 8 38255475 Fax: +84 8 39404828 Telex: Email: cangvu.hcm@vinamarine.gov.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Nghe An Ho Quy Ly road, 13 group, Ben Thuy sub-district Vinh city, Nghe An Province Viet Nam	Tel: +84 38 3855322 Fax: +84 38 385527 Telex: Email: cangvu.nan@vinamarine.gov.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Nha Trang No. 3, Tran Phu street, Cau Da sub-district, Vinh Nguyen district Nha Trang city, Khanh Hoa province Viet Nam	Tel: +84 58 3590053 Fax: +84 58 3590048 Telex: Email: cangvu.ntg@dng.vnn.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Quang Ngai Binh Thuan village, Binh Son Quang Ngai Province Viet Nam	Tel: +84 55 3618590 Fax: +84 55 3610150 Telex: Email: cangvu@quangngai.gov.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Quang Ninh No. 10, Le Thanh Tong street, Hon Gai sub-district Ha Long city, Quang Ninh province Viet Nam	Tel: +84 33 3825604 Fax: +84 33 3812118 Telex: Email: cangvu.qnh@vinamarine.gov.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Thanh Hoa Le Loi Nation Route, Dong Huong Thanh Hoa city, Thanh Hoa Province Viet Nam	Tel: +84 37 3725452 Fax: +84 37 3722264 Telex: Email: cangvu.tha@vinamarine.gov.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Thua Thien Hue Thuan An Town, Phu Vang District Thua Thien Hue Province Viet Nam	Tel: +84 54 3866156 Fax: +84 54 3866240 Telex: Email: cangvu.hue@vinamarine.gov.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Maritime Administration in Vung Tau No. 2, Quang Trung, No. 1 sub-district Vung Tau city, Ba Ria-Vung Tau Province Viet Nam	Tel: +84 64 3856270, +84 64 3512811 Fax: +84 64 3856085, +84 64 3856137, +84 64 3512810 Telex: Email: cangvu.vtu@vinamarine.gov.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Mong Cai Radio No. 4, Huu Nghi, Hoa Lac sub-district Mong Cai City, Quang Ninh Province Viet Nam	Tel: +84333886280 Fax: +84333881320 Telex: Email: mcai_radio@vishipel.com.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Nha Trang Radio No. 40/1, Tran Phu street, Vinh Nguyen Precinct Nha Trang city, Khanh Hoa province Viet Nam	Tel: +84-(058)-3590098/ 3590099 Fax: +84-(058)-3590098 Telex: Email: ntrang_radio@vishipel.com.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Quy Nhon Radio No. 1, Phan Chu Trinh Quy Nhon City, Binh Dinh Province Viet Nam	Tel: +84-(056)-3891334 Fax: +84-(056)-3891333 Telex: Email: qnhon_radio@vishipel.com.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English
Rescue Coordination Department, (Head) No.11A, Lang Ha Street, Ba Dinh District Ha Noi Viet Nam	Tel: +84 4 37683050 Fax: +84 4 37683048 Telex: Email: vmrcc@fpt.vn
Radio Call Sign:	Languages understood: English

Generated: 02/01/2018

No. IMO-INC-74

CERTIFICATE OF SHIPBOARD INCINERATOR



Ministry of Maritime Affairs and Fisheries,
Republic of Korea

This is to certify that the shipboard incinerator listed has been examined and tested in accordance with the requirements of the Standard for Shipboard Incinerators for disposing of ship-generated waste appended to the Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78 as amended by resolution MEPC.76(40) and referenced by regulation 16 of Annex VI to MARPOL 73/78.

Incinerator-manufactured by	Hyundai Marine Machinery Co., Ltd.	
Type for the incinerator	IMO Type / MAXI T50SL WS	
Max. capacity	400,000	kal/h
	100	kg/h of specific waste
	50.5	kg/h per burner
O ₂ Average in combustion chamber/zone	10.9	%
Co Average in flue gas	21.2	mg/MJ
Soot number average	1	Bacharach or Ringelman scale
Combustion chamber flue gas outlet temperature average	899	°C
Amount of unburned components in ashes	8.6	% by weight

A copy of this certificate should be carried on board a vessel fitted with this equipment at all times.



Signed
Ministry of Maritime Affairs and Fisheries
Republic of Korea.
Dated this 23rd day of September 2005

VOYAGER EXPLORER (9319052)
17-Apr-2021



Final Report

This report replaces our preliminary report of 11-May-2021

Operational

Please refer to comments on FTIR

Sample Number	SNG21F017840
Bunker Port	Not Stated
Bunker Date	17-Apr-2021
Supplier	Not Stated
Loaded From	Not Stated
Quantity per C.Eng.	40 MT
Order Number	4500186372
Product Type	BIO
Fuel Usage	Not Stated
Sampling Point	Not Stated
Sampling Date	17-Apr-2021
Sampling Method	Not Stated
Seal Data	2120243 (Non VPS, Intact)
Sent From	Batam
Date Sent	07-May-2021
Arrived at Lab	10-May-2021



Indicates that no comments are given.

1 | SNG21F017840

Test Results

	Unit	Test Results	Test Method
Density @ 15°C	kg/m3	845.8	ISO 12185
Viscosity @ 40°C	mm2/s	31	ASTM D7042
Water	%V/V	0.02	ASTM D6304-C
Micro Carbon Residue 10%	%m/m	< 0.10	ISO 10370
Sulfur	%m/m	0.089	ISO 8754
Ash	%m/m	< 0.010	LP2605
Vanadium	mg/kg	< 1	LP1105
Sodium	mg/kg	< 1	LP1105
Aluminium	mg/kg	< 1	LP1105
Silicon	mg/kg	< 1	LP1105
Iron	mg/kg	< 1	LP1105
Nickel	mg/kg	< 1	LP1105
Calcium	mg/kg	< 1	LP1105
Magnesium	mg/kg	< 1	LP1105
Zinc	mg/kg	< 1	LP1105
Phosphorus	mg/kg	< 1	LP1105
Potassium	mg/kg	2	LP1105
Pour Point	degC	0	LP 1305
Cloud Point	degC	4	LP 1305
Flash Point	degC	> 70.0	LP1503
Visual Appearance	-	Pass	LP 1902
Net Specific Energy ¹	MJ/kg	42.79	ISO 8217
Aluminium + Silicon	mg/kg	< 2	
Calculated Cetane Index ¹	-	53.0	ISO 4264
Temp.@ 10% recovery	degC	217	ISO 3405
Temp.@ 50% recovery	degC	295	ISO 3405
Temp.@ 90% recovery	degC	341	ISO 3405
Acid Number	mg KOH/g	< 0.10	ASTM D664
FAME content	%V/V	25.75	EN 14078
Cold Filter Plugging Point	degC	-3	IP 309
Bacteria	-	Negative	Easicult Combi
Yeast	-	Negative	Easicult Combi
Fungi	-	Negative	Easicult Combi
FTIR Screening	-	See comment	LP 2403
Lubricity (HFRR) - Wear scar diam	µm	160	ISO 12156

¹ Calculated value

Best Regards,
On behalf of Veritas Petroleum Services BV
Anu Joseph
Asst. Tech Support Engineer

For assistance or further information on this report, please contact your nearest VPS office or contact us directly at Tel.: +65 67792475, Email: Singapore@vps.com

Reference to part(s) of this report which may lead to misinterpretation is prohibited.

ПРИЛОЖЕНИЕ И7 – НИС «Геофизик»



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	ГЕОФИЗИК GEOFIZIK		Регистровый номер Registered number	820209	
Тип Type	Исследовательское Research		Номер ИМО IMO number	8138798	
Валовая вместимость Gross tonnage	742	Дата постройки Date of build	20.09.1983		
Длина, (м) Length, (m)	55.60	Ширина, (м) Breadth, (m)	9.30	Высота борта, (м) Depth, (m)	5.16
Тип главных механизмов Type of main machinery	ДВС Internal-combustion engine		6NVD 48A-2U	Суммарная мощность, (кВт) Total power output, (kW)	736

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

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

KM ⊕ L2 ⊠ Special purpose ship

Свидетельство действительно до
The Certificate is valid until

16.06.2025

при условии его ежегодного подтверждения
subject to annual confirmation

в соответствии с Правилами.
in accordance with the Rules.

Свидетельство выдано в порту
The Certificate is issued at the port of

Владивосток, Россия
Vladivostok, Russia

Дата
Date

26.06.2020

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

26.06.2020

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping



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

№ 20.05728.170

**ПОСТОЯННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
PERMANENT RESTRICTIONS**

**ПРОЧИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
OTHER CHARACTERISTICS**

ПРИМЕЧАНИЕ. Классификационное Свидетельство теряет силу, и действие класса автоматически приостанавливается, в следующих случаях: непредъявления судна в целом или отдельных его элементов к назначенному периодическому или внеочередному освидетельствованию в предписанный срок (если очередное освидетельствование не завершено, или не предполагается его завершить до возобновления эксплуатации к установленной дате; если ежегодное освидетельствование не завершено в пределах 3х (трех) месяцев от установленной даты ежегодного освидетельствования; если промежуточное освидетельствование не завершено в пределах 3х (трех) месяцев от установленной даты третьего ежегодного освидетельствования в каждом периодическом цикле освидетельствований); если судно не предьявляется для завершения соответствующего освидетельствования или, если в Правилах Регистра не предусмотрено иное; после аварийного случая (судно должно быть предьявлено 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 г. Владивосток, Россия Дата 10.06.2021
Place Vladivostok, Russia Date 10.06.2021

**Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping**

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

М.П.
L.S.

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

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

Место _____ Дата _____
Place _____ 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 _____ Дата _____
Place _____ 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 _____ Дата _____
Place _____ 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 _____ Дата _____
Place _____ Date _____

**Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping**

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

М.П.
L.S.

20.05728.170

РС 3.1.2

3



**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРЕНОСА ЕЖЕГОДНОЙ ДАТЫ
В СЛУЧАЕ ДОСРОЧНОГО ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ К ЕЖЕГОДНОМУ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE IN CASE OF PRESCHEDULE ANNUAL SURVEY**

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

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

М.П.
L.S.

**Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping**

Подписано
Signed

Место
Place

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

М.П.
L.S.

**Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping**

Подписано
Signed

Место
Place

Дата
Date

**ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ПРИМЕЧАНИЯ
TEMPORARY RESTRICTIONS AND REMARKS**

Не рекомендуется длительно работать в диапазоне частоты вращения главного двигателя от 265 - 280 об/мин.

It is not recommended to work for a long time in the main engine speed range from 265-280 rpm.

26



**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING**

2.4.5

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ**

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

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

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

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

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

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

**СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP**

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Порт приписки Port of Registry	Валовая вместимость Gross Tonnage	Дедвейт судна* (тонны) Deadweight of Ship* (tons)	Номер ИМО IMO Number
ГЕОФИЗИК GEOFIZIK	UAMO	Мурманск Murmansk	742	--	8138798

Тип судна
Type of ship

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

**НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:**

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.
2. Что освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, арматура, устройства и материалы судна и их состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения I к Конвенции.
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

* Для нефтеналивных судов для перевозки нефти
For oil tankers.

** Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.



Программа работ на «Оказание услуг по проведению 3D/4D сейсмической съемки на Лунском лицензионном участке»

Настоящее Свидетельство действительно до *** 16.06.2025 при условии проведения
This Certificate is valid until*** _____ subject to surveys in accordance

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

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based **26.06.2020**
(дата)
(date)

Выдано в **порту Владивосток, Россия**
Issued at **the port of Vladivostok, Russia**
(место выдачи Свидетельства)
(place of issue of Certificate) **26.06.2020**
(дата выдачи)
(date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping



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

№ **20.05731.170**

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

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

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

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

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:



Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица)
(signature of authorized official)

Место
Place

г. Владивосток, Россия
p. Vladivostok, Russia

Дата
Date

10.06.2021

Ежегодно/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

* Неужное 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.

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

Подписано
Signed [Redacted]
(подпись уполномоченного лица)
(signature of authorized official)

Место
Place [Redacted]

Дата
Date [Redacted]

**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 Конвенции признается действительным до [Redacted]

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 [Redacted]

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

Подписано
Signed [Redacted]
(подпись уполномоченного лица)
(signature of authorized official)

Место
Place [Redacted]

Дата
Date [Redacted]

**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 Конвенции признается действительным до [Redacted]

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 [Redacted]

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

Подписано
Signed [Redacted]
(подпись уполномоченного лица)
(signature of authorized official)

Место
Place [Redacted]

Дата
Date [Redacted]

* Неужное 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

[Redacted]

Подписано
Signed

[Redacted]

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

[Redacted]

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

Дата
Date

[Redacted]

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

[Redacted]

Подписано
Signed

[Redacted]

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

[Redacted]

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

Дата
Date

[Redacted]

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

[Redacted]

Подписано
Signed

[Redacted]

(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

[Redacted]

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

Дата
Date

[Redacted]

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

27

2.4.20

(Форма А)
Form

**ДОПОЛНЕНИЕ
К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ
(СВИДЕТЕЛЬСТВО ИОРП)**

**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 В.
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 «х» для ответов «да» и «применяется» или знака «—» для ответов «нет» и «не применяется».
Entries in boxes shall be made by inserting either a cross "x" for the answers "yes" and "applicable" or a dash "—" for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями — резолюции, принятые Международной морской организацией.
Regulations mentioned in this Record are regulations of Annex I to the Convention and resolutions are those adopted by the International Maritime Organization.

20.05735.170

A

**1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP**

1.1	Название судна Name of ship	<u>ГЕОФИЗИК GEOFIZIK</u>	
1.2	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters	<u>УАМО</u>	
1.3	Порт приписки Port of registry	<u>Мурманск / Murmansk</u>	
1.4	Валовая вместимость Gross tonnage	<u>742</u>	
1.5	Дата постройки: Date of build:		
1.5.1	Дата контракта на постройку Date of contract for construction	<u>--</u>	
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	<u>29.04.1982</u>	
1.5.3	Дата поставки Date of delivery	<u>20.09.1983</u>	
1.6	Значительное переоборудование (если применено): Major conversion (if applicable):		
1.6.1	Дата контракта на переоборудование Date of contract for conversion	<u>--</u>	
1.6.2	Дата начала переоборудования Date on which conversion was commenced	<u>--</u>	
1.6.3	Дата окончания переоборудования Date of conversion completion	<u>--</u>	
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		<input type="checkbox"/>
2A.1	Судно должно быть построено в соответствии с правилом 12А 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)		<input type="checkbox"/>
	пункта 11 (показатели аварийного разлива жидкого топлива) paragraph 11 (accidental fuel oil outflow performance)		<input type="checkbox"/>
2A.2	Судно не должно отвечать требованиям правила 12А The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A		<input checked="" type="checkbox"/>
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		<input type="checkbox"/>
2.2	Тип установленного фильтрующего оборудования: Type of oil filtering equipment fitted:		
2.2.1	Фильтрующее оборудование (15 мг ⁻¹) (правило 14.6) Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6)		<input type="checkbox"/>

2

РС 2.4.20

	A
2.2.2 Фильтрующее оборудование (на 15 млн ⁻¹) с сигнализатором и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (правило 14.7) Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7)	<input checked="" type="checkbox"/>
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)	<input checked="" type="checkbox"/>
.2 одобрено в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33) has been approved in accordance with resolution МЕРС.60(33)	<input type="checkbox"/>
.3 одобрено в соответствии с резолюцией МЕРС.107(49) has been approved in accordance with resolution МЕРС.107(49)	<input type="checkbox"/>
.4 одобрено в соответствии с резолюцией А. 233(VII) has been approved in accordance with resolution А. 233(VII)	<input type="checkbox"/>
.5 одобрено в соответствии с национальными нормами, не основанными на резолюции А.393(X) или А.233(VII) has been approved in accordance with national standards not based upon resolution А. 393(X) or А. 233(VII)	<input type="checkbox"/>
.6 не одобрено has not been approved	<input type="checkbox"/>
2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией А.444(XI) The process unit has been approved in accordance with resolution А.444(XI)	<input type="checkbox"/>
2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти: The oil content meter:	
.1 одобрен в соответствии с резолюцией А.393(X) has been approved in accordance with resolution А.393(X)	<input type="checkbox"/>
.2 одобрен в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33) has been approved in accordance with resolution МЕРС.60(33)	<input checked="" type="checkbox"/>
.3 одобрен в соответствии с резолюцией МЕРС.107(49) has been approved in accordance with resolution МЕРС.107(49)	<input type="checkbox"/>
2.4 Максимальная пропускная способность системы <u>1.00</u> м ³ /ч Maximum throughput of the system is _____ m ³ /h	
2.5 Исключение из правила 14: Waiver of regulation 14:	
2.5.1 Требования правила 14.1 или 14.2 не применяются к судну в соответствии с правилом 14.5 The requirements of regulations 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5	
2.5.1.1 Судно занято исключительно в рейсах в пределах особого района (особых районов): The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):	<input type="checkbox"/>
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	<input type="checkbox"/>

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 м ³

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

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

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость (м ³) Volume (m ³)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Танк сбора водоотстоя Water setting tank	52 - 55	ПБ S	1.70
Танк отработанного масла Waste oil tank	52 - 55	ПБ S	2.54
Танк продуктов сепарации льяльных вод Sludge tank after filtering equipment	62 - 63	ДП С	1.74
Танк утечек масла Drain oil tank	52 - 55	ЛБ Р	0.22
Танк утечек топлива Drain fuel oil tank	48 - 49	ЛБ Р	0.17
			Общая вместимость: Total volume: 6.37 м ³ м ³

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

A

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

3.2.1 Инсинератор для нефтяных остатков (шлама) _____ --
Incinerator for oil residues (sludge)

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

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

--

3.3 Судно оборудовано следующим(и) сборным(и) танком(танками) для сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод:

The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость (м ³) Volume (m ³)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Сборный танк No. 1 Holding tank No. 1	12 - 21	ПБ S	23.70
Сборный танк No. 2 Holding tank No. 2	12 - 21	ЛБ P	23.70
Общая вместимость: Total volume:			47.40 м ³

**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
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
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 отношении окружающей среды Вступления и раздела 1.2 главы 1 части II-A Полярного кодекса
The ship is in compliance with additional requirements in the environment-related provisions of the Introduction and section 1.2 of chapter 1 of part II-A of the Polar Code

--

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

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

26.06.2020
(дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

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



№ 20.05735.170

30



**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING**

2.4.9

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

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней и резолюциями МЕРС.115(51) и МЕРС.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 МЕРС.115(51) and МЕРС.200(62), (hereinafter referred to as «the Convention») under the authority of the

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

**СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP**

Название судна Name of ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Число людей, допущенное к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Валовая вместимость Gross tonnage	Номер ИМО IMO number
ГЕОФИЗИК GEOFIZIK	UAMO	Мурманск Murmansk	40	742	8138798

Новое/существующее* судно
New/existing* ship

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

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

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

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, если это применимо, дата, на которую началась работа по преобразованию или изменению, или модификации существенного характера

29.04.1982

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

20.05733.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.



**НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЧТО:
THIS IS TO CERTIFY THAT:**

1. Судно оборудовано:
The ship is equipped with:

- * установкой для обработки сточных вод
sewage treatment plant
- * измельчителем
comminuter
- сборным танком
holding tank
- сливным трубопроводом
discharge pipeline

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

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

Тип установки для обработки сточных вод _____
Type of sewage treatment plant

Изготовитель _____
Name of manufacturer

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

- 1.2 Описание измельчителя:
Description of comminuter:

Тип _____
Type

Изготовитель _____
Manufacturer

Качество сточных вод после обеззараживания _____
Standard of sewage after disinfection

- 1.3 Описание сборных танков:
Description of holding tank equipment:

Общая вместимость сборных танков 10.90 м³
Total capacity of the holding tanks m³

Место расположения:
Location:

ин. 36-37, ДП
frs. 36-37, C

* Не нужно зачеркивать.
Delete as appropriate.

- 1.4 Трубопровод для сдачи сточных вод в приёмные сооружения снабжён стандартным сливным соединением.
A pipeline for the discharge of sewage to reception facilities is fitted with a standard discharge connection.
2. Судно освидетельствовано в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV to the Convention.
3. Освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения IV к Конвенции.
Survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV to the Convention.

Настоящее Свидетельство действительно до**
The Certificate is valid until**

16.06.2025

(дата)
(date)

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

Свидетельство выдано в порту
The Certificate is issued at the port of

Владивосток, Россия
Vladivostok, Russia

Дата
Date

26.06.2020

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

26.06.2020

(дата)
(date)



Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

№ 20.05733.170

** Указать дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 8.1 Приложения IV к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, как она определена в правиле 1.8 приложения IV к Конвенции.

Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.



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

М.П.
L.S.

Подписано
Signed

Место
Place

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

М.П.
L.S.

Подписано
Signed

Место
Place

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

М.П.
L.S.

Подписано
Signed

Место
Place

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

28



**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING**

2.4.6

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE**

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

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

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

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

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

**СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP**

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Номер ИМО IMO Number	Порт приписки Port of Registry	Валовая вместимость Gross Tonnage
ГЕОФИЗИК GEOFIZIK	UAMO	8138798	Мурманск Murmansk	742

**НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:**

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

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



Программа работ на «Оказание услуг по проведению 3D/4D сейсмической съемки на Лунском лицензионном участке»

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства 26.06.2020
Completion date of the survey on which this Certificate is based (дата/ date)

Настоящее Свидетельство действительно до* 16.06.2025
This Certificate is valid until*

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

Выдано в порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia 26.06.2020
Issued at (место выдачи Свидетельства/place of issue of the Certificate) (дата выдачи/date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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



№ 20.05732.170

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

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

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

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

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

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:



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

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица)
signature of authorized official

Место
Place

г. Владивосток, Россия
p. Vladivostok, Russia

Дата
Date

10.06.2021

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

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

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица)
signature of authorized official

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

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

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица)
signature of authorized official

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

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

Подписано
Signed

(подпись уполномоченного лица)
signature of authorized official

Место
Place

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate



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

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

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

(Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate)	Подписано Signed	[Redacted Signature Box] (подпись должным образом уполномоченного лица) signature of duly authorized official
	Место Place	[Redacted Place Box]
	Дата Date	[Redacted Date Box]

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 [Redacted]

of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

(Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate)	Подписано Signed	[Redacted Signature Box] (подпись должным образом уполномоченного лица) signature of duly authorized official
	Место Place	[Redacted Place Box]
	Дата Date	[Redacted Date Box]

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 [Redacted]

of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

(Печать или штамп организации Seal or stamp of the authority, as appropriate)	Подписано Signed	[Redacted Signature Box] (подпись должным образом уполномоченного лица) signature of duly authorized official
	Место Place	[Redacted Place Box]
	Дата Date	[Redacted Date Box]

* Неужное зачеркнуть
Delete as appropriate



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

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

до
until

Подписано
Signed

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

Место
Place

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

Дата
Date

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

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

Подписано
Signed

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

Место
Place

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

Дата
Date

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

Подписано
Signed

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

Место
Place

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

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

РС 2.4.6

20.05732.170

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 ГЕОФИЗИК / GEOFIZIK
- 1.2 Номер ИМО / IMO number 8138798
- 1.3 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction 29.04.1982
- 1.8 Длина судна (L)* / Length of ship (L)* -- метров / metres

20.05736.170

* Заполняется только в отношении судов, построенных 1 января 2016 года или после этой даты, и которые специально спроектированы и используются исключительно для целей отдыха, и к которым, в соответствии с правилом 13.5.2.1 или правилом 13.5.2.3, не применяются пределы выбросов NO_x, приведенные в правиле 13.5.1.1.
Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016, which are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3, the 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
<i>Система пожаротушения Fire extinguishing system</i>	<i>Главная палуба, 64-66 шп., ПБ Main deck, frs. 64-66, S</i>	<i>Галон 2402 Halon 2402</i>

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
<i>Провизионная холодильная установка Provision refrigerating plant</i>	<i>Главная палуба, 15-20 шп., ДП Main deck, frs. 64-66, C</i>	<i>R22</i>

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 (TK = Технический кодекс по NO _x , 2008 года) (OC = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO _x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)		Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
1	Завод-изготовитель и модель Manufacturer and model	Chongqing Cummins Engine Co. Ltd., N855-DM	Chongqing Cummins Engine Co. Ltd., N855-DM	Chongqing Cummins Engine Co. Ltd., N855-DM	--	--	--
2	Серийный номер Serial number	42600929	42600930	42600931	--	--	--
3	Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) – TK 3.2) Use (applicable application cycles(s) – NTC 3.2)	BD/AE (D2)	BD/AE (D2)	BD/AE (D2)	--	--	--
4	Номинальная мощность (кВт) (TK 1.3.11) Rated power (kW) (NTC 1.3.11)	240	240	240	--	--	--
5	Номинальная частота вращения (об/мин) (TK 1.3.12) Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)	1500	1500	1500	--	--	--
6	Идентичный двигатель, установленный ≥ 1/1/2000 и не подлежащий выполнению требований, согласно 13.1.1.2 Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2	--	--	--	--	--	--
7	Дата установки идентичного двигателя (дд.мм.гггг) в соответствии с 13.1.1.2 Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2	--	--	--	--	--	--
8a	Значительное переоборудование (дд.мм.гггг) Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2	06.2015	06.2015	06.2015	--	--
8b		13.2.1.2 & 13.2.3	--	--	--	--	--
8c		13.2.1.3 & 13.2.3	--	--	--	--	--
9a	Ярус I Tier I	13.3	--	--	--	--	--
9b		13.2.2	--	--	--	--	--
9c		13.2.3.1	--	--	--	--	--
9d		13.2.3.2	--	--	--	--	--
9e		13.7.1.2	--	--	--	--	--
10a	Ярус II Tier II	13.4	X	X	X	--	--
10b		13.2.2	--	--	--	--	--
10c		13.2.2 (выполнение требований яруса III невозможно) 13.2.2 (Tier III not possible)	--	--	--	--	--
10d		13.2.3.2	--	--	--	--	--
10e		13.5.2 (Исключения) 13.5.2 (Exemptions)	--	--	--	--	--
10f		13.7.1.2	--	--	--	--	--

PC 2.4.23

20.05736.170

3

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (TK = Технический кодекс по NO _x , 2008 года) (OC = 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	установлено installed	--	--	--	--	--	--
13	OC* AM* 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
- .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:

- .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
- .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 Правилем 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

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

- 2.4 Летучие органические соединения (ЛОС) (правило 15)
Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)
- 2.4.1 Танкер имеет систему сбора паров, установленную и одобренную в соответствии с циркуляром MSC/Circ.585
- The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585
- 2.4.2.1 Танкер, перевозящий сырую нефть, имеет на борту одобренный План управления ЛОС
- For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan
- 2.4.2.2 Номер и дата одобрения Плана управления ЛОС:
- VOC Management Plan approval reference: --
- 2.5 Сжигание на судне (правило 16)
Shipboard incineration (regulation 16)
- На судне имеется инсинератор:
The ship has an incinerator:
- .1 установленный 1 января 2000 года или после этой даты, который соответствует:
installed on or after 1 January 2000 that complies with:
- .1 резолюции МЕРС.76(40) с поправками*
- resolution МЕРС.76(40) as amended*
- .2 резолюции МЕРС.244(66)
- resolution МЕРС.244(66)
- .2 установленный до 1 января 2000 года, который соответствует:
installed before 1 January 2000 that complies with:
- .1 резолюции МЕРС.59(33) с поправками**
- resolution МЕРС.59(33) as amended**
- .2 резолюции МЕРС.76(40) с поправками*
- resolution МЕРС.76(40) as amended*

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

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

2.6 Эквиваленты (правило 4)
Equivalents (regulation 4)

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

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

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

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

Выдано в / Issued at **порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia**

(Место выдачи Описания)
(Place of issue of the Record)

26.06.2020

(Дата выдачи)
(Date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping



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

№ **20.05736.170**

31



**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING**

2.4.15

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

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

*Выдано по заявке судовладельца для подтверждения выполнения требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками в резолюции МЕРС.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 МЕРС.201(62)*

**СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP**

Название судна Name of ship	Позывной сигнал или регистровый номер Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Валовая вместимость Gross tonnage	Число людей, допущенных к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Номер ИМО IMO number
ГЕОФИЗИК GEOFIZIK	UAMO	Мурманск Murmansk	742	40	8138798

**НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:**

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

* ~~установкой для сжигания мусора
incinerator~~
устройством для обработки мусора
garbage treatment plant
устройствами для сбора мусора
garbage collection facilities

20.05734.170

* Неужное 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
- * илама сточных вод
 sewage sludge
- * нефтяных остатков
 oil sludge

1.2 Устройство для обработки мусора: _____
Garbage treatment plant: _____
Тип _____ --
Type _____
Изготовитель _____ --
Manufacturer _____
Согласно Сертификату, выданному _____ --
According to the Certificate issued by _____
--

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

- * измельчение мусора,
 grinding of garbage,
- * прессование мусора.
 pressing of garbage.

1.3 Устройства для сбора мусора: _____
Garbage collection facilities: _____
Общая вместимость _____ 4.70 _____ м³
Total capacity _____ m³
Место расположения _____ палуба надстройки, шп. 56-63, ПБ, шп. 63-65, ЛБ; верхняя палуба, шп. 66-70, ЛБ.
Location _____ superstructure deck, frs. 56-63, S, frs. 63-65, P; upper deck, frs. 66-70, P.

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

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

* Испужно зачеркнуть.
Delete as appropriate.



ЗАМЕЧАНИЯ
REMARKS

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

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

Настоящее Свидетельство действительно до **16.06.2025** при условии
This Certificate is valid until subject to

проведения ежегодных освидетельствований.
annual surveys.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **26.06.2020**
Completion date of the survey on which this Certificate is based

Выдано в **порту Владивосток, Россия** **26.06.2020**
Issued at *the port of Vladivostok, Russia* (дата выдачи)
(место выдачи Свидетельства) (place of issue of the Certificate) (date of issue)

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

выдать настоящее Свидетельство.
to issue this Certificate.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping
Печать или штамп организации,
выдавшей Свидетельство
Seal or stamp of the issuing Authority
as appropriate



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

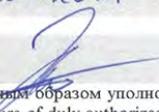
№ **20.05734.170**

**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	10.06.2021
(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



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

УТВЕРЖДАЮ



Генеральный директор
ОАО «МАГЭ»

Г.С.Казанин

«19» декабря 2012 г.

СУДОВОЙ ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ
Т/Х «ГЕОФИЗИК»

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

SHIPBOARD GARBAGE MANAGEMENT PLAN OF
M/S «GEOFIZIK»

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

Одобрено по поручению Правительства
Российской Федерации

Approved under the authority of the
Government of Russian Federation

Разработчик документации
ООО "Роникс"

183010, Россия, г. Мурманск,
ул. Шмидта, дом 1, корпус 2, оф. 1
www.ronix-murman.ru



10.12.2012

Лист 1



ОДОБРЕНИЕ ПЛАНА

План одобрен с изменением

Дата _____

Печать

подпись

План одобрен с изменением

Дата _____

Печать

подпись

План одобрен с изменением

Дата _____

Печать

подпись

План одобрен с изменением

Дата _____

Печать

подпись

План одобрен с изменением

Дата _____

Печать

подпись



ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

N изменения	Дата	Фамилия лица, сделавшего запись	Должность



Название судна: “Геофизик”

Порт приписки: Мурманск

Позывной сигнал: UAMO

Владелец/оператор: ОАО “МАГЭ”

Регистровый номер: 820209

Номер ИМО: 8138798

Флаг: Российская Федерация

Классификационное общество: Российский морской регистр судоходства

Год и место постройки: 1983, СССР

Водоизмещение по ЛГВЛ: 1157 т

Длина наибольшая: 55,60 м

Главный двигатель: типа 6NVD 48A-2U мощностью 736 кВт

Предыдущее название судна: -

Район плавания: неограниченный

Число людей, допущенных к перевозке на судне: 40 чел.

Перевозка животных на судне не предусмотрена.

СОДЕРЖАНИЕ

	Лист
1. Преамбула	6
2. Определения	6
3. Политика Судходной Компании (Судовладельца)	12
4. Язык	13
5. Ответственное лицо и его обязанности	13
6. Сбор мусора.	13
7. Хранение мусора	17
8. Удаление мусора	18
9. Журнал операций с мусором и ведение записей.	22
10. Размещение плакатов	23
11. Программа обучения и тренировок	24
Приложение А. Журнал операций с мусором	25
Приложение Б. Варианты обработки на борту судна и сброса мусора.	26
Приложение В. Емкости для сбора мусора	27
Приложение Г. Пересмотренная сводная форма для предоставления сообщения о предполагаемых недостатках портовых приемных сооружений (MEPC.1/Circ.469/Rev.1)	28
Приложение Д. Стандартный формат формы предварительного уведомления для доставки отходов в портовые приемные сооружения (MEPC.1/Circ.644)	31
Приложение Е. Стандартный формат квитанции о сдаче судном отходов на портовое приемное сооружение (MEPC.1/Circ.645)	33
Приложение Ж. Плакаты	34
Приложение И. Лист ознакомления с "Планом ..."	37

1. ПРЕАМБУЛА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

Лист 6

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

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

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

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

Сброс не включает:

- сброса в значении, предусмотренном Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, заключенной в Лондоне 13 ноября 1972 г.; или
- выброса вредных веществ, происходящего непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна; или
- выброса вредных веществ для проведения правомерных научных исследований по уменьшению или ограничению загрязнения.

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

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

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

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

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

2.1.10. **Остатки груза** означают остатки любых грузов, которые не охвачены другими Приложениями к настоящей Конвенции, и которые остаются на палубе или в трюмах после погрузки или разгрузки, включая погрузку или разгрузку излишков или утечек в мокром или сухом состоянии или в составе мочной 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 загроуженного 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, оналубку, 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 занимают разведкой, эксплуатацией или обработкой минеральных ресурсов морского дна прибрежной зоны.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Медицинские отходы делятся на две категории: инфекционные и неинфекционные.

Медицинские отходы включают в себя также просроченные лекарства и медицинские изделия.

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

2.1.31. **Вода после мойки посуды (помой)** 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 ($22^{\circ}30'$ северной широты, $59^{\circ}48'$ восточной долготы) и Рас-эль-Фасте ($25^{\circ}04'$ северной широты, $61^{\circ}25'$ 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 $57^{\circ}44.8'$ северной широты к востоку от мыса Скаген; и

3. Английским каналом и подходами к нему к востоку от меридиана 5° западной долготы и к северу от параллели $48^{\circ}30'$ 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 $77^{\circ}30'$ западной долготы, откуда прямой линией до пересечения параллели 20° северной широты и меридиана 50° западной долготы, откуда прямой линией до пересечения параллели $7^{\circ}20'$ северной широты и меридиана 50° западной долготы, откуда прямой линией, проведенной в юго-западном направлении до восточной границы Французской Гвианы.

2.1.34. **Ближайший берег.** Выражение “от ближайшего берега” означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящего Приложения выражение “от ближайшего берега” у северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии с координатами $11^{\circ}00'$ южной широты и $142^{\circ}00'$ восточной долготы, к точке $10^{\circ}35'$ южной широты и $141^{\circ}55'$ восточной долготы, затем к точке $10^{\circ}00'$ южной широты и $142^{\circ}00'$ восточной долготы, затем к точке $09^{\circ}10'$ южной широты и $143^{\circ}52'$ восточной долготы, затем к точке $09^{\circ}00'$ южной широты и $144^{\circ}30'$ восточной долготы, затем к точке $10^{\circ}41'$ южной широты и $145^{\circ}00'$ восточной долготы, затем к точке $13^{\circ}00'$ южной широты и $145^{\circ}00'$ восточной долготы, затем к точке $15^{\circ}00'$ южной широты и $146^{\circ}00'$ восточной долготы, затем к точке $17^{\circ}30'$ южной широты и $147^{\circ}00'$ восточной долготы, затем к точке $21^{\circ}00'$ южной широты и $152^{\circ}55'$ восточной долготы, затем к точке $24^{\circ}30'$ южной широты и $154^{\circ}00'$ восточной долготы, и далее к точке на побережье Австралии с координатами $24^{\circ}42'$ южной широты и $153^{\circ}15'$ восточной долготы.

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

3. ПОЛИТИКА СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ (СУДОВЛАДЕЛЬЦА)

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

3.2. Судоводная компания применяет МЕРС.201(62), МЕРС.219(63), МЕРС220(63) и ISO 21070:2011.

3.3. Компания обеспечивает:

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

3.4. Судоводная 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 дрейферными снастями (рыболовная снасть, если она сброшена в море, становится вредным веществом);
 - эффективное использование оборудования для обработки и уничтожения мусора;
 - полное опорожнение контейнеров и полное использование содержимого;
 - оптимизация процессов производства отходов таким образом, чтобы уменьшить отходы;
 - оценка количества отходов конкретного продукта для определения средств уменьшения количества отходов;
 - использование продуктов с длительным сроком действия и/или срока годности;
 - строгое соблюдение международных и национальных правил по сбросу мусора с судов.
- Предпочтительно, чтобы пиротехника и продукция фармацевтической промышленности были возвращены производителю или поставщику до истечения срока годности.

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

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

3.6. Судходная 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 капитаном, по мере необходимости.

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

6. СБОР МУСОРА

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

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

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

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

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

6.4. Сбор мусора осуществляется в контейнеры, бочки, ящики, бачки, ведра с последующей транспортировкой в контейнер. Для уменьшения или исключения необходимости сортировки после сбора и для ускорения переработки мусора, образующегося на судне, предусмотрены контейнеры для отдельных категорий мусора (см. расчет 356-3981/1.401-001).

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

6.6. К соответствующим переносным контейнерам, таким как урны, коробки или мешки для хранения на борту могут быть прикреплены цветные указатели/наклейки. Такое цветовое кодирование будет полезно для облегчения идентификации при разгрузке мусора для сдачи. Кроме того, такая схема маркировки будет способствовать эффективному разделению 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, оснащенный таким оборудованием.

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

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

6.9. Рекомендуемые типы сепарируемого мусора:

- пластик, непригодный для использования в качестве вторсырья и пластик, смешанный с другими материалами;
- тряпки, ветошь;
- материалы, которые могут быть переданы на переработку;
- кулинарный жир;

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

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

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

6.11. По гигиеническим причинам контейнеры должны регулярно очищаться.

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

6.13. Пластик используется для различных целей, включает, но не ограничивается этим, упаковку (непроницаемые для паров барьеры, бутылки, контейнеры, прокладки, сумки, оберточные материалы, пенообразующие материалы для амортизации и пр.); элементы конструкции судна (оргстекло и ламинированные структуры, покрытия, трубопроводы, изоляция, напольные покрытия, ковры, ткани, краски, клеи, компоненты электронных и электрических устройств и т.д.); одноразовая кухонная посуда (тарелки из стирола, контейнеры для пищевых продуктов, чашки и т.д.); сумки, обшивки, поплавки, рыболовные сети и линии, стропы, ленты, канаты из синтетических и смешанных материалов, наруса 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 синтетического материала, куски фольги и т.д.;
- металлические банки, крышки и упаковка бутылок и т.д.;
- бутылки, стекла и изделия из стекла в целом;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.24. Ответственными за сбор, сортировку и транспортировку мусора являются:

- в жилых, служебных, общественных, санитарных и медицинских помещениях, а также на палубах и в трюмах - старший помощник капитана;
- в помещениях пищеблока - повар;
- в энергетических помещениях - второй механик.

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

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

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

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

7. ХРАНЕНИЕ МУСОРА

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

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

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

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

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

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

Место хранения мусора должно быть оборудовано таким образом, чтобы любая опасность, вызванная мусором, была сведена к минимуму.

Места хранения также должны быть оборудованы:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. УДАЛЕНИЕ МУСОРА

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

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

8.3. С тем, чтобы обеспечить своевременную перегрузку больших количеств судового мусора в портовые приемные сооружения, судно или его агенту необходимо заблаговременно принять меры к приему мусора. В то же время следует определить потребности в удалении для того, чтобы принять меры к мусору, которому требуется специальная обработка или другие необходимые меры. Порту должно быть направлено уведомление о типе, примерном количестве сдаваемого мусора и его сепарации (см. Приложение Д). Специальные требования к сдаче могут включать выгрузку пищевых отходов и связанного с ними мусора, в котором могут находиться болезнетворные организмы или паразиты, сдачу батарейек, подстилок под груз, медицинских отходов, пиротехники с истекшим сроком хранения или необычно больших, тяжелых, пахнущих брошенных орудий лова и прочее.

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

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

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

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

- 3 морских миль от ближайшего берега для пищевых отходов, которые были пропущены через измельчитель или дробильное устройство. Такие измельченные или раздробленные пищевые отходы должны быть в состоянии пройти через сито с отверстиями размером не более 25 мм;

- 12 морских миль от ближайшего берега для пищевых отходов, которые не были обработаны в соответствии с указанным выше пунктом;

- 12 морских миль от ближайшей земли для остатков груза, которые не могут быть восстановлены с помощью общедоступных методов для разгрузки. Эти остатки груза не должны содержать веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководящие принципы, разработанные Организацией;

- сброс туш животных должен происходить как можно дальше от ближайшего берега, насколько это возможно, с учетом руководящих принципов, разработанных Организацией.

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

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

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

и

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

В судовом журнале должно содержаться свидетельство, представляемое производителем моющего препарата и добавок, о том, что препарат удовлетворяет критерию безопасности для

Лист 19

морской среды. Для обеспечения уверенности в соответствии, подписанное и датированное заявление от поставщика препарата, с подтверждением указанного эффекта, должно быть адекватным для целей судовой регистрации. Это может быть в форме Листа Безопасности Продукта или в форме отдельного документа, выдаваемого производителем по его выбору.

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

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

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

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

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

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

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

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

8.11.2.4. в случае выполнения условий подпунктов 8.11.2.1, 8.11.2.2 и 8.11.2.3 настоящего пункта сброс моющей воды грузовых танков, содержащей отходы, должен быть произведен как можно дальше от ближайшего берега или ближайшего шельфового льда и не менее 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего ледника;

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

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

- каждая Сторона, из портов которой суда уходят в рейс в район Антарктики или в порты которой суда прибывают из района Антарктики, обязуется обеспечить, чтобы, как только это будет практически возможно, были предусмотрены соответствующие сооружения для приема всего мусора со всех судов, не вызывающее чрезмерного простоя и отвечающие нуждам пользующихся ими судов;

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

8.12. За исключением предусмотренного Правил 7 пересмотренного Приложения V к Конвенции, сброс в море всех видов пластмасс, включая, но, не ограничиваясь этим,

синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластиковые мешки для мусора и пепла от сжигания пластмассовых изделий, запрещается.

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

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

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

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

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

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

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

- сброса с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море; или
- случайной потери мусора в результате повреждения судна или его оборудования при условии, что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму случайного сброса; или
- случайной потери орудий лова с судна при условии, что были приняты все разумные меры предосторожности, чтобы предотвратить такие потери, или
- сброса орудий лова с судна для защиты морской среды и безопасности судна или его экипажа.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ И ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ

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

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

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

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

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

9.6. Запись должна содержать следующую информацию:

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

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

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

- сброс мусора, в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения жизни на море;
- случайная потеря мусора в результате повреждения судна или его оборудования при условии, что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму случайного сброса;
- случайная потеря орудий лова с судна при условии, что были приняты все разумные меры предосторожности, чтобы предотвратить такие потери;
- сброс орудий лова с судна для защиты морской среды и безопасности судна или его экипажа.

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

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

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

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

10. РАЗМЕЩЕНИЕ ПЛАКАТОВ

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

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

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

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

11. ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВОК

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

11.2. Система подготовки должна обеспечить:

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

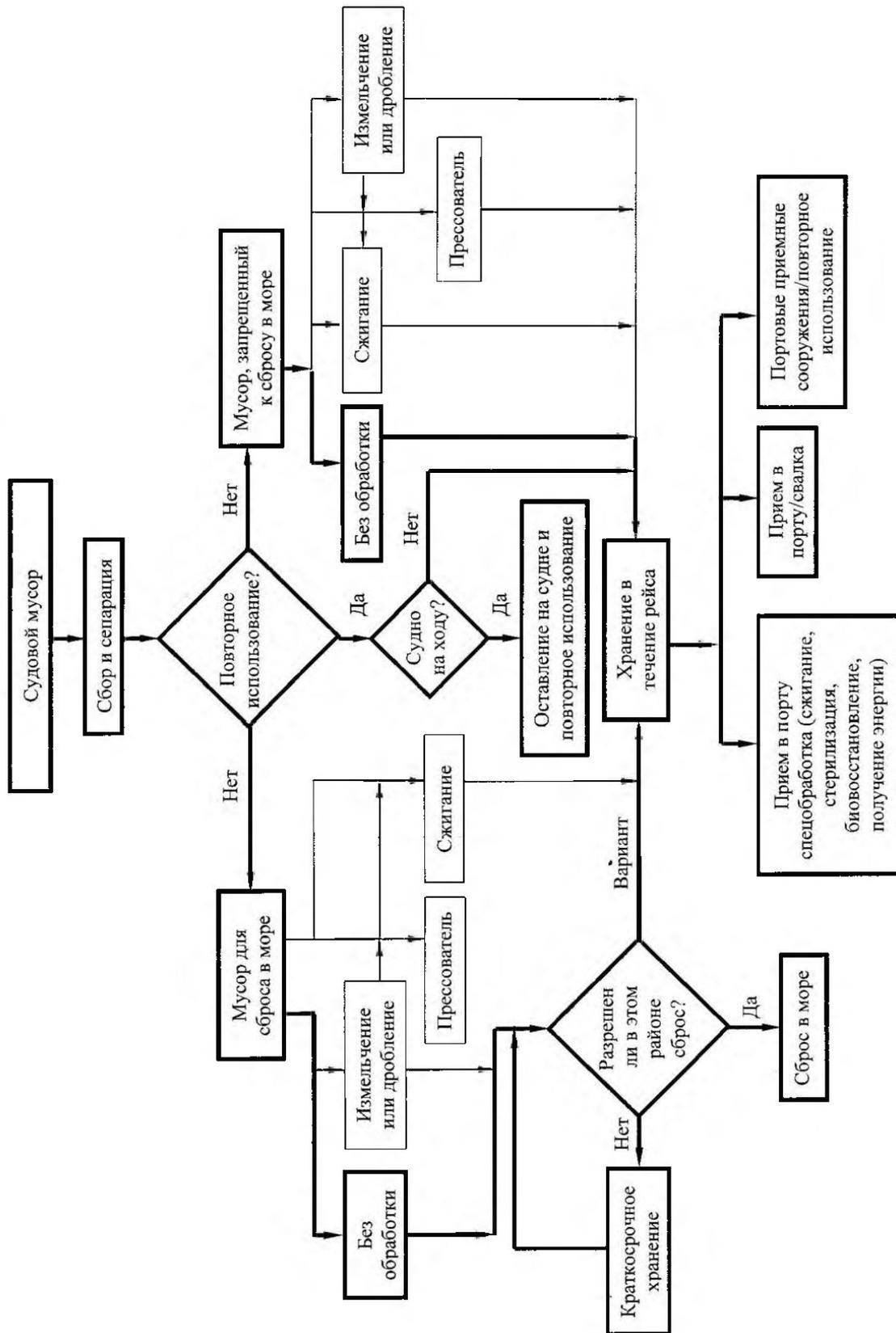
11.3. Основными методами подготовки экипажа к выполнению операций с мусором являются:

- индивидуальные инструкции;
- занятия и тренировки;
- учения.

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

ВАРИАНТЫ ОБРАБОТКИ НА БОРТУ СУДНА И СБРОСА МУСОРА

Приложение 15



Приложение В

ЕМКОСТИ ДЛЯ СБОРА МУСОРА

Вид емкости	Объем, м ³	Вид мусора	Расположение			Примечание
			палуба	борт	шп.	
Контейнер	0,20	Нефтедержающая ветошь	Палуба надстройки	Пр.Б	56 - 57	синий
Контейнер	0,20	Нефтедержающая ветошь	Палуба надстройки	Пр.Б	60 - 61	синий
Контейнер	1,20	Стекло, бутылки	Главная палуба	Пр.Б	57 - 59	голубой
Контейнер	1,20	Бумага, ветошь	Главная палуба	Пр.Б	60 - 63	белый с черным фоном
Контейнер	1,20	Пластмассы	Палуба надстройки	ЛБ	63 - 65	желтый
Контейнер	0,50	Пищевые отходы	Главная палуба	ЛБ	66 - 68	зеленый
Бочка	0,20	Кулинарный жир	Главная палуба	ЛБ	62 - 63	красный

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



Приложение Г

**ПЕРЕСМОТРЕННАЯ СВОДНАЯ ФОРМА ДЛЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ О
ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ НЕДОСТАТКАХ ПОРТОВЫХ ПРИЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ
(MEPC.1/Circ.469/Rev.1)
REVISED CONSOLIDATED FORMAT FOR REPORTING ALLEGED INADEQUACIES
OF PORT RECEPTION FACILITIES1 (MEPC.1/Circ.469/Rev.1)**

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

1 SHIP'S PARTICULARS

- 1.1 Name of ship: _____
- 1.2 Owner or operator: _____
- 1.3 Distinctive number or letters: _____
- 1.4 IMO Number²: _____
- 1.5 Gross tonnage: _____
- 1.6 Port of registry: _____
- 1.7 Flag State³: _____
- 1.8 Type of ship:
- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Oil tanker | <input type="checkbox"/> Chemical tanker | <input type="checkbox"/> Bulk carrier |
| <input type="checkbox"/> Other cargo ship | <input type="checkbox"/> Passenger ship | <input type="checkbox"/> Other (specify) _____ |

2 PORT PARTICULARS

- 2.1 Country: _____
- 2.2 Name of port or area: _____
- 2.3 Location/terminal name: _____
(e.g., berth/terminal/jetty)
- 2.4 Name of company operating
the reception facility (if applicable): _____
- 2.5 Type of port operation:
- | | | |
|--|---------------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Unloading port | <input type="checkbox"/> Loading port | <input type="checkbox"/> Shipyard |
| <input type="checkbox"/> Other (specify) _____ | | |
- 2.6 Date of arrival: __/__/__ (dd/mm/yyyy)
- 2.7 Date of occurrence: __/__/__ (dd/mm/yyyy)
- 2.8 Date of departure: __/__/__ (dd/mm/yyyy)

Приложение Г - продолжение

3 INADEQUACY OF FACILITIES

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

Type of waste	Amount for discharge (m ³)	Amount not accepted (m ³)	Problems encountered Indicate the problems encountered by using one or more of the following code letters, as appropriate. A No facility available B Undue delay C Use of facility technically not possible D Inconvenient location E Vessel had to shift berth involving delay/cost F Unreasonable charges for use of facilities G Other (please specify in paragraph 3.2)
MARPOL Annex I-related			
Type of oily waste:			
Oily bilge water			
Oily residues (sludge)			
Oily tank washings (slops)			
Dirty ballast water			
Scale and sludge from tank cleaning			
Other (please specify)			
MARPOL Annex II-related			
Category of NLS4 residue/water mixture for discharge to facility from tank washings:			
Category X substance			
Category Y substance			
Category Z substance			
MARPOL Annex IV-related			
Sewage			
MARPOL Annex V-related			
Type of garbage:			
Plastic			
Floating dunnage, lining, or packing materials			
Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.			
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.			
Food waste			
Incinerator, ash			
Other (please specify)			
MARPOL Annex VI-related			
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances			
Exhaust gas-cleaning residues			

Лист 29



Приложение Г - продолжение

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

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

Yes No

If Yes, with whom (please specify)

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

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

Yes No Not applicable

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

Yes No

4 ADDITIONAL REMARKS/COMMENTS

Master's signature

Date: __ / __ / __ (dd/mm/yyyy)



Приложение Д

СТАНДАРТНЫЙ БЛАНК ФОРМЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ ДЛЯ СДАЧИ ОТХОДОВ В ПОРТОВЫЕ ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ (MEPC.1/Circ.644)

STANDARD FORMAT OF THE ADVANCE NOTIFICATION FORM FOR WASTE DELIVERY TO PORT RECEPTION FACILITIES (MEPC.1/Circ.644)

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

The master of a ship should forward the information below to the designated authority at least 24 hours in advance of arrival or upon departure of the previous port if the voyage is less than 24 hours

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

DELIVERY FROM SHIPS (ANF)

1. SHIP PARTICULARS

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

2. PORT AND VOYAGE PARTICULARS

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

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE FOR DISCHARGE TO FACILITY

MARPOL Annex I – Oil	Quantity (m ³)	MARPOL Annex V – Garbage	Quantity (m ³)
Oily bilge water		Plastic	
Oily residues (sludge)		Floating dunnage, lining, or packing material	
Oily tank washings		Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc.	
Dirty ballast water		Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.	
Scale and sludge from tank cleaning		Food waste	
Other (please specify)		Incinerator ash	
MARPOL Annex II – NLS	Quantity (m³)/Name	Other wastes (specify)	
Category X substance		MARPOL Annex VI – Air pollution	Quantity (m³)
Category Y substance		Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
Category Z substance		Exhaust gas-cleaning residues	
OS – other substances			
MARPOL Annex IV – Sewage	Quantity (m³)		



Приложение Д - продолжение

Name of ship:	IMO Number:
---------------	-------------

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

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

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

Date:
Time:

Name and Position:
Signature:



Приложение Е

СТАНДАРТНЫЙ БЛАНК КВИТАНЦИИ О СДАЧЕ СУДНОМ ОТХОДОВ В ПОРТОВОЕ ПРИЕМНОЕ СООРУЖЕНИЕ (MEPC.1/Circ.645)

STANDARD FORMAT FOR THE WASTE DELIVERY RECEIPT FOLLOWING A SHIP'S USE OF PORT RECEPTION FACILITIES (MEPC.1/Circ.645)

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

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

1. RECEPTION FACILITY AND PORT PARTICULARS

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

2. SHIP PARTICULARS

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

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE RECEIVED

MARPOL Annex I – Oil	Quantity (m ³)	MARPOL Annex V – Garbage	Quantity (m ³)
Oily bilge water		Plastic	
Oily residues (sludge)		Floating dunnage, lining, or packing material	
Oily tank washings		Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc.	
Dirty ballast water		Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.	
Scale and sludge from tank cleaning		Food waste	
Other (please specify)		Incinerator ash	
MARPOL Annex II – NLS	Quantity (m³)/Name	Other wastes (specify)	
Category X substance		MARPOL Annex VI – Air pollution	Quantity (m³)
Category Y substance		Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
Category Z substance		Exhaust gas-cleaning residues	
OS – other substances			
MARPOL Annex IV – Sewage	Quantity (m³)		

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

Signature:

Full Name and Company Stamp:

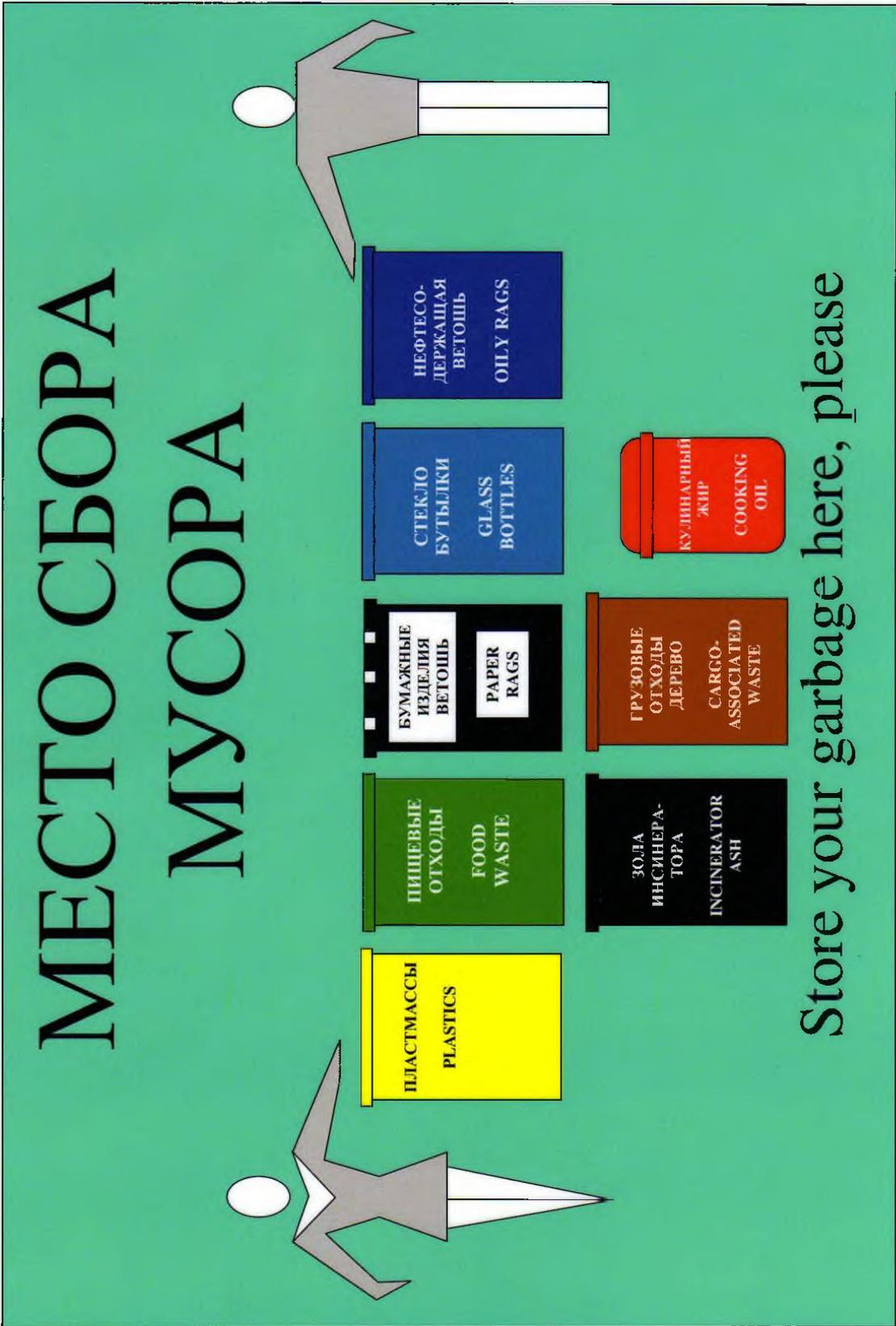
Краткое изложение ограничений по сбросу мусора в море, налагаемых правилами 4, 5 и 6 Приложения V МАРПОЛ			
Применение: Таблица носит справочный характер. Изложения Приложения V МАРПОЛ являются первоисточниками.			
Тип мусора ¹	Все суда, исключая платформы ⁴		
	Вне особых районов. Пункт 4. (Расстояние от ближайшего берега) ²	В пределах особого района. Пункт 6. (Расстояние от ближайшего берега или шельфового льда) ³	Платформа, находящаяся на расстоянии более 12 миль от ближайшего берега и суда в пределах 500 м от такой платформы. Пункт 5
Измельченные или раздробленные пищевые продукты ²	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	Сброс разрешен
Неизмельченные или раздробленные пищевые продукты	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Остатки груза ⁵ , не содержащиеся в промывных водах	Сброс разрешен	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Остатки груза ⁵ , содержащиеся в промывных водах	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности (согласно условиям пункта 6.1.2)	Сброс запрещен
Мусорные препараты или добавки, содержащиеся в промывных водах	Сброс разрешен	Сброс разрешен	Сброс запрещен
Мусорные препараты или добавки ⁶ , содержащиеся в воде для мытья палубы и внешних поверхностей	Сброс в пути и в наибольшей удаленности от берега (более 100 миль и на максимальной глубине)	Сброс разрешен	Сброс запрещен
Туши животных (должны быть разделаны или другим образом обработаны для обеспечения немедленного их затопления)	Сброс разрешен	Сброс разрешен	Сброс запрещен
Весь другой мусор, включая пластмассы, синтетические капраты, орудия лова, пластиковые мешки для мусора, зольно-инсинератора, канистры, кулинарный жир, плавающие сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы, бумагу, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и аналогичные отходы	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен

Summary of restrictions to the discharge of garbage into the sea under Regulations 4, 5 and 6 of MARPOL Annex V			
Note: Table is intended as a summary reference. The provisions in MARPOL Annex V, not table, prevail.			
Garbage type ¹	All ships except platforms ⁴		
	Outside special areas. Regulation 4. (Distance from the nearest land) ²	Within special areas. Regulation 6. (Distance from nearest land or nearest ice-ber)	Offshore platforms located more than 12 nm from nearest land and ships which discharge or within 500 meters of such platforms. Regulation 5
Food waste comminuted or ground ²	≥12 nm, en route and as far as practicable	≥12 nm, en route and as far as practicable	Discharge permitted
Food waste not comminuted or ground	≥12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues ^{3, 6} not contained in wash water	≥12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues ^{3, 6} contained in wash water	≥12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2)	≥12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives ⁶ contained in single hold wash water	Discharge permitted	Discharge permitted	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives ⁶ in deck and external surfaces wash water	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, slinkers, soaking oil, packing dunnage, lashing and racking materials, paper, rags, glass panels, bottles, stockery and similar refuse	Discharge prohibited	Discharge prohibited	Discharge prohibited

- 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.
- Comminuted or ground food wastes must be able to pass through a screen with mesh no larger than 25 mm.
- The discharge of indigestible animal products in the Antarctic area is not permitted unless indigestible, autoclaved or otherwise treated to be made sterile.
- Offshore platforms located 12 nm from nearest land and ships which discharge or within 500 meters of such platforms.
- Cargo residues mean only those cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for plating.
- These substances must not be dumped to the marine environment.

Изготовлено ООО «Роникс», тел. +7 (8152) 787748, www.gomix-ship.ru.

МЕСТО СБОРА МУСОРА



Store your garbage here, please

ПЛАСТМАССЫ
 PLASTICS

ПИЩЕВЫЕ ОТХОДЫ
 FOOD WASTE

БУМАЖНЫЕ ИЗДЕЛИЯ ВЕТОШЬ
 PAPER RAGS

СТЕКЛО БУТЫЛКИ
 GLASS BOTTLES

НЕФТЕСО-ДЕРЖАЩАЯ ВЕТОШЬ
 OILY RAGS

КУЛИНАРНЫЙ ЖИР
 COOKING OIL

ГРУЗОВЫЕ ОТХОДЫ ДЕРЕВО
 CARGO-ASSOCIATED WASTE

ЗОЛА ИНЦИНЕРАТОРА
 INCINERATOR ASH

Изготовлено ООО «Роникс», тел. +7 (8152) 787748, www.ronix-magz.ru

Сброс любого мусора за борт запрещен, за исключением нескольких случаев

Конвенция MARPOL и местные законы запрещают сброс с судов большинства видов мусора.

Только следующие виды мусора разрешено сбрасывать при соблюдении следующих условий:

За пределами особых районов, назначенных V MARPOL:

- Измельченные или раздробленные пищевые отходы, способные проходить через сито с отверстиями не более 25 мм, могут быть сброшены на расстоянии не менее 3 миль от ближайшего берега.
- Другие пищевые отходы могут быть сброшены в море на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.
- Остатки груза, классифицированные как не представляющие опасности для морской среды, могут быть сброшены на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.
- Промывные воды с моющими веществами или добавками, используемые для очистки грузовых пространств, палубных и внешних поверхностей могут сбрасываться, если они не опасны для окружающей морской среды.
- При сбросе промывных вод с моющими веществами судно должно находиться в пути и как можно дальше от ближайшего берега.

В пределах особых районов V MARPOL:

- Применяются более строгие требования к сбросу пищевых отходов и остатков грузов. И
- Обрабатываются за справкой к Приложению V MARPOL и к судовому плану операций с мусором.

Для всех морских районов суда, перевозящие специализированные грузы, такие как живой скот или твердые навалочные грузы, должны обрабатываться за информацией к Приложению V и связанному с ним Руководству по применению Приложения V.

Сброс любого мусора за борт должен регистрироваться в Журнале операций с мусором.

За нарушения этих требований может быть наложен штраф.

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

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

Only the following garbage types are allowed to be discharged and under the specified conditions.

Outside Special Areas designated under MARPOL Annex V:

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

Inside Special Areas designated under MARPOL Annex V

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

For all areas of the sea, ships carrying specialized cargoes 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.



Приложение И

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С «ПЛАНОМ...»

С «Планом...» ознакомлен.

Должность	Фамилия, имя, отчество	Подпись	Дата



**ОАО МОРСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ
ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ
JSC MARINE ARCTIC GEOLOGICAL EXPEDITION**

**УТВЕРЖДАЮ
APPROVED**

**Генеральный директор
ОАО МАГЭ**

Director General of MAGE

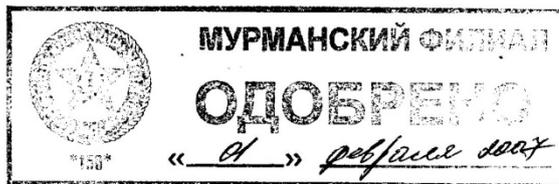


**СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР
ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ
Т/Х «ГЕОФИЗИК»**

**SHIPBOARD OIL POLLUTION
EMERGENCY PLAN OF
M/V «GEOFIZIK»**

**Одобрено по поручению Правительства
Российской Федерации**

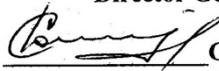
**Approved under the authority of the
Government of Russian Federation**



**Разработчик документации
ООО «Роникс»**

**Designing firm Ronix Co. Ltd
183038, Россия, г. Мурманск,
ул. Воровского, 5/23, оф. 318
183038, Russia, Murmansk,
Vorovskogo str., 5/23, office 318**

**Генеральный директор
Director General**


**С.Ю.Федоровский
S.Fedorovskiy**
« 22 » 01 2007 г.
2007

2007



ОДОБРЕНИЕ ПЛАНА
APPROVAL OF PLAN

Изменение N _____ Change No _____	Дата" ____ " _____ Date _____	М.П. I.S.
_____	Регистр Register of Shipping	(подпись/signature)
Изменение N _____ Change No _____	Дата" ____ " _____ Date _____	М.П. I.S.
_____	Регистр Register of Shipping	(подпись/signature)
Изменение N _____ Change No _____	Дата" ____ " _____ Date _____	М.П. I.S.
_____	Регистр Register of Shipping	(подпись/signature)
Изменение N _____ Change No _____	Дата" ____ " _____ Date _____	М.П. I.S.
_____	Регистр Register of Shipping	(подпись/signature)
Изменение N _____ Change No _____	Дата" ____ " _____ Date _____	М.П. I.S.
_____	Регистр Register of Shipping	(подпись/signature)
Изменение N _____ Change No _____	Дата" ____ " _____ Date _____	М.П. I.S.
_____	Регистр Register of Shipping	(подпись/signature)
Изменение N _____ Change No _____	Дата" ____ " _____ Date _____	М.П. I.S.
_____	Регистр Register of Shipping	(подпись/signature)
Изменение N _____ Change No _____	Дата" ____ " _____ Date _____	М.П. I.S.
_____	Регистр Register of Shipping	(подпись/signature)



Ship's name: "Geofizik"

Port of registry: Murmansk

Flag: Russian Federation

Year and place of building: 1983, USSR, Khabarovsk

Gross Tonnage: 742

Displacement with draught up to load line: 1157 t

Light-ship displacement: 791 t

Registered number: 820209

IMO number: 8138798

Sign call: UAMO

Length of the ship overall: 55.60 m

Breadth of the ship: 9.32 m

Draught of the ship with displacement up to summer loadline in sea water: 4.22 m

Area of navigation: unrestricted



Название судна: "Геофизик"

Порт приписки: Мурманск

Флаг: Российская Федерация

Год и место постройки: 1983, СССР, г. Хабаровск

Валовая вместимость: 742

Водоизмещение по грузовую марку: 1157 т

Водоизмещение порожнем: 791 т

Регистровый номер: 820209

Номер ИМО: 8138798

Позывной сигнал: UAMO

Длина судна габ.: 55.60 м

Ширина судна: 9.32 м

Осадка судна в полном грузу по
грузовую марку в морской воде 4.22 м

Район плавания: неограниченный



CONTENTS

	Page
Introduction.....	5
1. Preamble	6
2. Reporting requirements	7
2.1. When to report	7
2.2. Information required	7
2.3. Who to be contacted.....	10
3. Steps to control discharge.....	12
3.1. Operational spills	12
3.2. Spills as result of accident.....	14
4. National and local co-ordination.....	18
5. Additional information (non-mandatory).....	19
Appendix 1. Coastal state contact information.....	21
Appendix 2. Plan of fuel oil, lube oil and sludge tanks.....	100
Appendix 3. Scheme of fuel taking and transferring.....	101
Appendix 4. Shipboard oil pollution emergency plan. Summary flow chart.....	102
Appendix 5. Sheef of acquaint with "SOPEP"	103

СОДЕРЖАНИЕ

	Лист
Введение.....	5
1. Преамбула.....	6
2. Требования к передаче сообщений.....	7
2.1. Когда следует передавать сообщение.....	7
2.2. Требуемая информация.....	7
2.3. С кем следует установить связь.....	10
3. Меры по контролю за сбросами.....	12
3.1. Эксплуатационные разливы.....	12
3.2. Разливы как результат аварии.....	14
4. Координация на национальном и местном уровне.....	18
5. Дополнительная информация.....	19
Приложение 1. Пункты связи.....	21
Приложение 2. Схема расположения танков топлива, масла и нефтеостатков.....	100
Приложение 3. Схема приема и перекачки топлива.....	101
Приложение 4. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Краткая схема.....	102
Приложение 5. Лист ознакомления с "Планом...".....	103



INTRODUCTION

1. This Plan is written in accordance with requirements of Regulation 37 of Annex I the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto with taking into account of revisions of Annex to Protocol from 15.10.2004.

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 the Register and, except as provided below, no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Register.

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



ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий план составлен в соответствии с требованиями правила 37 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней с учетом поправок к приложениям к Протоколу от 15.10.2004.

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

3. План содержит всю информацию и инструкции по эксплуатации, требуемые Руководством. В приложениях содержатся имена, номера телефонов, телефаксов и т.д. всех пунктов связи, указанных в Плане, а также другие справочные материалы.

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

5. Не требуется, чтобы Регистр одобрял изменения раздела 5 и Приложения 1. Приложение 1 должно постоянно обновляться собственниками, операторами и управляющими.



1. PREAMBLE

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

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

1.3. The Master is responsible for 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 acedental oil discharge is chief mate. He is responsible for training of crew in performing measures specified in the present Plan.

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

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

1. ПРЕАМБУЛА

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

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

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

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

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

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

2. REPORTING REQUIREMENT

2.1. When to report

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Information required

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

2. ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ

2.1. Когда следует передавать сообщение

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Требуемая информация

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



SHIPBOARD MARINE POLLUTION EMERGENCY PLAN FOR OIL Sample format for initial notification																																																												
A (SHIP NAME, CALL SIGN, MMSI, ID INMARSAT-C, FLAG)																																																												
B (DATE AND TIME OF EVENT, UTC)																																																												
<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;">M</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>										D	D	H	H	M	M																																													
D	D	H	H	M	M																																																							
C (POSITION, LAT.,LONG.) OR D (BEARING, DISTANCE FROM LANDMARK)																																																												
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none; text-align: center;"> <table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">N</td> <td style="border: none; text-align: center;">S</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table> </td> <td style="border: none; text-align: center;"> <table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">N miles</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="border: none; text-align: center;"> <table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">E</td> <td style="border: none; text-align: center;">W</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table> </td> <td></td> </tr> </table>	<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">N</td> <td style="border: none; text-align: center;">S</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table>							N	S	d	d	m	m					<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">N miles</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>					N miles	d	d	d			<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">E</td> <td style="border: none; text-align: center;">W</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table>							E	W	d	d	d	m	m					<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none; text-align: center;"> <table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">kn</td> <td style="border: none; text-align: center;">kn</td> <td style="border: none; text-align: center;">1/10</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">kn</td> <td style="border: none; text-align: center;">kn</td> <td style="border: none; text-align: center;">1/10</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table>				kn	kn	1/10	d	d	d			
<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">N</td> <td style="border: none; text-align: center;">S</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table>							N	S	d	d	m	m					<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">N miles</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>					N miles	d	d	d																																			
						N	S																																																					
d	d	m	m																																																									
				N miles																																																								
d	d	d																																																										
<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">E</td> <td style="border: none; text-align: center;">W</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table>							E	W	d	d	d	m	m																																															
						E	W																																																					
d	d	d	m	m																																																								
<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">kn</td> <td style="border: none; text-align: center;">kn</td> <td style="border: none; text-align: center;">1/10</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table>				kn	kn	1/10	d	d	d																																																			
			kn	kn	1/10																																																							
d	d	d																																																										
E (COURSE)																																																												
<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td></td> </tr> </table>						d	d	d																																																				
d	d	d																																																										
F (SPEED, KNOTS)																																																												
<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">kn</td> <td style="text-align: center;">kn</td> <td style="text-align: center;">1/10</td> <td></td> </tr> </table>						kn	kn	1/10																																																				
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)																																																												
<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;">M</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>										D	D	H	H	M	M																																													
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)																																																												
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none; text-align: center;"> <table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">WIND</td> <td style="border: none; text-align: center;">{</td> <td style="border: none; text-align: center;">direction</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">speed (Beaufort)</td> <td style="border: none; text-align: center;">}</td> <td colspan="5"></td> </tr> </table> </td> <td style="border: none; text-align: center;"> <table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">SWELL</td> <td style="border: none; text-align: center;">{</td> <td style="border: none; text-align: center;">direction</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">height (m)</td> <td style="border: none; text-align: center;">}</td> <td colspan="5"></td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">WIND</td> <td style="border: none; text-align: center;">{</td> <td style="border: none; text-align: center;">direction</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">speed (Beaufort)</td> <td style="border: none; text-align: center;">}</td> <td colspan="5"></td> </tr> </table>	WIND	{	direction					speed (Beaufort)	}						<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">SWELL</td> <td style="border: none; text-align: center;">{</td> <td style="border: none; text-align: center;">direction</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">height (m)</td> <td style="border: none; text-align: center;">}</td> <td colspan="5"></td> </tr> </table>	SWELL	{	direction					height (m)	}																																			
<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">WIND</td> <td style="border: none; text-align: center;">{</td> <td style="border: none; text-align: center;">direction</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">speed (Beaufort)</td> <td style="border: none; text-align: center;">}</td> <td colspan="5"></td> </tr> </table>	WIND	{	direction					speed (Beaufort)	}						<table style="margin: auto; border: none;"> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">SWELL</td> <td style="border: none; text-align: center;">{</td> <td style="border: none; text-align: center;">direction</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none; text-align: center;">height (m)</td> <td style="border: none; text-align: center;">}</td> <td colspan="5"></td> </tr> </table>	SWELL	{	direction					height (m)	}																																				
WIND	{	direction																																																										
speed (Beaufort)	}																																																											
SWELL	{	direction																																																										
height (m)	}																																																											
T (CONTACT DETAILS OF SHIP'S OWNER/OPERATOR/AGENT)																																																												
U (ship size and type)																																																												
Length: 55.6 (m) Breadth: 9.32 (m) Draught (m) type: reseach, geophysical																																																												

X (ADDITIONAL INFORMATION)

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

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

2.2.3. Supplementary data for filling Table 1 is presented further:

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

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

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

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

E - true course;

F - speed in knots and tenths of knot;

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

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

N - date and time group expressed as in B;

P - names and quantities of bunkers aboard;

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

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

S - brief details of prevailing weather and sea conditions;

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

Продолжение таблицы 1

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

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

2.2.3. Ниже приведены дополнительные данные для заполнения табл.1.

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

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

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

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

E - истинный курс;

F - скорость в узлах и десятых долях узла;

L - предполагаемый путь. При описании пути необходимо давать широту и долготу каждой поворотной точки, как в "С" 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 "В";

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

N - группа, указывающая дату и время, как в "В";

P - наименование и количество бункера на борту судна;

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

R - краткие сведения о загрязнении. Название нефтепродуктов, сброшенных в море; оценка количества; оценка перемещения сброшенных нефтепродуктов; по возможности, оценка поверхности района разлива. Место дается как в "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 - 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 анд Ай (или другом страхователе) и местном корреспонденте;

номера мобильных телефонов;

другие сведения.

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

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

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

2.3. С кем следует установить связь

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

Пункты связи представлены в Приложении 1.

Связь должна поддерживаться круглосуточно.

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

При отсутствии в Приложении 1 пункта связи или в случае невозможности или задержки в установлении связи с пунктом, указанным в Приложении 1, следует связаться с ближайшей береговой радиостанцией, назначенной станцией для сообщения о движении судов, или спасательно-координационным центром скорейшим из имеющихся в наличии средств.

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

Aboard the communication shall be established with following port representatives:

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

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

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

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

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

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

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

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

3. STEPS TO CONTROL DISCHARGE

3.1. Operational spills

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

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

While the ship operating the most probable situation of spill to occur is bunkering. During this action the spills are mostly probable from of suction 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 be landed.

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

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

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

Table 2

Actions to be undertaken	Responsible crew member
<ul style="list-style-type: none"> - 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; 	<ul style="list-style-type: none"> watch mate 3rd engineer watch engineer watch engineer

3. МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСАМИ

3.1. Эксплуатационные разливы

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

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

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

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

В случае пролива топлива на палубу при бункеровке необходимо прекратить прием топлива и приступить к устранению последствий пролива топлива путем сбора в ведра, бочки и т.п. и сбора с помощью впитывающих нефть материалов (песок, опилки, ветошь).

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

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

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

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

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

Таблица 2

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

Actions to be undertaken	Responsible crew member
- watch water surface and if the visible oil trace is observed notify the coastal authorities about the incident;	watch mate
- call an oil recoverer;	watch mate
- estimate the quantity of spilling oil and size of the oil spot;	3rd engineer
- in the case of oil firing act according to the Emergency Operation Plan;	chief engineer
- provide recording a number and membership and technical means taking part in liquidating spills from water area of the port and duration of the work;	chief mate 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 item 3.1.2 of this Plan.

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

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

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

As the fuel oil 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

Продолжение таблицы 2

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
<ul style="list-style-type: none"> - наблюдать за водной поверхностью и при появлении нефтяных пятен от попавшей с судна за борт нефти сообщить береговым властям; - вызвать нефтесборщик; - оценить количество пролитой за борт нефти и размер нефтяного пятна; - в случае возгорания нефти действовать согласно расписанию по пожарной тревоге; - обеспечить запись состава и количество персонала и технических средств, участвующих в ликвидации разлива в акватории порта и времени работы; - произвести запись в судовом журнале и в машинном журнале. 	<p>вахтенный помощник</p> <p>вахтенный помощник третий механик</p> <p>старший механик</p> <p>старший помощник вахтенный помощник</p> <p>старший помощник старший механик</p>

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
<ul style="list-style-type: none"> - объявить общесудовую тревогу, в соответствии с обстановкой снизить или остановить ход судна; зафиксировать данные о водоизмещении, осадке, крене и дифференте судна на момент обнаружения течи; - запустить пожарный насос; - подготовить к запуску насос перекачки топлива; - определить место утечки нефти. При незначительных утечках место повреждения корпуса определяется визуально, так как определение путем замера уровня в данном случае малоэффективно; 	<p>вахтенный помощник капитан</p> <p>вахтенный механик вахтенный механик командир аварийной партии</p>

Actions to be undertaken	Responsible crew member
<ul style="list-style-type: none"> - close the pipe line connected with damaged tank; - define availability and quantity of fuel oil in tanks; - unload in part or transfer fuel oil from the damaged tanks in accordance with directions of Main Control Post (wheel house); - if possible abolish leak of hull; - estimate quantity of spilling fuel oil; - make entry in the ship and engine books. 	<ul style="list-style-type: none"> watch engineer watch engineer 3rd engineer chief mate chief mate chief mate chief engineer

3.2. Spilling as result of accident

3.2.1. In all events of accident combating for ship safety shall be 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 the Master List in squads.

When the hull is damaged in area of fuel tanks besides of specified in the Master List in squads the following measures shall be undertaken (Table 4):

Table 4

Actions to be undertaken	Responsible crew member
<ul style="list-style-type: none"> - start a fire pump and get ready fire-extinguishing system; - if possible, deenergise electrical equipment in area of hull damage; - stop supply ventilator of the engine room and accommodation; - 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; - obtain a full information about the damage of the hull in the area of fuel oil tanks by visual observing and inspection; - close the pipe lines, which are connected with damaged tanks; - transmit a report about accidental spill in accordance with the Part 3 of this Plan; 	<ul style="list-style-type: none"> watch engineer electrical engineer electrical engineer chief mate chief mate watch engineer watch mate chief mate

Продолжение табл.3

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>вахтенный механик вахтенный механик третий механик</p> <p>старший помощник старший помощник старший помощник старший механик</p>

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
<ul style="list-style-type: none"> - 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; 	<p>вахтенный механик</p> <p>электромеханик</p> <p>электромеханик</p> <p>старший помощник</p> <p>старший помощник</p> <p>вахтенный механик</p> <p>вахтенный помощник старший помощник</p>

Actions to be undertaken	Responsible crew member
<ul style="list-style-type: none"> - consider variants of fuel oil transfer from damaged tanks into empty or partially filled tanks, taking into account stability of the ship and stress in the hull. If the affect of fuel oil transfer on stress in the hull and ship's stability is impossible to be estimated onboard and at serious damages it is necessary to connect with the Fleet Department of owner in order to obtain this information. The Fleet Department is providing an assistance of Classification Society or any organisation for calculations of damage stability and damaged longitudinal strength; 	<ul style="list-style-type: none"> chief engineer chief mate
<ul style="list-style-type: none"> - transfer fuel oil from damaged tanks in accordance with directions of Main Control Post (wheel house); 	<ul style="list-style-type: none"> watch engineer
<ul style="list-style-type: none"> - 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; 	<ul style="list-style-type: none"> chief engineer chief mate
<ul style="list-style-type: none"> - organize leak sealing; 	<ul style="list-style-type: none"> chief mate
<ul style="list-style-type: none"> - 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; 	<ul style="list-style-type: none"> chief engineer watch engineer chief mate
<ul style="list-style-type: none"> - make entry in the ship and engine books. 	<ul style="list-style-type: none"> chief engineer

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

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

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

Продолжение табл. 4

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
<ul style="list-style-type: none"> - 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; 	<ul style="list-style-type: none"> старший помощник старший механик
<ul style="list-style-type: none"> - перекачать нефть из аварийной цистерны в соответствии с распоряжением Главного поста управления (рулевой рубки); 	<ul style="list-style-type: none"> вахтенный механик
<ul style="list-style-type: none"> - 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; 	<ul style="list-style-type: none"> старший механик старший помощник
<ul style="list-style-type: none"> - организовать заделку пробоины; - 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; 	<ul style="list-style-type: none"> старший помощник старший механик вахтенный механик
<ul style="list-style-type: none"> - сделать запись в судовом журнале и машинном журнале. 	<ul style="list-style-type: none"> старший помощник старший механик

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

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

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

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

Actions to be undertaken	Responsible crew member
<ul style="list-style-type: none"> - start a fire pump and get ready fire-extinguishing system; - if possible, de-energise electrical equipment in area of hull damage; - in case of oil firing near board, execute in accordance with the Master List in squads; oil is to be driven off the ship by water steams from fire nozzles; - obtain detailed information about damage of hull in the area of fuel oil tanks by the way of visual observation and inspection; - close the pipe lines, which is connected with damaged tank; - report about accidental spilling in accordance with the Part 2 of this Plan; - 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; - realise a passage of the ship in a place more suitable for ship restoring and partially unloading and so to reduce a danger of polluton to any particularly sensitive shore-line area. Such manoeuvring shall be co-ordinated with Administration of coastal State in case it subjected to this State jurisdiction; - consider variants of fuel oil transfer from damaged tanks into empty or partially filled tanks, taking into account stability of the ship and stress in the hull. If the affect of fuel oil transfer on stress in the hull and ship's stability is impossible be estimated onboard and at serios damages it is necessary to connect with the Fleet Department of owner in order to obtain this information. The Fleet Department is providing an assistance of Classification Society or any organisation for calculations of damage stability and damaged longitudinal strength; - transfer fuel oil from damage tanks in accordance with directions of Main Control Post (wheel house); - 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; - 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; - make entry in the ship and engine books. 	<ul style="list-style-type: none"> watch engineer electrical engineer watch mate chief mate watch engineer watch mate chief mate Master Master chief mate chief engineer watch engineer chief mate chief engineer chief mate watch engineer chief mate chief engineer

Таблица 5

Действия, которые должны быть предприняты	Ответственный член экипажа
<ul style="list-style-type: none"> - запустить пожарный насос и подготовить систему пожаротушения; 	вахтенный механик
<ul style="list-style-type: none"> - обесточить, по возможности, оборудование в районе повреждения корпуса; 	электромеханик
<ul style="list-style-type: none"> - 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
<ul style="list-style-type: none"> - получить подробную информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных цистерн путем визуального осмотра и обследования; 	старший помощник
<ul style="list-style-type: none"> - перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденной цистерной; 	вахтенный механик
<ul style="list-style-type: none"> - передать сообщение об аварийном разливе в соответствии с разделом 2 данного Плана; 	вахтенный помощник
<ul style="list-style-type: none"> - 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
<ul style="list-style-type: none"> - 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
<ul style="list-style-type: none"> - 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
<ul style="list-style-type: none"> - перекачать нефть из аварийных цистерн в соответствии с распоряжением Главного поста управления (рулевой рубки); 	вахтенный механик
<ul style="list-style-type: none"> - 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
<ul style="list-style-type: none"> - организовать заделку пробоины; 	старший помощник
<ul style="list-style-type: none"> - при нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключить на днищевой кингстон; 	вахтенный механик
<ul style="list-style-type: none"> - сделать запись в судовом журнале и машинном журнале. 	старший помощник старший механик

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

With intents of preventing marine pollution it is necessary to:

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

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

With intents of preventing marine pollution it is necessary to:

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

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

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

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

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

В целях предотвращения загрязнения моря необходимо:

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

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

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

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

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

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

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

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



4. NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION

4.1. Co-ordination of actions of the ship and a coastal State is needed in order to reduce effect of 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 this 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 an other ship.

Some coastal States have agencies that take charge of response for incident of discharge immediately and subsequently bill the owner for the costs. In other coastal State responsibility for response is placed on the ship owner.

In event of oil discharge in a port the Master shall notify harbour authorities immediately.

In the same time as the ship arrival the Master shall be informed by a harbour authorities or agent about procedures of report and telephone number to be contacted and harbour routines of engaging special personnel and harbour means.

The Master shall present for harbour authorities all necessary information for investigation of incident involving pollution and render any assistance required for prevention or liquidation results of pollution in case this assistance is not in contradictions with harbour routines and does not make worse the ship and crew condition.

4. КООРДИНАЦИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ

4.1. Координация действий судна и прибрежного государства необходима для уменьшения последствий инцидента. Установление связи с прибрежным государством начинается с передачи первоначального сообщения об инциденте. Кроме того, необходима координация действий судового экипажа с администрацией прибрежного государства, особенно в тех случаях, когда на данные действия должно быть получено разрешение от прибрежного государства. Такими действиями являются:

- использование сорбентов и диспергаторов для снижения последствий разлива нефти;
- переход судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения каким-либо особо чувствительным прибрежным районам;
- перегрузка нефти на другое судно и т.п.

Некоторые государства имеют организации, которые берут на себя ответственность за осуществление ответных мер немедленно в случае сброса и впоследствии выставляют судовладельцу счет к оплате расходов. В других прибрежных государствах ответственность за первоначальные ответные меры возлагается на судовладельца.

В случае разлива нефти в порту капитан должен немедленно информировать портовые власти.

Порядок передачи сообщения, номера контактных телефонов, существующий в порту порядок привлечения специализированного персонала и портовых средств капитан должен получить от портовых властей или агента с приходом судна в порт.

Капитан должен предоставить властям порта необходимую информацию для расследования инцидента загрязнения и оказать любую запрошенную помощь для предотвращения или ликвидации последствий загрязнения, если оказание такой помощи не противоречит портовым правилам и не может привести к ухудшению ситуации для судна и его экипажа.

5. ADDITIONAL INFORMATION

5.1. A list of ship's operational documents (referense) is presented in Table 6.

Table 6

Name	Location
- Emergency Operation Plan	Navigation space Main Control Post
- Information on stability	Navigation space Main Control Post
- Tank Plan	Office of chief mate and chief engineer
- Fuel oil system	Office of chief engineer
- Bilge system	Office of chief engineer
- Scheme of air and sounding pipes	Office of chief engineer
- Tables of tank capacity	Office of chief mate and chief engineer
- Guidelines on prevention of pollution from ships	Office of chief engineer

5.2. When the Plan has been used in a casualty its effect shall be estimated by ship administration and owner and necessary corrections shall be provided for.

Plan contents shall be known for all ship personnel. The constant crew coaching shall be provided for their actions in accidental situation. This coaching may be combined with any other trainings onboard.

5.3. The Plan is necessary to be re-approved in following cases:

- change of area of navigation;
- change of ship properties that have effect due to contents of the Plan;
- change of procedures of operation aboard in accidental 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
- План цистерн	Канцелярии старшего помощника и старшего механика
- Топливная система	Канцелярия старшего механика
- Осушительная система	Канцелярия старшего механика
- Схема воздушных и мерительных труб	Канцелярия старшего механика
- Таблицы емкости судовых цистерн	Канцелярии старшего помощника и старшего механика
- Наставление по предотвращению загрязнения с судов	Канцелярия старшего механика

5.2. После использования Плана в аварийной ситуации его эффективность должна быть оценена администрацией судна и судовладельцем, а в Плане предусмотрены необходимые корректировки. Содержание плана должно быть известно всему личному составу. Должны быть предусмотрены регулярные тренировки по действиям экипажа при аварийных ситуациях. Эти тренировки могут быть совмещены с другими учениями, проводимыми на судне.

5.3. Переодобрение Плана требуется в следующих случаях:

- при изменении района эксплуатации судна;
- при изменении характеристик судна, оказывающих значительное влияние на содержание Плана. Например, при переоборудовании танков или трубопроводов;
- при изменении судовой процедуры реагирования в аварийных ситуациях;
- при других изменениях, оказывающих значительное влияние на оперативность Плана;
- по требованию Регистра, если будет выявлена необходимость корректировки Плана.



is not needed.

5.4. Enlarged copy of Shipboard oil pollution emergency plan. Summary flow chart (Appendix 4) is to be located on visible place in navigation space.

5.5. Records about re-approvements and changes of the Plan shall be made in Table 7.

Table 7

RECORDS ABOUT RE-APPROVEMENTS AND CHANGES OF THE PLANS

Changes	Date	Changed pages	Official functionary	Register



При изменении сведений об адресах, номерах телефонов, факсов, телексов пунктов связи переодобрение Плана не требуется.

5.4. Увеличенную копию "Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Краткая схема" (Приложение 4) рекомендуется разместить на видном месте в рулевой рубке.

5.5. Записи по пересмотрам и изменениям Плана необходимо производить в табл.7.

Таблица 7

ЗАПИСИ ПО ПЕРЕСМОТРАМ И ИЗМЕНЕНИЯМ ПЛАНА

Изменение	Дата	Измененные листы	Должностное лицо	Регистр

ПУНКТЫ СВЯЗИ В ПОРТАХ
COMMUNICATION POINTS IN PORTS

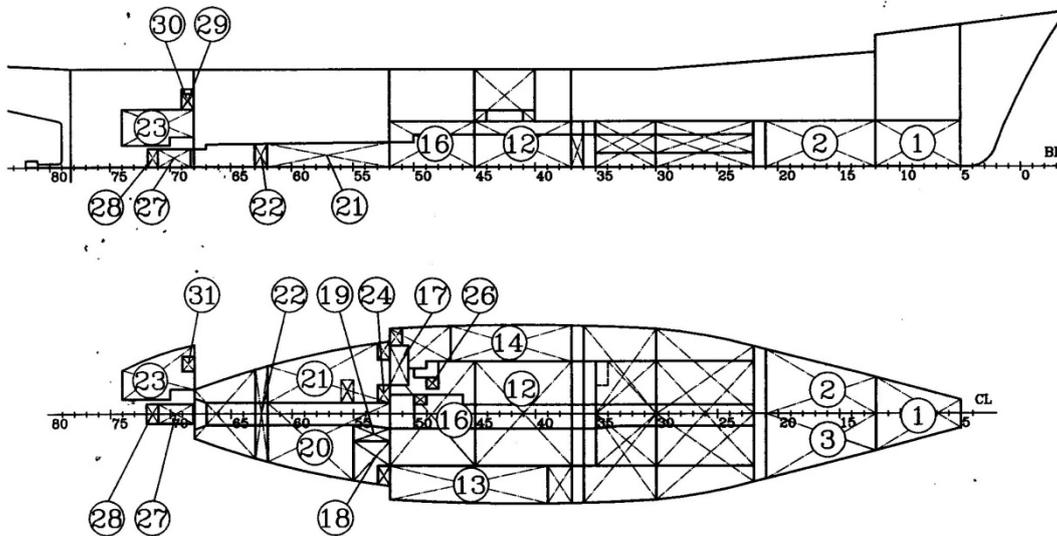
Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
Порт Мурманск Port Murmansk			
Инспекция портнадзора Мурманского Морского Торгового порта Inspection of Harbour Control of Murmansk Maritime Commercial Port Инспектора Inspectors Капитан порта Harbour Master	183024, г. Мурманск, Портовый проезд, 19 183024, Murmansk, Portovyi pr., 19	Тел./Tel.: (8152)480665 (8152)480774 Тел./Tel.: (8152)480275	
Инспекция портнадзора Мурманского Морского Рыбного порта Inspection of Harbour Control of Murmansk Maritime Fishing Port Инспектора Inspectors Капитан порта Port Master	183001, г. Мурманск, ул. Траловая, 12А 183001, Murmansk, Tralovaya str., 12A	Тел./Tel.: (8152)286339 (8152)285959 Тел./Tel.: (8152)282245	
Спасательно-координа- ционный центр (СКЦ) Co-ordinate-Saving Centre (CSC) Дежурный Man of duty Начальник Head	г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15 Murmansk, Comintern str., 15	Телекс/Тlx: 126178MAPRU RU Тел./Tel.: (8152)428307 Тел./Tel.: (8152)480220	

Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
<p>Мурманское бассейновое аварийно-спасательное управление (МБАСУ) Murmansk Maritime Rescue-Saving Headquarters (MMRSH)</p> <p>Диспетчер МБАСУ Controller of MMRSH</p> <p>Отдел аварийно-спасательных работ МБАСУ Rescue-Saving Division of MMRSH</p> <p>Начальник МБАСУ Head of MMRSH</p> <p>Диспетчер Базы по ликвидации разливов нефти (ЛРН) Controller of Base of Oil Spill Licquidation (OSL)</p>		<p>Телекс/Tlx: 126436 Плот Plot Факс/Fax: (8152)476752</p> <p>Тел./Tel.: (8152)480629 Тел./Tel.. Факс/Fax: (8152)423228</p> <p>Тел./Tel.: (8152)457480</p> <p>Тел./Tel.: (8152)459984</p> <p>Тел./Tel.: (8152)457486</p>	
<p>Специализированная Морская инспекция Мурманского областного комитета экологии и природных ресурсов Specialis Maritime Inspection of Murmansk Regional Ecology and Environment Comission</p> <p>Инспекторы Inspectors</p> <p>Начальник Head</p>	<p>г. Мурманск, ул. Софьи Перовской, д.25/26, к.202,203</p> <p>Murmansk, Sophii Perovskoy Str., 25/26, of. 202,203</p>	<p>Тел./Tel.: (8152)458628</p> <p>Тел./Tel.: (8152)450839</p>	

ПУНКТЫ СВЯЗИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ, КОТОРЫЕ
ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В СУДНЕ
POINT OF COMMUNICATION IN ORGANIZATIONS
OF SHIP'S INTEREST

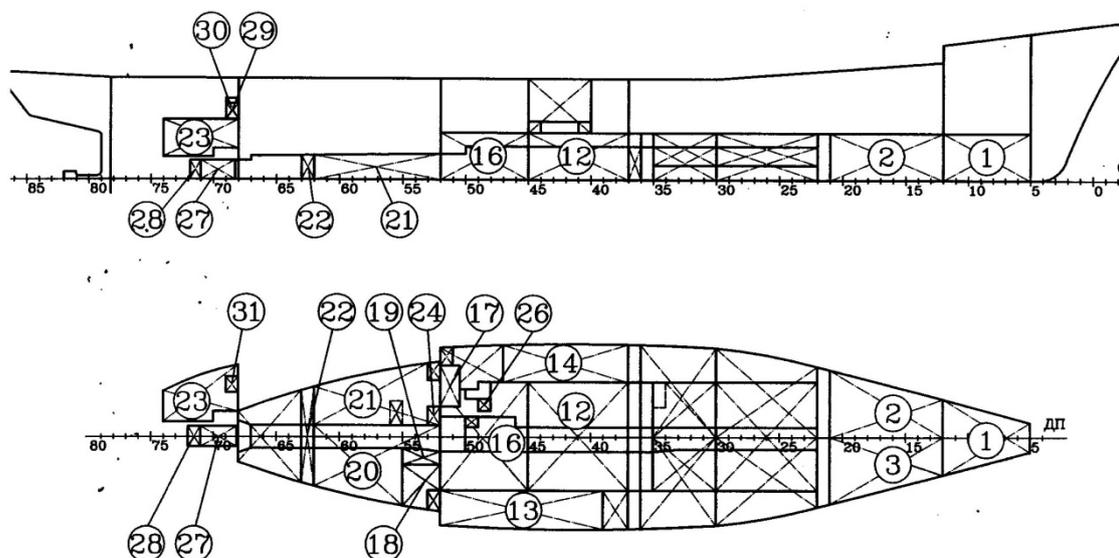
Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
<p><u>Судовладелец</u></p> <p>OWNER</p> <p>ОАО МАГЭ JSC MAGE</p> <p>Генеральный директор Director General</p> <p>Зам. ген. директора по флоту Deputy Director General of Fleet</p> <p>Главный инженер Director Technical</p> <p>Капитан-наставник Captain Mentor</p>	<p>183012, г. Мурманск, ул. С. Перовской. 26 26, S. Perovskoy Street, Murmansk, 183012 Russia</p>	<p>Тел./Tel.: Факс/Fax: +7(8152)450709 Тел./Tel.: +47 789 10469</p> <p>Тел./Tel.: +7(8152) 458352</p> <p>Тел./Tel.: +7(8152)450709</p> <p>Тел./Tel.: Факс/Fax: +7(8152)455307</p>	

PLAN OF FUEL OIL, LUBE OIL AND SLUDGE TANKS



no OF ITEM ON PLAN	TANK NAME	AREA OF LOCATION	VOLUME, CUM
1	FUEL OIL No1, C	5-12 FRS.	13.18
2	BILGE WATER No2, PS	12-21 FRS.	23.70
3	BILGE WATER No3, SB	12-21 FRS.	23.70
12	FUEL OIL No6, C	37-45 FRS.	50.30
13	FUEL OIL No5, SB	39-52 FRS.	21.70
14	FUEL OIL No4, PS	37-47 FRS.	17.62
16	FUEL OIL No7, C	45-52 FRS.	43.46
17	FUEL OIL SETTLING, PS	50,5-52 FRS.	4.99
18	WASTE OIL, SB	52-55 FRS.	2.54
19	WATER SETTLING, SB	52-55 FRS.	1.70
20	BILGE WATER No9, SB	52-62 FRS.	15.42
21	FUEL OIL No8, PS	52-62 FRS.	9.45
22	SLUDGE AFTER FILTERING EQUIPMENT, C	62-63 FRS.	1.74
23	LUBE OIL STORE, PS	68-74 FRS.	5.51
24	LEAKAGE OIL, PS	52-53 FRS.	0.22
26	LEAKAGE FUEL, PS	48-49 FRS.	0.17
27	CIRCULATING LUBE OIL OF VPP, C	68-71 FRS.	0.40
28	VVP BOSS DISCHARGE LUBE OIL, C	71-72 FRS.	0.08
29	VVP HEAD LUBE OIL, PS	68-69 FRS.	0.18
30	VVP LUBE OIL STORE, PS	68-69 FRS.	0.26
31	ELECTRICAL COMPRESSORS LUBE OIL, PS	68-69 FRS.	0.80

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ТАНКОВ ТОПЛИВА, МАСЛА И НЕФТЕОСТАТКОВ



№ ПОЗ. ПО СХЕМЕ	НАИМЕНОВАНИЕ ТАНКОВ	РАЙОН РАСПОЛОЖЕНИЯ	ОБЪЕМ, М ³
1	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА №1, ДП	5–12 ШП.	13.18
2	СБОРА ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД №2, ЛБ	12–21 ШП.	23.70
3	СБОРА ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД №3, Пр.Б	12–21 ШП.	23.70
12	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА №6, ДП	37–45 ШП.	50.30
13	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА №5, Пр.Б	39–52 ШП.	21.70
14	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА №4, ЛБ	37–47 ШП.	17.62
16	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА №7, ДП	45–52 ШП.	43.46
17	ОТСТОЯ ТОПЛИВА, ЛБ	50,5–52 ШП.	4.99
18	ОТРАБОТАННОГО МАСЛА, Пр.Б	52–55 ШП.	2.54
19	СЛИВА ВОДООТСТОЯ, Пр.Б	52–55 ШП.	1.70
20	СБОРА ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД №9, Пр.Б	52–62 ШП.	15.42
21	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА №8, ЛБ	52–62 ШП.	9.45
22	ПРОДУКТОВ СЕПАРАЦИИ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД, ДП	62–63 ШП.	1.74
23	ЗАПАСА МАСЛА, ЛБ	68–74 ШП.	5.51
24	УТЕЧНОГО МАСЛА, ЛБ	52–53 ШП.	0.22
26	УТЕЧНОГО ТОПЛИВА, ЛБ	48–49 ШП.	0.17
27	ЦИРКУЛЯЦИОННОГО МАСЛА ВРШ, ДП	68–71 ШП.	0.40
28	СЛИВНОГО МАСЛА СТУПИЦЫ ВРШ, ДП	71–72 ШП.	0.08
29	НАПОРНЫЙ МАСЛА ВРШ, ЛБ	68–69 ШП.	0.18
30	ЗАПАСА МАСЛА ВРШ, ЛБ	68–69 ШП.	0.26
31	СМАЗОЧНОГО МАСЛА ЭЛЕКТРОКОМПРЕССОРОВ, ЛБ	68–69 ШП.	0.80

SCHEME OF FUEL TAKING AND TRANSFERRING

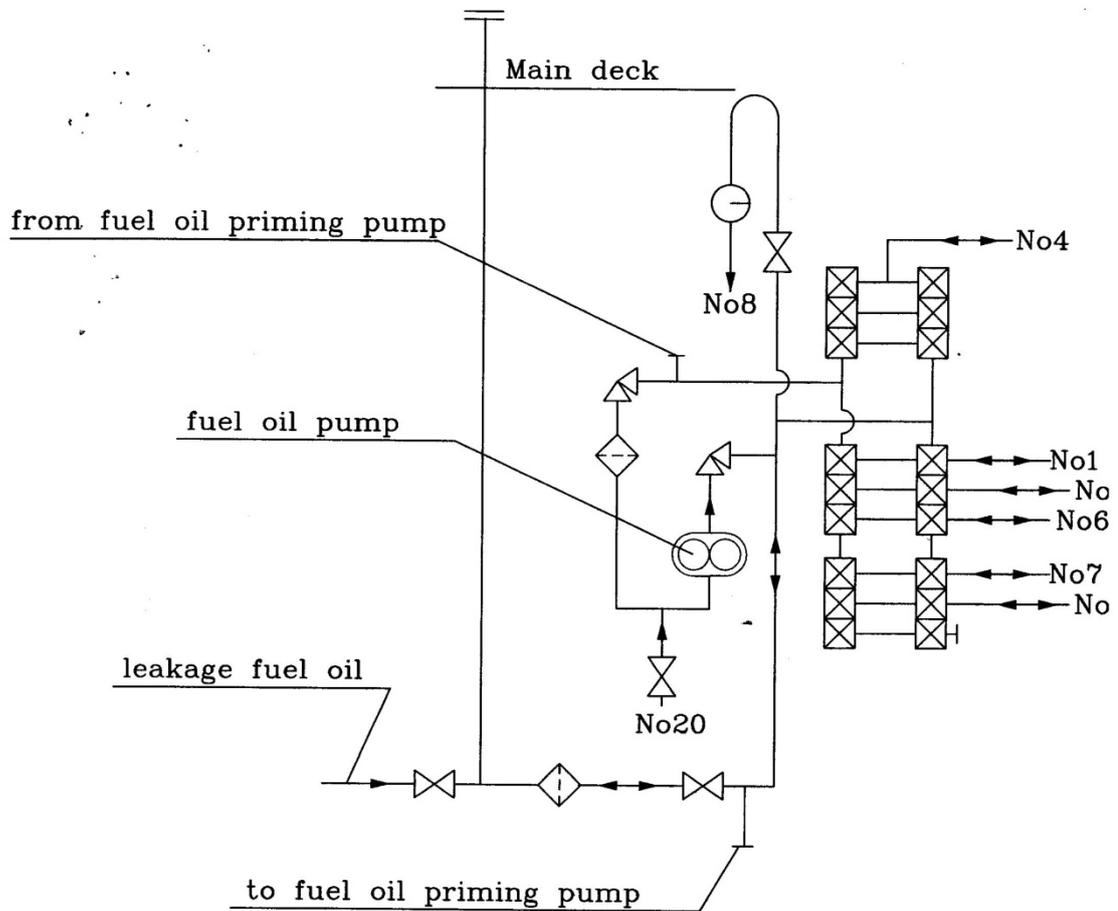
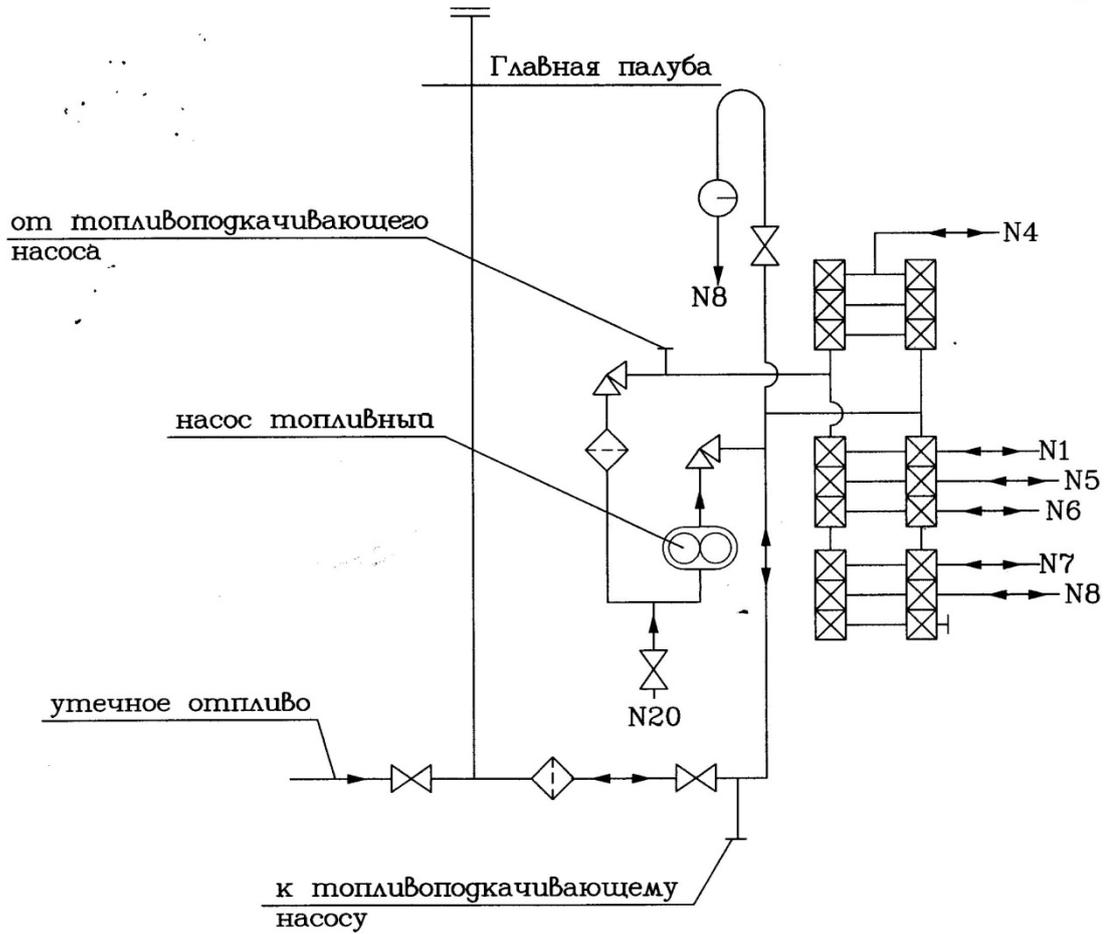
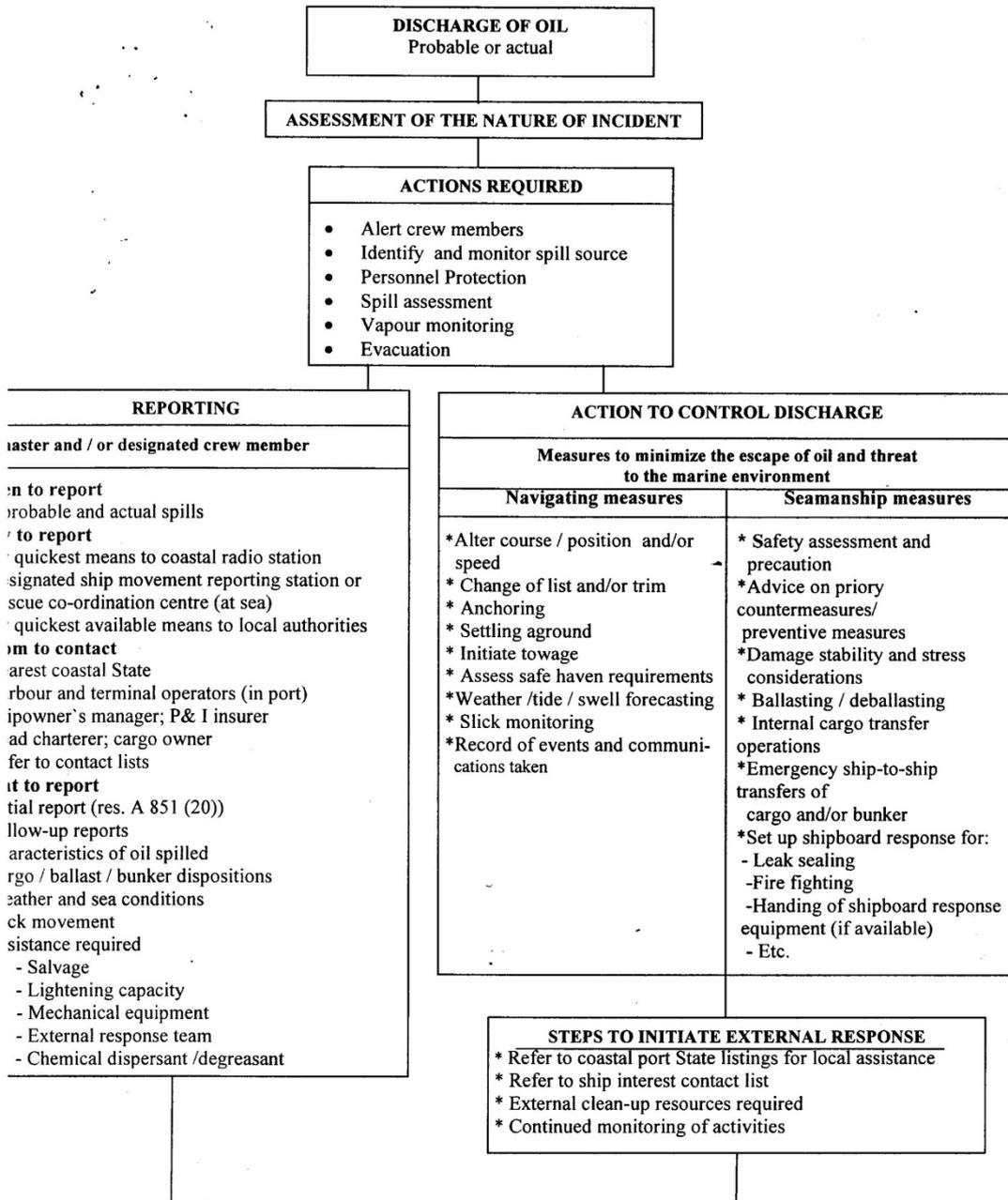


СХЕМА ПРИЕМА И ПЕРЕКАЧКИ .ТОПЛИВА



SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN
Summary flow chart

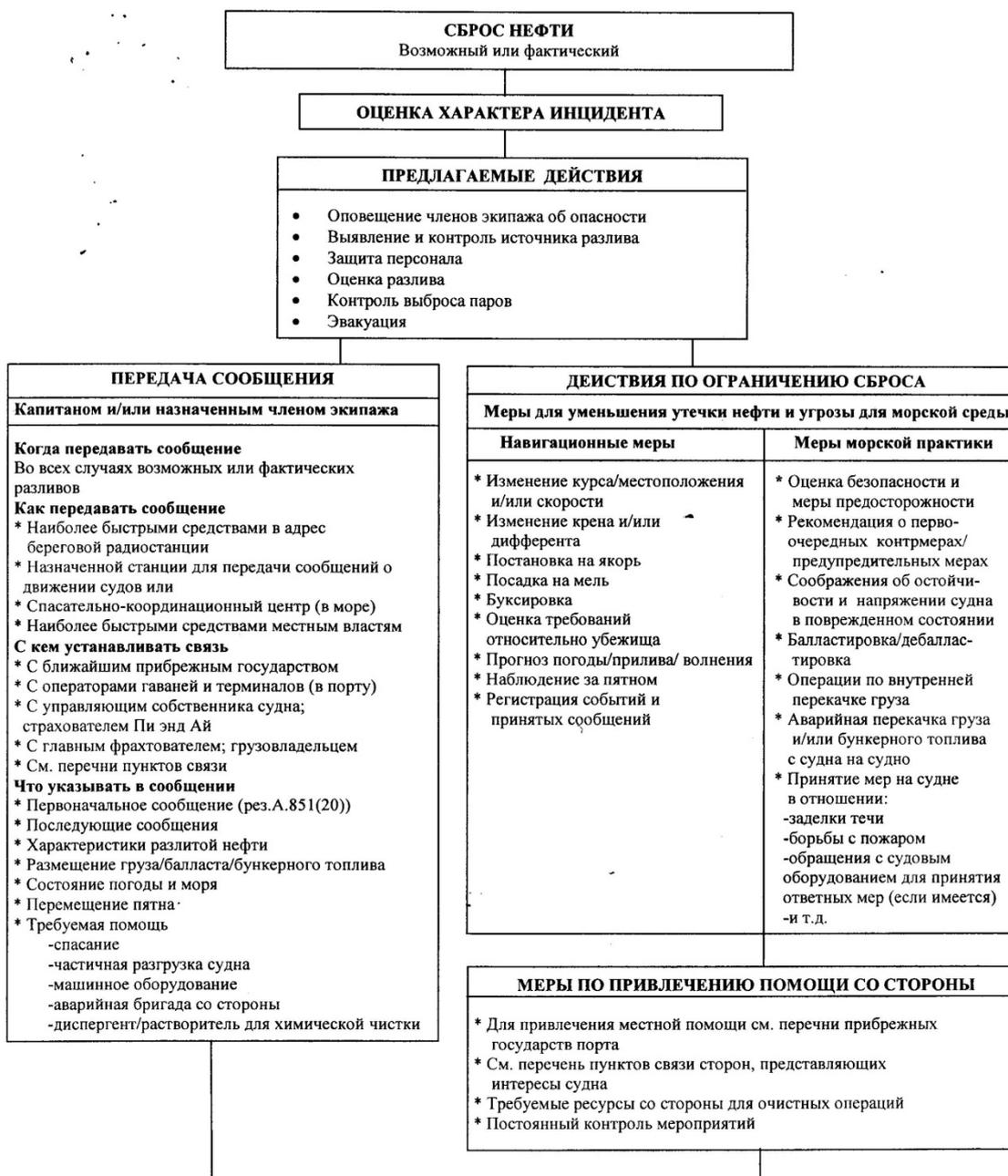
This flow diagram is an outline of the course of action that shipboard personnel should follow in responding to an oil pollution emergency based on the guidelines published by the Organization. This diagram is not exhaustive and should not be used as a sole reference in response. Consideration should be given for inclusion of specific references to the Plan. The steps are designed to assist ship personnel in actions to stop or minimize the discharge of oil and mitigate its effects. These steps fall into two main categories – reporting and action.



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.





ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С "ПЛАНОМ..."
SHEET OF ACQUAINT WITH "SOPEP"

С "Планом..." ознакомлен
The are acquainted with the "SOPEP"

Должность Appointment	Фамилия, имя, отчество Name	Подпись Signature	Дата Date
КАПИТАН	Пылин А.А.	<i>[Signature]</i>	10.04.2007
ст. пом. к-на	Захарев И.С.	<i>[Signature]</i>	10.04.2007
2 ПКМ	Щегоря И.В.	<i>[Signature]</i>	10.04.2007
ст. мех.	Матвеев С.А.	<i>[Signature]</i>	10.04.2007
2 мех.	Ракшин А.С.	<i>[Signature]</i>	10.04.2007
3 мех.	Сидор И.В.	<i>[Signature]</i>	10.04.2007
2-я мех.	Ефимов С.А.	<i>[Signature]</i>	10.04.2007
Бочман	Обирякин Н.С.	<i>[Signature]</i>	10.04.2007
Бочман	Панченко В.И.	<i>[Signature]</i>	07.05.2007
2 механик	Березник С.И.	<i>[Signature]</i>	14.05.2007
капитан	Маслов С.С.	<i>[Signature]</i>	18.06.2007
ст. пом. к-на	Чалый А.А.	<i>[Signature]</i>	01.02.2008
2 ПКМ	Иванов С.В.	<i>[Signature]</i>	01.02.2008
2 мех.	Цыгунаев В.В.	<i>[Signature]</i>	26.02.2008
2 ПКМ	Контюряев С.И.	<i>[Signature]</i>	12.05.2008
спкм	Голыня Р.М.	<i>[Signature]</i>	14.05.2008
3 мех	Скоробогатов А.И.	<i>[Signature]</i>	14.05.2008
3 мех	Ананин А.В.	<i>[Signature]</i>	15.10.2008
2 ПКМ	Зевакин А.С.	<i>[Signature]</i>	15.10.2008
СПКМ	СОЛОМЕНКО В.П.	<i>[Signature]</i>	02.04.2009
3-я мех-к.	Подряский В.В.	<i>[Signature]</i>	27.05.2009
2 ПКМ	Ехов А.И.	<i>[Signature]</i>	27.05.2009
2 ПКМ	Ватагин М.В.	<i>[Signature]</i>	05.04.2010
3 МЕХАНИК	Гуреев А.Б.	<i>[Signature]</i>	05.04.2010
2 ПКМ	Цвашев А.А.	<i>[Signature]</i>	02.06.2010
2 ПКМ	Седых С.В.	<i>[Signature]</i>	11.08.2011
Человек	Посылов Р.И.	<i>[Signature]</i>	25.10.2011
2 ПКМ	Зайцев В.Ю.	<i>[Signature]</i>	28.05.13
СПКМ	Леонтьев А.В.	<i>[Signature]</i>	28.05.13
Бочман	Шушак Ф.И.	<i>[Signature]</i>	28.05.13
2-й мех-к	Бабобевский Ю.С.	<i>[Signature]</i>	28.05.13



ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С "ПЛАНОМ..."
SHEET OF ACQUAINT WITH "SOPEP"

С "Планом..." ознакомлен
The are acquainted with the "SOPEP"

Должность Appointment	Фамилия, имя, отчество Name	Подпись Signature	Дата Date
1-й электромех. Капитан ПЭРЭ 3-ий мех. Механик ТО Матрос 1 кл. Моторист 1 кл.	Кравченко С.С.		28.05.13
	Багетко Л.В.		29.09.13
	Василенко И.Г.		24.09.13
	Синицын Л.В.		24.09.13
	Чуб А.А.		24.09.13
	Федул С.М.		24.09.13
Шкутник Б.Ю.		24.09.13	



Ответственные исполнители:

Ведущий конструктор *М. Митольникова* М.М.Питолина

Генеральный директор *С.Ю. Федоровский* С.Ю.Федоровский

Морская Арктическая Геологоразведочная Экспедиция		ПОЛОЖЕНИЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ SAFETY MANAGEMENT MANUAL	СБК-01
файл: QMM-B.DOC	пересмотр: А - 05.05.2000	ОТДЕЛ ФЛОТА	

УЧЕТ КОРРЕКТУРЫ

Дата	Наименование корректирующего материала	Должность Ф.И.О. выполнившего корректуру	Роспись
10.04.07	MSC-MEPC. Circ 2 31 March 2007г	КМ Власов	
12.04.07	MSC-MEPC. 6/Circ 3 29 March 2007г	КМ Власов	
26.07.07	MSC-MEPC. 6/Circ 4 30 June 2007г	КМ Власов	
10.10.07	MSC-MEPC. 6/Circ. 2 30 September	СЛКМ Закаров	
11.01.08	MSC-MEPC 31 December	КМ Власов	
12.05.08	MSC-MEPC. 6/Circ 4 31 March 2008	КМ Власов	
25.07.08	MSC-MEPC. 6/Circ. 4 30 June 2008	КМ Закаров	
28.10.08	MSC-MEPC 6/Circ 4 31 September	КМ Закаров	
19.05.09	MSC-MEPC. 6/Circ. 5 31 March 2009	КМ Власов	
10.07.09	MSC-MEPC. 6/Circ. 5 30.06.2009	КМ Власов	
15.01.10	MSC-MEPC. 6/Circ 6 31.12.2009	СЛКМ Власов	
05.03.10	MSC-MEPC. 6/Circ. 6 31.03.2010	КМ Власов	
23.08.10	MSC-MEPC. 6/Circ. 6 30.06.2010	КМ Власов	
30.03.12	MSC-MEPC 6/Circ. 10 31.03.2012	СЛКМ Солныс	
31.02.12	MSC-MEPC 6/Circ. 11 31.03.2012	СЛКМ Солныс	
23.09.13	MSC-MEPC 6/Circ 11 30.06.2013	КМ Бойченко	



Бункерная расписка BUNKER DELIVERY RECEIPT		10/10 Номер/Number	30.10.2021 Дата/Date
Порт доставки Port of delivery	Корсаков	Наименование судна / Vessel's	M/V "GEOFIZIK"
Доставлено (наименование бункеровщика) Delivered by (Barge name)	Орск	IMO Number	9301304
Время швартовки (Дата/Время) Alongside vessel (Date/Time)	30.10.2021 11:20	Судовладелец Owner	ИП Кресов В.Г.
Время начала погрузки (Дата/Время) Pumping started (Date/Time)	30.10.2021 12:00	Порт следования Next Port	Корсаков
Время окончания погрузки (Дата/Время) Pumping finished (Date/Time)	30.10.2021 13:00		
Вид нефтепродукта PRODUCT SUPPLIED		TMC вид 1/MGO Марка/Grade	
Вязкость, сСт при 100°C Viscosity, cSt at 100°C	6,435	Содержание серы, % Sulphur, %	0,295
Плотность при 15°C, кг/м³ Density, at 15°C, rg/m	0,8444	Содержание воды, % Water, %	Следы
Температура вспышки, °C Flash Point, °C	+73	Температура в танке, °C Tank temperature, °C	+8
Температура застывания, °C Pour Point, °C	-15		
Количество поставленного топлива Delivered quantity			
Объем, м³ Volume, m³	41,046	Вес, тонн Weight, mt	30
<p>К сведению: топливо поставляется в соответствии с п.п.1, 4а правила 14 п.1 правила 18 Приложения VI MARPOL / Note: the above product is sold in compliance with the Khabarovsk Fuel Company general terms and conditions of sale and delivery (excerpt on the back of the BDR). The fuel oil supplied is in conformity with regulation 14 (1, 4a) and regulation 18 (1) of MARPOL Annex VI</p> <p>Поставщик подтверждает, что поставка нефтепродуктов произведена в соответствии с Правилom 18.3 Приложения VI MARPOL и что содержание серы не превышает: / The supplier certifies hereby that the fuel oil supplied in conformity with regulation 18.3 of MARPOL Annex VI and that the sulphur content does not exceed:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 0,5% масс в соответствии с лимитом, установленным Правилom 14.1 Приложения VI MARPOL / 0,5% m/m as per the limit value in Regulation 14.1 of MARPOL Annex VI;</p> <p><input type="checkbox"/> 0,1% масс в соответствии с лимитом, установленным Правилom 14.4 Приложения VI MARPOL; или / 0,1% m/m as per the limit value in regulation 14.4 of MARPOL Annex VI; or</p> <p><input type="checkbox"/> ___ % масс в соответствии с установленным покупателем особым лимитом подтвержденным представителем Поставщика / the purchaser's specified limit value of ___ % m/m confirmed by the supplier's representative.</p>			
Подтверждение поставщика SUPPLIER'S CONFIRMATION		Подтверждение судна-получателя RECEIVING VESSEL'S CONFIRMATION	
<p>Владелец ГСМ и грузоотправитель ООО «Хабаровская топливная компания» груз передал</p> <p>POL owner and consignor "Khabarovsk Fuel Company" Co., Ltd transferred the product</p> <p>Подпись/Signature Фамилия И.О./Full Name</p>		<p>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:</p>	
<p>Подтверждаю поставку вышеуказанного продукта в указанном объеме We confirm that the above product was delivered and that the quantities were correct</p> <p>Подтверждаю Acknowledged by</p> <p>Подпись Капитана/Старшего механика Signature of Master/Chief-Engineer</p> <p>Савчук Н.Т.</p>		<p>№ пробы для бункеровщика № of sample for bunkering barge</p> <p>19704661</p> <p>№ пробы для судна-получателя бункера № of sample for vessel receiving bunker</p> <p>19704664</p> <p>№ пробы MARPOL 73/78 № of sample for MARPOL 73/78</p> <p>19704667</p> <p>Подтверждаю Acknowledged by</p> <p>Подпись Капитана/Старшего Механика Signature of Master/Chief Engineer</p> <p>Глоба А.М.</p>	
<p>Печать судна поставщика Barge stamp</p> <p>Полное имя печатными буквами Full Name in Block Capitals</p>		<p>Печать судна получателя Receiving vessel's stamp</p> <p>Фамилия И.О. печатными буквами Full Name in Block Capitals</p>	