«ПРОГРАММА ВЫПОЛНЕНИЯ КОМПЛЕКСНЫХ МОРСКИХ ИНЖЕНЕРНЫХ ИЗЫСКАНИЙ ПО ОБЪЕКТУ «ОБУСТРОЙСТВО ЮЖНО-КИРИНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ». ЭТАПЫ 1-21 (ПЕРВЫЙ ЭТАП ОБУСТРОЙСТВА) (ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ), ЭТАПЫ 33-53 (ПЯТЫЙ ЭТАП ОБУСТРОЙСТВА) И ЭТАПЫ 54-66 (ШЕСТОЙ ЭТАП ОБУСТРОЙСТВА)»

ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ (ОВОС)

Приложения

Часть 4



Москва, 2023 г.

«ПРОГРАММА ВЫПОЛНЕНИЯ КОМПЛЕКСНЫХ МОРСКИХ ИНЖЕНЕРНЫХ ИЗЫСКАНИЙ ПО ОБЪЕКТУ «ОБУСТРОЙСТВО ЮЖНО-КИРИНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ». ЭТАПЫ 1-21 (ПЕРВЫЙ ЭТАП ОБУСТРОЙСТВА) (ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ), ЭТАПЫ 33-53 (ПЯТЫЙ ЭТАП ОБУСТРОЙСТВА) И ЭТАПЫ 54-66 (ШЕСТОЙ ЭТАП ОБУСТРОЙСТВА)»

ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ (ОВОС)

Приложения

Часть 4

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

Москва,
2023 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЯ.....6
ПРИЛОЖЕНИЕ И СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ 7
ПРИЛОЖЕНИЕ И5 – НИС «Геофизик» 8
ПРИЛОЖЕНИЕ И6 – НИС «Спасатель Заборщиков» 132
ПРИЛОЖЕНИЕ И7 – РИБ «Марлин» 309
ПРИЛОЖЕНИЕ И8 – СБП «МИНИ СПБУ» 311
ПРИЛОЖЕНИЕ К АГЕНТСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ.....321
ПРИЛОЖЕНИЕ Л ПИСЬМО АО «МАГЭ» О СУДОВЫХ ДОКУМЕНТАХ.....327
ПРИЛОЖЕНИЕ М ПИСЬМО АО «МАГЭ» О ВЫКЛЮЧЕНИИ СЕЙСМОАКУСТИЧЕСКИХ ИСТОЧНИКОВ 328
ПРИЛОЖЕНИЕ Н ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ СУДОВЫМИ ОТХОДАМИ В МОРСКОМ ПОРТУ КОРСАКОВ 329

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ И
СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

ПРИЛОЖЕНИЕ И5 – НИС «ГЕОФИЗИК»

1

3.1.2

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

КЛАССИФИКАЦИОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
CLASSIFICATION CERTIFICATE

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

Название судна Name of ship	*ГЕОФИЗИК* *GEOFIZIK*			Регистровый номер Registered number	*820209*
Тип Type	*Исследовательское* *Research*			Номер ИМО IMO number	*8138798*
Валовая вместимость Gross tonnage	*742*		Дата постройки Date of build	*20.09.1983*	
Длина, (м) Length, (m)	*55.60*	Ширина, (м) Breadth, (m)	*9.30*	Высота борта, (м) Depth, (m)	*5.16*
Тип главных механизмов Type of main machinery	*ДВС* *Internal-combustion engine*	*6NVD 48A-2U*		Суммарная мощность, (кВт) Total power output, (kW)	*736*

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

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

КМ ⊛ L2 1 Special purpose ship

Свидетельство действительно до
The Certificate is valid until *16.06.2025* при условии его ежегодного подтверждения
subject to annual confirmation

в соответствии с Правилами,
in accordance with the Rules.

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

Дата
Date *26.06.2020*

Дата завершения освидетельствования,
являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based *26.06.2020*

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

М.П.
S.

№ *20.05728.170*

ПОСТОЯННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
PERMANENT RESTRICTIONS

ПРОЧИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
OTHER CHARACTERISTICS

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

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

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Первое ежегодное освидетельствование
First annual survey

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

Место / Place: г. Владивосток, Россия / Russia
Дата / Date: 10.06.2021

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

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

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

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

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

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

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Четвёртое ежегодное освидетельствование
Fourth annual survey

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

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

ПРОДЛЕНИЕ КЛАССА
EXTENSION OF THE CLASS

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

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

20.05728.170

PC 3.1.2

3

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРЕНОСА ЕЖЕГОДНОЙ ДАТЫ
В СЛУЧАЕ ДОСРОЧНОГО ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ К ЕЖЕГОДНОМУ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE IN CASE OF PRESCHEDULE ANNUAL SURVEY

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

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

Подписано
Signed

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

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

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

Подписано
Signed

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ПРИМЕЧАНИЯ
TEMPORARY RESTRICTIONS AND REMARKS

Не рекомендуется длительно работать в диапазоне частоты вращения главного двигателя от 265 - 280 об/мин.

It is not recommended to work for a long time in the main engine speed range from 265-280 rpm.

12/2018 **PC3.1.2**

28

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.6

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

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

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

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

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

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

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Номер ИМО IMO Number	Порт приписки Port of Registry	Валовая вместимость Gross Tonnage
ГЕОФИЗИК *GEOFIZIK*	*UAMO*	*8138798*	*Мурманск* *Murmansk*	*742*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

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

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

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства 26.06.2020
Completion date of the survey on which this Certificate is based (дата/date)

Настоящее Свидетельство действительно до* 16.06.2025
This Certificate is valid until*

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

Выдано в порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia 26.06.2020
Issued at (место выдачи Свидетельства/place of issue of the Certificate) (дата выдачи/date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

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

№ 20.05732.170

* Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 9.1 Приложения VI к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле 2.3 Приложения VI к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом 9.8 Приложения VI к Конвенции.
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

2 PC 2.4.6

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

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

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

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

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

Дата
Date: *10.06.2021*

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование:
Annual/Intermediate* survey:

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

---

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

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

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

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

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

Место
Place

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

Дата
Date

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

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

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

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

Место
Place

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

Дата
Date

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

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

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

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

Место
Place

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

Дата
Date

---

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

4 PC 2.4.6

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

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

до
until

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

Место
Place

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

Дата
Date

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

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

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

Место
Place

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

Дата
Date

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

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

Место
Place

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

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть
Delete as appropriate

PC 2.4.6 **20.05732.170** 03/2010

29

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.23

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

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

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Примечания:
Notes:

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

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *ГЕОФИЗИК / GEOFIZIK*

1.2 Номер ИМО / IMO number: *8138798*

1.3 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *29.04.1982*

1.8 Длина судна (L)* / Length of ship (L)*: -- метров / metres

20.05736.170

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

2. КОНТРОЛЬ ВЫБРОСОВ С СУДОВ
CONTROL OF EMISSION FROM SHIPS

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

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

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance
Система пожаротушения *Fire extinguishing system*	*Главная палуба, 64-66 шп., ПБ* *Main deck, frs. 64-66, S*	*Галон 2402* *Halon 2402*

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

Система / Оборудование System / Equipment	Место расположения на судне Location on board	Вещество Substance
Провизионная холодильная установка *Provision refrigerating plant*	*Главная палуба, 15-20 шп., ДП* *Main deck, frs. 64-66, C*	*R22*

2 PC 2.4.23

20.05736.170

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

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

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_x 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
1	Завод-изготовитель и модель Manufacturer and model		*Chongqing Cummins Engine Co. Ltd., N855-DM*	*Chongqing Cummins Engine Co. Ltd., N855-DM*	*Chongqing Cummins Engine Co. Ltd., N855-DM*	--	--	--
2	Серийный номер Serial number		*42600929*	*42600930*	*42600931*	--	--	--
3	Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) – ТК 3.2) Use (applicable application cycles(s) – NTC 3.2)		*BD/AE (D2)*	*BD/AE (D2)*	*BD/AE (D2)*	--	--	--
4	Номинальная мощность (кВт) (ТК 1.3.11) Rated power (kW) (NTC 1.3.11)		*240*	*240*	*240*	--	--	--
5	Номинальная частота вращения (об/мин) (ТК 1.3.12) Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)		*1500*	*1500*	*1500*	--	--	--
6	Идентичный двигатель, установленный ≥ 1/1/2000 и не подлежащий выполнению требований, согласно 13.1.1.2 Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2		--	--	--	--	--	--
7	Дата установки идентичного двигателя (дд.мм.гггг) в соответствии с 13.1.1.2 Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2		--	--	--	--	--	--
8a	Значительное переоборудование (дд.мм.гггг) Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2	*06.2015*	*06.2015*	*06.2015*	--	--	--
8b		13.2.1.2 & 13.2.3	--	--	--	--	--	--
8c		13.2.1.3 & 13.2.3	--	--	--	--	--	--
9a	Ярус I Tier I	13.3	--	--	--	--	--	--
9b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
9c		13.2.3.1	--	--	--	--	--	--
9d		13.2.3.2	--			--	--	--
9e		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--
10a	Ярус II Tier II	13.4	*X*	*X*	*X*	--	--	--
10b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
10c		13.2.2 (выполнение требований яруса III невозможно) 13.2.2 (Tier III not possible)	--	--	--	--	--	--
10d		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
10e		13.5.2 (Изъятия) 13.5.2 (Exemptions)	--	--	--	--	--	--
10f		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--

PC 2.4.23 3

20.05736.170

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_x 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
11a	Ярус III (только 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	ОС* 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 — [X]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На судне имеется инсинератор:
The ship has an incinerator:

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

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

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

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

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

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

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

PC 2.4.23 5

20.05736.170

2.6 Эквиваленты (правило 4)
Equivalents (regulation 4)

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

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

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

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

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

26.06.2020
(Дата выдачи
Date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

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

№ *20.05736.170*

04/2019 **РС 2.4.23**

30

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.9

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

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

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

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

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

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Число людей, допущенное к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Валовая вместимость Gross tonnage	Номер ИМО IMO number
ГЕОФИЗИК GEOFIZIK	*UAMO*	*Мурманск Murmansk*	*40*	*742*	*8138798*

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

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

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

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

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

29.04.1982

20.05733.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЧТО:
THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. Судно оборудовано:
The ship is equipped with:

* ~~установкой для обработки сточных вод~~
~~sewage treatment plant~~

* ~~измельчителем~~
~~comminuter~~

* сборным танком
holding tank

сливным трубопроводом
discharge pipeline

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

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

Тип установки для обработки сточных вод --
Type of sewage treatment plant

Изготовитель --
Name of manufacturer

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

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

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

1.2 Описание измельчителя:
Description of comminuter:

Тип --
Type

Изготовитель --
Manufacturer

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

1.3 Описание сборных танков:
Description of holding tank equipment:

Общая вместимость сборных танков *10.90* м^3
Total capacity of the holding tanks m^3

Место расположения:
Location:

шп. 36-37, ДП
frs. 36-37, С

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

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

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

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

Настоящее Свидетельство действительно до**
The Certificate is valid until** *16.06.2025*
(дата / date)

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

Свидетельство выдано в порту *Владивосток, Россия* / *Vladivostok, Russia* Дата / Date *26.06.2020*
The Certificate is issued at the port of

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства *26.06.2020*
Completion date of the survey on which this Certificate is based
(дата / date)

М.П. / L.S.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

№ *20.05733.170*

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

РС 2.4.9 3

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

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

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

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

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

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

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

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

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

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

до
until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

07/2017 **PC 2.4.9**

26

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.5

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

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

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

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

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

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

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Порт приписки Port of Registry	Валовая вмести-мость Gross Tonnage	Дедвейт судна* (тонны) Deadweight of Ship* (tons)	Номер ИМО IMO Number
ГЕОФИЗИК *GEOFIZIK*	*UAMO*	*Мурманск* *Murmansk*	*742*	--	*8138798*

Тип судна
Type of ship

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

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

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

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

---

* Для нефтеналивных судов для перевозки нефти
For oil tankers.

** Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

Настоящее Свидетельство действительно до *** 16.06.2025 при условии проведения
This Certificate is valid until*** subject to surveys in accordance

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

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based 26.06.2020 (дата / date)

Выдано в
Issued at порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia (место выдачи Свидетельства / place of issue of Certificate) 26.06.2020 (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

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

№ 20.05731.170

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

2 PC 2.4.5

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

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

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

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

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

Дата
Date: *10.06.2021*

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

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

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

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

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

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

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

Дата
Date

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

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

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

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

Дата
Date

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

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

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

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

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

4 PC 2.4.5

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

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

до
until

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

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

Дата
Date

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

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

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

Дата
Date

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

Подписано
Signed
(подпись уполномоченного лица
signature of authorized official)

Место
Place

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

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

PC 2.4.5 *20.05731.170* 01/2015

27

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.20

(Форма A
Form)

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

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

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЕНАЛИВНЫМИ СУДАМИ

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

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

Примечания:
Notes:

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

20.05735.170

A

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: *ГЕОФИЗИК / GEOFIZIK*

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

1.3 Порт приписки / Port of registry: *Мурманск / Murmansk*

1.4 Валовая вместимость / Gross tonnage: *742*

1.5 Дата постройки: / Date of build:

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

1.5.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *29.04.1982*

1.5.3 Дата поставки / Date of delivery: *20.09.1983*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 PC 2.4.20

A

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

2.3 Нормативы одобрения:
Approval standards:

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

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

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

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

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

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

.6 не одобрено — --
has not been approved

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

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

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

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

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

2.4 Максимальная пропускная способность системы — *1.00* — м^3/ч / m^3/h
Maximum throughput of the system is

2.5 Исключение из правила 14:
Waiver of regulation 14:

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

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

--

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

PC 2.4.20

20.05735.170

3

A

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

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
--	--	--	--

Общая вместимость: Total volume: -- $м^3$ / m^3

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

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

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Танк сбора водоотстоя Water setting tank	*52 - 55*	*ПБ S*	*1.70*
Танк отработанного масла Waste oil tank	*52 - 55*	*ПБ S*	*2.54*
Танк продуктов сепарации льяльных вод Sludge tank after filtering equipment	*62 - 63*	*ДП C*	*1.74*
Танк утечек масла Drain oil tank	*52 - 55*	*ЛБ P*	*0.22*
Танк утечек топлива Drain fuel oil tank	*48 - 49*	*ЛБ P*	*0.17*

Общая вместимость: Total volume: *6.37* $м^3$ / m^3

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

A

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

3.2.1 Инсинератор для нефтяных остатков (шлама) -- [--]
Incinerator for oil residues (sludge)

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

3.2.3 Другие приемлемые средства, указать какие [--]
Other acceptable means, state which

--

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

Обозначение танка Tank identification	Расположение танка Tank location		Вместимость ($м^3$) Volume (m^3)
	Шпангоуты (от) - (до) Frames (from) - (to)	Поперечное положение Lateral position	
Сборный танк No. 1 *Holding tank No. 1*	*12 - 21*	*ПБ* *S*	*23.70*
Сборный танк No. 2 *Holding tank No. 2*	*12 - 21*	*ЛБ* *P*	*23.70*

Общая вместимость:
Total volume:
47.40 $м^3$ / m^3

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

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

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

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

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

PC 2.4.20 5

A

6. ИЗЪЯТИЯ
EXEMPTIONS

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

--

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

-- of this Record

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

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

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

-- of this Record

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

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

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

Выдано в / Issued at: *порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia* (место выдачи / place of issue)

26.06.2020 (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

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

№ *20.05735.170*

04/2016 **РС 2.4.20**

31

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.15

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

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

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

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Позывной сигнал или регистровый номер Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Валовая вместимость Gross tonnage	Число людей, допущенных к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Номер ИМО IMO number
ГЕОФИЗИК *GEOFIZIK*	*UAMO*	*Мурманск* *Murmansk*	*742*	*40*	*8138798*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

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

* ~~установкой для сжигания мусора~~
~~incinerator~~

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

* устройствами для сбора мусора
garbage collection facilities

20.05734.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

1.1 Установка для сжигания мусора: --
Incinerator:

Тип --
Type

Изготовитель --
Manufacturer

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

--

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

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

1.2 Устройство для обработки мусора:
Garbage treatment plant:

Тип --
Type

Изготовитель --
Manufacturer

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

--

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

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

1.3 Устройства для сбора мусора:
Garbage collection facilities:

Общая вместимость 4.70 $м^3$
Total capacity m^3

Место расположения *палуба надстройки, шп. 56-63, ПБ, шп. 63-65, ЛБ; верхняя палуба, шп. 66-70, ЛБ.*
Location *superstructure deck, frs. 56-63, S, frs. 63-65, P; upper deck, frs. 66-70, P.*

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

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

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

ЗАМЕЧАНИЯ
REMARKS

--

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

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

Настоящее Свидетельство действительно до **16.06.2025** при условии
This Certificate is valid until subject to

проведения ежегодных освидетельствований.
annual surveys.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **26.06.2020**
Completion date of the survey on which this Certificate is based

Выдано в **порту Владивосток, Россия** **26.06.2020**
Issued at **the port of Vladivostok, Russia**
(место выдачи Свидетельства / place of issue of the Certificate) (дата выдачи / date of issue)

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

выдать настоящее Свидетельство.
to issue this Certificate.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

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

№ **20.05734.170**

РС 2.4.15 3

ЕЖЕГОДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ
ANNUAL SURVEYS

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

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

1-е ежегодное освидетельствование
1st annual survey

Место / Place: г. Владивосток, Россия / г. Vladivostok, Russia

Дата / Date: 10.06.2021

Подписано / Signed

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

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

2-е ежегодное освидетельствование
2nd annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

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

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

3-е ежегодное освидетельствование
3rd annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

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

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

4-е ежегодное освидетельствование
4th annual survey

Место / Place

Дата / Date

Подписано / Signed

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

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

11/2012 **PC 2.4.15**

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

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор
ОАО «МАГЭ»
_____ Г.С.Казанин
"10" декабря 2012 г.

СУДОВОЙ ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Т/Х "ГЕОФИЗИК"

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

SHIPBOARD GARBAGE MANAGEMENT PLAN OF M/S "GEOFIZIK"

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

Одобрено по поручению Правительства Российской Федерации

Approved under the authority of the Government of Russian Federation

150 ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ BRANCH OFFICE
РС RS
ОДОБРЕНО APPROVED
Дата / Date 19.12.2012

Разработчик документации
ООО "Роникс"

183010, Россия, г. Мурманск, ул. Шмидта, дом 1, корпус 2, оф. 1
www.ronix-murman.ru

10.12.2012

Лист 1

ОДОБРЕНИЕ ПЛАНА

План одобрен с изменением

Дата _____ _____
подпись

Печать

План одобрен с изменением

Дата _____ _____
подпись

Печать

План одобрен с изменением

Дата _____ _____
подпись

Печать

План одобрен с изменением

Дата _____ _____
подпись

Печать

План одобрен с изменением

Дата _____ _____
подпись

Печать

Лист 2

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

N изменения	Дата	Фамилия лица, сделавшего запись	Должность

Лист 3

Название судна: "Геофизик"

Порт приписки: Мурманск

Позывной сигнал: UAMO

Владелец/оператор: ОАО "МАГЭ"

Регистровый номер: 820209

Номер ИМО: 8138798

Флаг: Российская Федерация

Классификационное общество: Российский морской регистр судоходства

Год и место постройки: 1983, СССР

Водоизмещение по ЛГВЛ: 1157 т

Длина наибольшая: 55,60 м

Главный двигатель: типа 6NVD 48A-2U мощностью 736 кВт

Предыдущее название судна: -

Район плавания: неограниченный

Число людей, допущенных к перевозке на судне: 40 чел.

Перевозка животных на судне не предусмотрена.

Лист 4

СОДЕРЖАНИЕ

Лист

1. Преамбула 6

2. Определения 6

3. Политика Судоходной Компании (Судовладельца) 12

4. Язык 13

5. Ответственное лицо и его обязанности 13

6. Сбор мусора. 13

7. Хранение мусора 17

8. Удаление мусора 18

9. Журнал операций с мусором и ведение записей. 22

10. Размещение плакатов 23

11. Программа обучения и тренировок 24

Приложение А. Журнал операций с мусором 25

Приложение Б. Варианты обработки на борту судна и сброса мусора. 26

Приложение В. Емкости для сбора мусора 27

Приложение Г. Пересмотренная сводная форма для предоставления сообщения о предполагаемых недостатках портовых приемных сооружений (MEPC.1/Circ.469/Rev.1) 28

Приложение Д. Стандартный формат формы предварительного уведомления для доставки отходов в портовые приемные сооружения (MEPC.1/Circ.644) 31

Приложение Е. Стандартный формат квитанции о сдаче судном отходов на портовое приемное сооружение (MEPC.1/Circ.645) 33

Приложение Ж. Плакаты 34

Приложение И. Лист ознакомления с "Планом ..." 37

Лист 5

1. ПРЕАМБУЛА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

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

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

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

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

Сброс не включает:

- сброса в значении, предусмотренном Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, заключенной в Лондоне 13 ноября 1972 г.; или
- выброса вредных веществ, происходящего непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна; или
- выброса вредных веществ для проведения правомерных научных исследований по уменьшению или ограничению загрязнения.

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

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

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

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

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

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

Остатки груза ожидаются в небольших количествах.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Лист 9

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

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

Медицинские отходы делятся на две категории: инфекционные и неинфекционные.

Медицинские отходы включают в себя также просроченные лекарства и медицинские изделия.

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

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

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

2.1.33. ***Особый район*** означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям, и специфике судоходства по нему, необходимо принятие особых обязательных мер предотвращения загрязнения моря мусором.

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

1. Район Средиземного моря означает собственно Средиземное море с находящимися в нем заливами и морями, ограниченное со стороны Черного моря параллелью 41° северной широты, а на западе – меридианом 5°36' западной долготы, пересекающим Гибралтар.

2. Район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью 57°44.8' северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак.

3. Район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° северной широты.

4. Район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан (12°28.5' северной широты, 43°19.6' восточной долготы) и Хусн-Мурад (12°40.4' северной широты, 43°30.2' восточной долготы).

5. Район заливов означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-эль-Хадд (22°30' северной широты, 59°48' восточной долготы) и Рас-эль-Фасте (25°04' северной широты, 61°25' восточной долготы).

6. Район Северного моря означает собственно Северное море с находящимися в нем морями, ограниченное:

1. со стороны Северного моря к югу – параллелью 62° северной широты, а на востоке меридианом 4° западной долготы;

2. проливом Скагеррак, южная граница которого определена параллелью 57°44.8' северной широты к востоку от мыса Скаген; и

3. Английским каналом и подходами к нему к востоку от меридиана 5° западной долготы и к северу от параллели 48°30' северной широты.

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

8. Район бассейна Карибского моря означает собственно Мексиканский залив и Карибское море, включая находящиеся в них заливы и моря, а также часть Атлантического океана в рамках границы, образованной параллелью 30° северной широты от Флориды в восточном направлении до меридиана 77°30' западной долготы, откуда прямой линией до пересечения параллели 20° северной широты и меридиана 50° западной долготы, оттуда прямой линией до пересечения параллели 7°20' северной широты и меридиана 50° западной долготы, оттуда прямой линией, проведенной в юго-западном направлении до восточной границы Французской Гвианы.

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

с координатами 11°00' южной широты и 142°00' восточной долготы,
к точке 10°35' южной широты и 141°55' восточной долготы,
затем к точке 10°00' южной широты и 142°00' восточной долготы,
затем к точке 09°10' южной широты и 143°52' восточной долготы,
затем к точке 09°00' южной широты и 144°30' восточной долготы,
затем к точке 10°41' южной широты и 145°00' восточной долготы,
затем к точке 13°00' южной широты и 145°00' восточной долготы,
затем к точке 15°00' южной широты и 146°00' восточной долготы,
затем к точке 17°30' южной широты и 147°00' восточной долготы,
затем к точке 21°00' южной широты и 152°55' восточной долготы,
затем к точке 24°30' южной широты и 154°00' восточной долготы,
и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24°42' южной широты и 153°15' восточной долготы.

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

3. ПОЛИТИКА СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ (СУДОВЛАДЕЛЬЦА)

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

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

3.3. Компания обеспечивает:

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

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

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

Предпочтительно, чтобы пиротехника и продукция фармацевтической промышленности были возвращены производителю или поставщику до истечения срока годности.

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

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

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

4. ЯЗЫК

4.1. Данный План составлен на русском и английском языках.

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

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

5. ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО И ЕГО ОБЯЗАННОСТИ

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

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

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

6. СБОР МУСОРА

6.1. Для наиболее эффективного управления отходами, а также сокращения времени и затрат для сортировки и управления мусором на судах и в портах, концепция уменьшения отходов предусмотрена в настоящем Плане путем включения следующих основных принципов:
- уменьшение отходов до отхода судна;
- уменьшение источников отходов на судне;
- сбор мусора у источника отходов;

Лист 13

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

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

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

6.4. Сбор мусора осуществляется в контейнеры, бочки, ящики, бачки, ведра с последующей транспортировкой в контейнер. Для уменьшения или исключения необходимости сортировки после сбора и для ускорения переработки мусора, образующегося на судне, предусмотрены контейнеры для отдельных категорий мусора (см. расчет 356-3981/1.401-001).

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

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

Дополнительные или поясняющие этикетки могут быть прикреплены к категориям отходов, требующим специальной обработки, такой как карантинных отходов или медицинских отходов и сжигания на судне, оснащенном таким оборудованием.

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

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

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

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

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

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

6.11. По гигиеническим причинам контейнеры должны регулярно очищаться.

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

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

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

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

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

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

Лист 15

- 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.

Лист 16

7. ХРАНЕНИЕ МУСОРА

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

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

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

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

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

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

Место хранения мусора должно быть оборудовано таким образом, чтобы любая опасность, вызванная мусором, была сведена к минимуму.

Места хранения также должны быть оборудованы:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. УДАЛЕНИЕ МУСОРА

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

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

8.3. С тем, чтобы обеспечить своевременную перегрузку больших количеств судового мусора в портовые приемные сооружения, судну или его агенту необходимо заблаговременно принять меры к приему мусора. В то же время следует определить потребности в удалении для того, чтобы принять меры к мусору, которому требуется специальная обработка или другие необходимые меры. Порту должно быть направлено уведомление о типе, примерном количестве сдаваемого мусора и его сепарации (см. Приложение Д). Специальные требования к сдаче могут включать выгрузку пищевых отходов и связанного с ними мусора, в котором могут находиться болезнетворные организмы или паразиты, сдачу батареек, подстилок под груз, медицинских отходов, пиротехники с истекшим сроком хранения или необычно больших, тяжелых, пахнущих брошенных орудий лова и прочее.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В судовом журнале должно содержаться свидетельство, представляемое производителем моющего препарата и добавок, о том, что препарат удовлетворяет критерию безопасности для

морской среды. Для обеспечения уверенности в соответствии, подписанное и датированное заявление от поставщика препарата, с подтверждением указанного эффекта, должно быть адекватным для целей судовой регистрации. Это может быть в форме Листа Безопасности Продукта или в форме отдельного документа, выдаваемого производителем по его выбору.

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

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

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

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

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

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

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

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

8.11.2.4. в случае выполнения условий подпунктов 8.11.2.1, 8.11.2.2 и 8.11.2.3 настоящего пункта сброс моющей воды грузовых танков, содержащей отходы, должен быть произведен как можно дальше от ближайшего берега или ближайшего шельфового льда и не менее 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего ледника;

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

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

- каждая Сторона, из портов которой суда уходят в рейс в район Антарктики или в порты которой суда прибывают из района Антарктики, обязуется обеспечить, чтобы, как только это будет практически возможно, были предусмотрены соответствующие сооружения для приема всего мусора со всех судов, не вызывающее чрезмерного простоя и отвечающие нуждам пользующихся ими судов;
- каждая Сторона обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавать под ее флагом, перед входом в район Антарктики имели на борту достаточные емкости для сохранения всего мусора во время плавания в этом районе и имели договоренности о сбросе такого мусора на приемные сооружения после выхода из этого района.

8.12. За исключением предусмотренного Правилом 7 пересмотренного Приложения V к Конвенции, сброс в море всех видов пластмасс, включая, но, не ограничиваясь этим,

синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластиковые мешки для мусора и пепла от сжигания пластмассовых изделий, запрещается.

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

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

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

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

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

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

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

- сброса с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море; или
- случайной потери мусора в результате повреждения судна или его оборудования при условии, что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму случайного сброса; или
- случайной потери орудий лова с судна при условии, что были приняты все разумные меры предосторожности, чтобы предотвратить такие потери, или
- сброса орудий лова с судна для защиты морской среды и безопасности судна или его экипажа.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ И ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ

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

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

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

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

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

9.6. Запись должна содержать следующую информацию:
- дату, время начала и окончания операции по сбросу, сдаче мусора;
- местонахождение судна (широту и долготу) или название судна, на которое был сдан мусор, или название порта или сооружения, в случае сдачи мусора на приемные сооружения; Примечание: для сброса остатков груза включая местонахождение судна в начале и конце сброса;
- категорию и приблизительное количество сброшенного или сданного мусора;
- подпись лица, ответственного за операцию.

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

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

- сброс мусора, в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения жизни на море;
- случайная потеря мусора в результате повреждения судна или его оборудования при условии, что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму случайного сброса;
- случайная потеря орудий лова с судна при условии, что были приняты все разумные меры предосторожности, чтобы предотвратить такие потери;
- сброс орудий лова с судна для защиты морской среды и безопасности судна или его экипажа.

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

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

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

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

10. РАЗМЕЩЕНИЕ ПЛАКАТОВ

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

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

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

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

11. ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВОК

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

11.2. Система подготовки должна обеспечить:

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

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

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

Лист 24

Приложение А

ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Название судна _____ Регистровый № или позывной сигнал _____ Номер ИМО _____

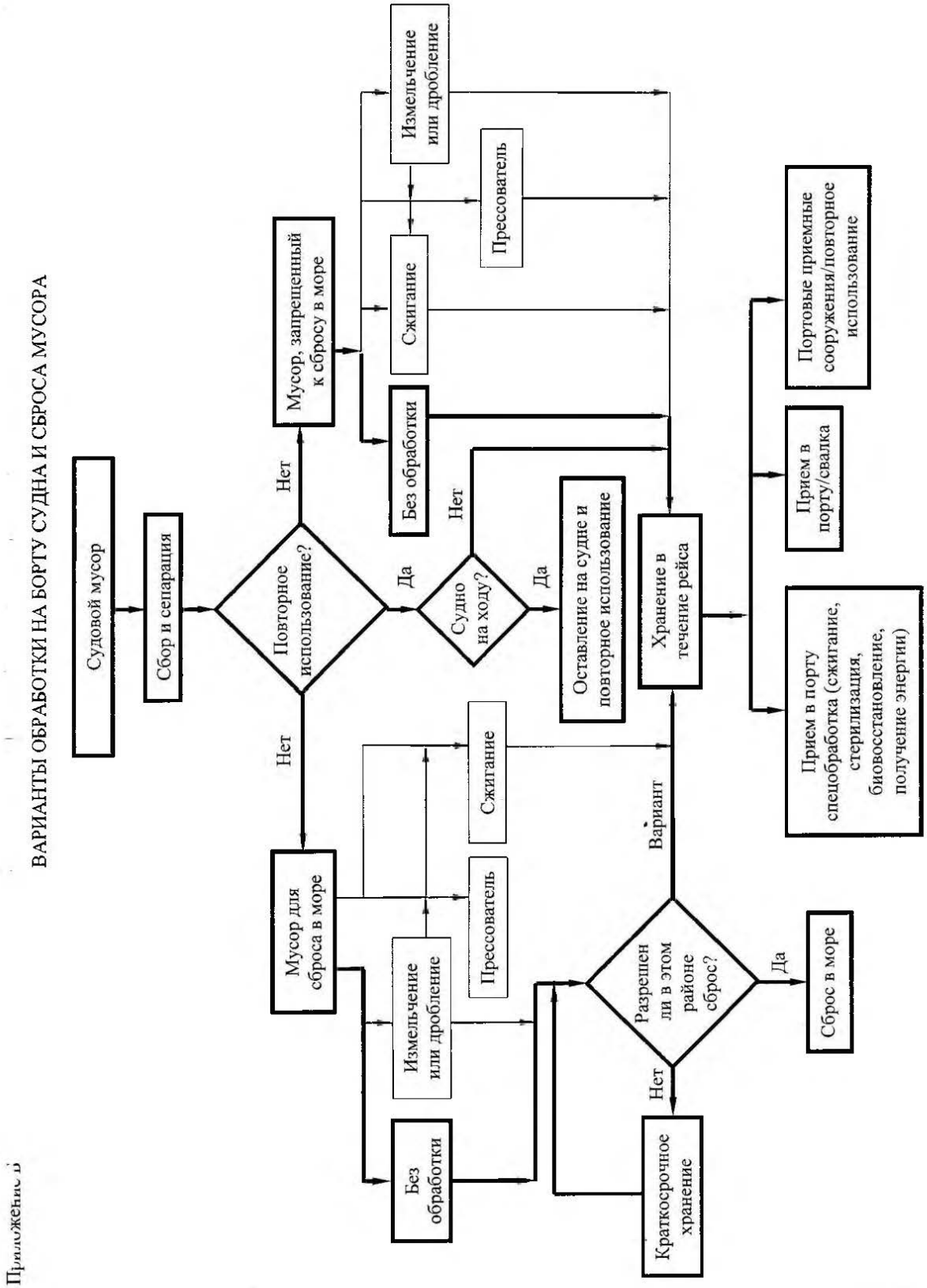
Период: _____ Начат: _____ Закончен: _____

Категории мусора:
- A Пластмассы
- B Пищевые отходы
- C Бытовые отходы (например, изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, посуда и т.д.)
- D Кулинарный жир
- E Зола инсинератора
- F Эксплуатационные отходы
- G Остатки груза
- H Туши животных
- I Орудия лова

Дата/время	Положение судна / Примечания (например, случайный сброс)	Категория	Приблизительное количество сданного или сожженного мусора	В море	В приемное сооружение	Сжигание	Подтверждение / подпись

Подпись капитана: _____ Дата _____

Лист 25



Приложение 5

Лист 26

Приложение В

ЕМКОСТИ ДЛЯ СБОРА МУСОРА

Вид емкости	Объем, $м^3$	Вид мусора	Расположение			Примечание
			палуба	борт	шп.	
Контейнер	0,20	Нефтесодержащая ветошь	Палуба надстройки	Пр.Б	56 - 57	синий
Контейнер	0,20	Нефтесодержащая ветошь	Палуба надстройки	Пр.Б	60 - 61	синий
Контейнер	1,20	Стекло, бутылки	Главная палуба	Пр.Б	57 - 59	голубой
Контейнер	1,20	Бумага, ветошь	Главная палуба	Пр.Б	60 - 63	белый с черным фоном
Контейнер	1,20	Пластмассы	Палуба надстройки	ЛБ	63 - 65	желтый
Контейнер	0,50	Пищевые отходы	Главная палуба	ЛБ	66 - 68	зеленый
Бочка	0,20	Кулинарный жир	Главная палуба	ЛБ	62 - 63	красный

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

Лист 27

Приложение Г

ПЕРЕСМОТРЕННАЯ СВОДНАЯ ФОРМА ДЛЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ О ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ НЕДОСТАТКАХ ПОРТОВЫХ ПРИЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ (MEPC.1/Circ.469/Rev.1)
REVISED CONSOLIDATED FORMAT FOR REPORTING ALLEGED INADEQUACIES OF PORT RECEPTION FACILITIES1 (MEPC.1/Circ.469/Rev.1)

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

1 SHIP'S PARTICULARS

1.1 Name of ship: _____

1.2 Owner or operator: _____

1.3 Distinctive number or letters: _____

1.4 IMO Number2: _____

1.5 Gross tonnage: _____

1.6 Port of registry: _____

1.7 Flag State3: _____

1.8 Type of ship:

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

2 PORT PARTICULARS

2.1 Country: _____

2.2 Name of port or area: _____

2.3 Location/terminal name: _____
(e.g., berth/terminal/jetty)

2.4 Name of company operating
the reception facility (if applicable): _____

2.5 Type of port operation:

☐ Unloading port ☐ Loading port ☐ Shipyard

☐ Other (specify) _____

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

2.7 Date of occurrence: __/__/____ (dd/mm/yyyy)

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

Лист 28

Приложение Г - продолжение

3 INADEQUACY OF FACILITIES

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

Type of waste	**Amount for discharge (m^3)**	**Amount <u>not</u> accepted (m^3)**	**Problems encountered** Indicate the problems encountered by using one or more of the following code letters, as appropriate. A No facility available B Undue delay C Use of facility technically not possible D Inconvenient location E Vessel had to shift berth involving delay/cost F Unreasonable charges for use of facilities G Other (please specify in paragraph 3.2)
MARPOL Annex I-related Type of oily waste:			
Oily bilge water			
Oily residues (sludge)			
Oily tank washings (slops)			
Dirty ballast water			
Scale and sludge from tank cleaning			
Other (please specify .....)			
MARPOL Annex II-related Category of NLS4 residue/water mixture for discharge to facility from tank washings:			
Category X substance			
Category Y substance			
Category Z substance			
MARPOL Annex IV-related Sewage			
MARPOL Annex V-related Type of garbage:			
Plastic			
Floating dunnage, lining, or packing materials			
Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.			
Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.			
Food waste			
Incinerator, ash			
Other (please specify .....)			
MARPOL Annex VI-related			
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances			
Exhaust gas-cleaning residues			

Лист 29

Приложение Г - продолжение

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

_____
_____
_____
_____
_____

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

☐ Yes ☐ No

If Yes, with whom (please specify)

_____
_____

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

_____
_____

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

☐ Yes ☐ No ☐ Not applicable

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

☐ Yes ☐ No

4 ADDITIONAL REMARKS/COMMENTS

_____
_____
_____
_____
_____

_____
Master's signature

Date: __/__/____ (dd/mm/yyyy)

Лист 30

Приложение Д

СТАНДАРТНЫЙ БЛАНК ФОРМЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ ДЛЯ СДАЧИ ОТХОДОВ В ПОРТОВЫЕ ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ (MEPC.1/Circ.644)

STANDARD FORMAT OF THE ADVANCE NOTIFICATION FORM FOR WASTE DELIVERY TO PORT RECEPTION FACILITIES (MEPC.1/Circ.644)

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

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

DELIVERY FROM SHIPS (ANF)

1.SHIP PARTICULARS

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

2. PORT AND VOYAGE PARTICULARS

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

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE FOR DISCHARGE TO FACILITY

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

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

Лист 31

Приложение Д - продолжение

Name of ship:	IMO Number:

Please state below the approximate amount of waste and residues remaining on board and the percentage of maximum storage capacity. If delivering all waste on board at this port please strike through this table and tick the box below. If delivering some or no waste, please complete all columns.
I confirm that I am delivering all the waste held on board this vessel (as shown on page 1) at this port .

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

Date: .....
Time: .....

Name and Position: .....
Signature: .....

Лист 32

Приложение Е

СТАНДАРТНЫЙ БЛАНК КВИТАНЦИИ О СДАЧЕ СУДНОМ ОТХОДОВ В ПОРТОВОЕ ПРИЕМНОЕ СООРУЖЕНИЕ (MEPC.1/Circ.645)

STANDARD FORMAT FOR THE WASTE DELIVERY RECEIPT FOLLOWING A SHIP'S USE OF PORT RECEPTION FACILITIES (MEPC.1/Circ.645)

The designated representative of the reception facility provider should provide the following form to the master of a ship that has just delivered waste.
This form should be retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB

1.RECEPTION FACILITY AND PORT PARTICULARS

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

2. SHIP PARTICULARS

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

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE RECEIVED

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

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

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

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

Лист 33

Краткое изложение ограничений по сбросу мусора в море, налагаемых правилами 4, 5 и 6 Приложения V МАРПОЛ

Примечание: Таблица носит справочный характер. Положения Приложения V МАРПОЛ являются превалирующими.

Тип мусора[1]	Все суда, исключая платформы[4]		Платформы, находящиеся на расстоянии более 12 миль от ближайшего берега и судов в пределах 500 м от таких платформ[4]. Правило 5
	Все особого района. Правило 4. (Расстояние от ближайшего берега)	В пределах особого района. Правило 6. (Расстояние от ближайшего берега или шельфового льда)	
Измельченные или разработанные пищевые продукты[2]	≥3 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности[3]	Сброс разрешен
Неизмельченные или разработанные пищевые продукты	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Остатки груза[5,6], не содержащиеся в промывных водах	Сброс запрещен		
Остатки груза[5,6], содержащиеся в промывных водах	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности (согласно условиям правила 6.1.2)	Сброс запрещен
Моющие препараты или добавки[7], содержащиеся в трюмных промывных водах	Сброс разрешен	≥12 миль в пути и по возможности в наибольшей удаленности (согласно условиям правила 6.1.2)	Сброс запрещен
Моющие препараты или добавки[7], содержащиеся в воде для мытья палубы и внешних поверхностей	Сброс разрешен	Сброс разрешен	Сброс запрещен
Тушки животных (должны быть разделаны или другим образом обработаны для обеспечения немедленного их затопления)	Сброс в пути и в наибольшей удаленности от берега (более 100 миль и на максимальной глубине)	Сброс разрешен	Сброс запрещен
Весь другой мусор, включая пластмассы, синтетические канаты, орудия лова, пластиковые мешки для мусора, золу инсинератора, клинкер, кулинарный жир, плавающие сегрегационные, обшивочные и упаковочные материалы, бумагу, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и аналогичные отходы	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен

1. Когда мусор смешан или загрязнен опасными веществами, запрещенными к сбросу или подпадающими под различные требования к сбросу, то применяются более строгие требования.
2. Разработанные или измельченные пищевые отходы должны проходить сквозь сито с ячейками не более 25 мм.
3. Сброс вакцинных продуктов из птицы запрещен в Антарктике, если они не сожжены, обработаны в автоклаве или обработаны для стерилизации иным способом.
4. Морские платформы, находящиеся на расстоянии 12 миль от ближайшего берега и связанные с ними суда, включая все стационарные и плавающие платформы, занятые разведкой или добычей подводных минеральных ресурсов или иными связанными с ними процессами, а также все суда, сопровождающие у таких платформ или находящиеся в пределах 500 метров от них.
5. Остатки груза означают только такие остатки груза, которые не могут быть удалены обычными доступными средствами разгрузки.
6. Эти вещества не должны быть опасными для морской окружающей среды.

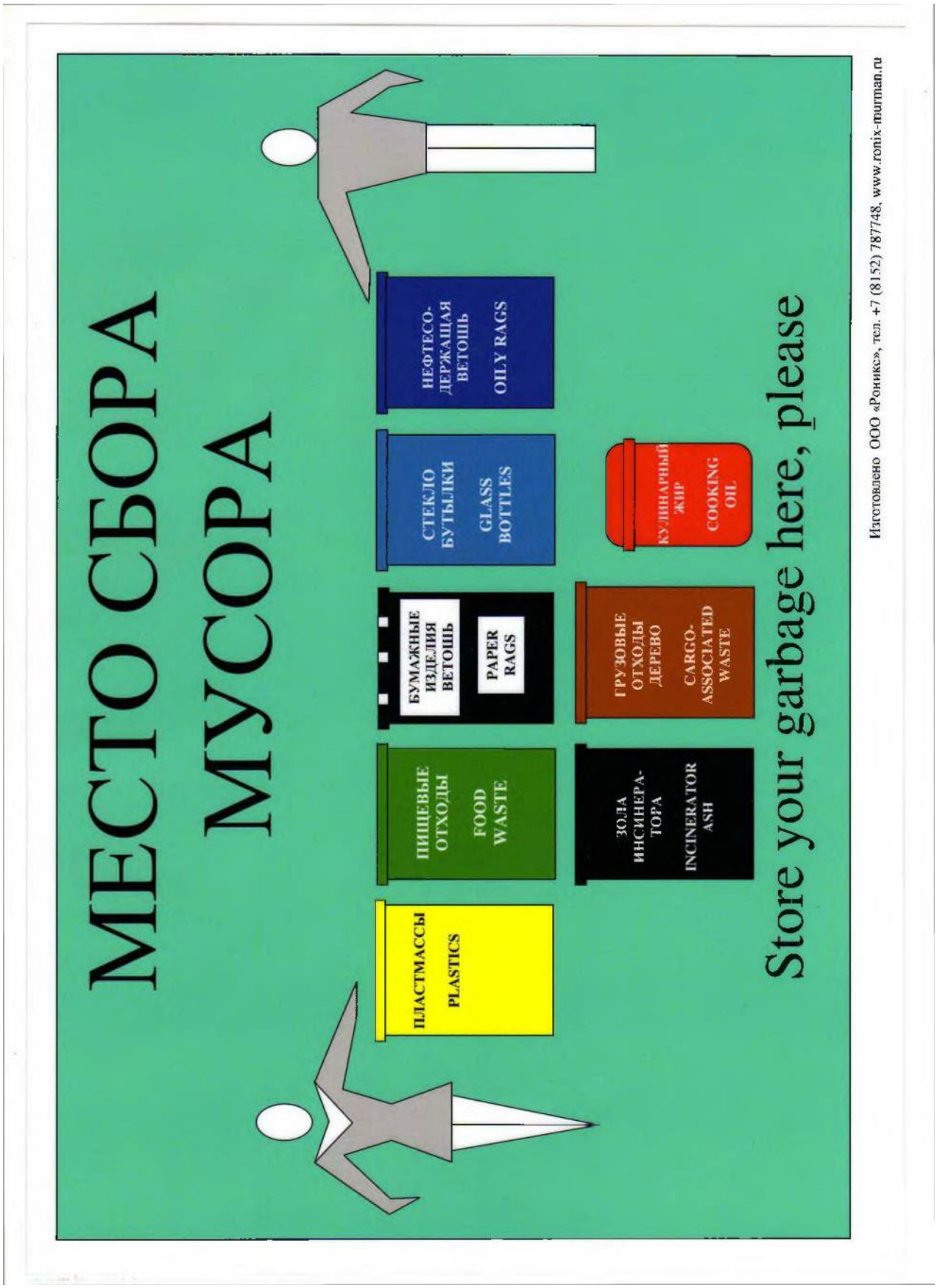
Summary of restrictions to the discharge of garbage into the sea under Regulations 4, 5 and 6 of MARPOL Annex V

Note: Table is intended as a summary reference. The provisions in MARPOL Annex V, not table, prevail.

Garbage type[1]	All ships except platforms[4]		Offshore platforms[4] located more than 12 nm from nearest land and ships when alongside or within 500 meters of such platforms[4], Regulation 5
	Outside special areas Regulation 4. (Distances are from the nearest land)	Within special areas Regulation 6 (Distances are from nearest land or nearest ice-shelf)	
Food waste comminuted or ground[2]	≥3 nm, en route and as far as practicable	≥12 nm, en route and as far as practicable[3]	Discharge permitted
Food waste not comminuted or ground	≥12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues[5,6] not contained in wash water	Discharge prohibited		
Cargo residues[5,6] contained in wash water	≥ 12 nm, en route and as far as practicable	≥ 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives[6] contained in cargo hold wash water	Discharge permitted	≥ 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives[6] in deck and external surfaces wash water	Discharge permitted	Discharge permitted	Discharge prohibited
Animal Carcasses (should be split or otherwise treated to ensure the carcasses will sink immediately)	Must be en route and as far from the nearest land as possible. Should be >100 nm and maximum water depth	Discharge prohibited	Discharge prohibited
All other garbage including plastics, synthetic ropes, fishing gear, plastic garbage bags, incinerator ashes, clinkers, cooking oil, floating dunnage, lining and packing materials, paper rags, glass metal, bottles, crockery and similar refuse	Discharge prohibited	Discharge prohibited	Discharge prohibited

1. When garbage is mixed with or contaminated by other harmful substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.
2. Comminuted or ground food wastes must be able to pass through a screen with mesh no larger than 25 mm.
3. The discharge of introduced avian products in the Antarctic area is not permitted unless incinerated, autoclaved or otherwise treated to be made sterile.
4. Offshore platforms located 12 nm from nearest land and associated ships include all fixed or floating platforms engaged in exploration or exploration or associated processing of seabed mineral resources, and all ships alongside or within 500 m of such platforms.
5. Cargo residues means only those cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading.
6. These substances must not be harmful to the marine environment.

Изготовлено ООО «Роникс», тел. +7 (8152) 787748, www.ronix-murman.ru.


МЕСТО СБОРА МУСОРА
ПЛАСТМАССЫ PLASTICS
ПИЩЕВЫЕ ОТХОДЫ FOOD WASTE
БУМАЖНЫЕ ИЗДЕЛИЯ ВЕТОШЬ PAPER RAGS
ЗОЛА ИНСИНЕРАТОРА INCINERATOR ASH
ГРУЗОВЫЕ ОТХОДЫ ДЕРЕВО CARGO-ASSOCIATED WASTE
СТЕКЛО БУТЫЛКИ GLASS BOTTLES
КУЛИНАРНЫЙ ЖИР COOKING OIL
НЕФТЕСОДЕРЖАЩАЯ ВЕТОШЬ OILY RAGS
Store your garbage here, please
Изготовлено ООО «Роникс», тел. +7 (8152) 787748, www.ronix-murman.ru

Сброс любого мусора за борт запрещен, за исключением нескольких случаев

Конвенция МАРПОЛ и местные законы запрещают сброс с судов большинства видов мусора.

Только следующие виды мусора разрешено сбрасывать при соблюдении следующих условий:

За пределами особых районов, назначенных Приложением V МАРПОЛ:

- Измельченные или раздробленные пищевые отходы, способные проходить через сито с отверстиями не более 25 мм, могут быть сброшены на расстоянии не менее 3 миль от ближайшего берега.
- Другие пищевые отходы могут быть сброшены в море на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.
- Остатки груза, классифицированные как не представляющие опасности для морской среды, могут быть сброшены на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.
- Промывные воды с моющими веществами или добавками, используемые для очистки грузовых пространств, палубных и внешних поверхностей могут сбрасываться, если они не опасны для окружающей морской среды.
- При сбросе промывных вод с моющими веществами судно должно находиться в пути и как можно дальше от ближайшего берега.

В пределах особых районов по Приложению V МАРПОЛ:

- Применяются более строгие требования к сбросу пищевых отходов и остатков грузов, И
- Обращаться за справкой к Приложению V МАРПОЛ и к судовому плану операций с мусором.

Для всех морских районов судна, перевозящие специализированные грузы, такие как живой скот или твердые навалочные грузы, должны обращаться за информацией к Приложению V и связанному с ним Руководству по применению Приложения V.

Сброс любого мусора за борт должен регистрироваться в Журнале операций с мусором.

За нарушения этих требований может быть наложен штраф.

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

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

Only the following garbage types are allowed to be discharged and under the specified conditions.

Outside Special Areas designated under MARPOL Annex V:

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

Inside Special Areas designated under MARPOL Annex V

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

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

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

Violation of these requirements may result in penalties.

Изготовлено ООО «Роникс», тел. +7 (8152) 787748, www.ronix-murman.ru

Приложение И

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С "ПЛАНОМ…"

С "Планом…" ознакомлен.

Должность	Фамилия, имя, отчество	Подпись	Дата

Лист 37

ОАО МОРСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ
JSC MARINE ARCTIC GEOLOGICAL EXPEDITION

УТВЕРЖДАЮ
APPROVED
Генеральный директор
ОАО МАГЭ
Director General of MAGE

С. Казанин
Kazanin
“ 01 2007 г.
2007

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

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN OF M/V “GEOFIZIK”

Одобрено по поручению Правительства Российской Федерации

Approved under the authority of the Government of Russian Federation

МУРМАНСКИЙ ФИЛИАЛ
ОДОБРЕНО
«01» февраля 2007

150-39

Разработчик документации
ООО “Роникс”
Designing firm Ronix Co. Ltd
183038, Россия, г. Мурманск, ул. Воровского, 5/23, оф. 318
183038, Russia, Murmansk, Vorovskogo str., 5/23, office 318

Генеральный директор
Director General

С.Ю.Федоровский
S.Fedorovskiy
“ 22 ” 01 2007 г.
2007

2007

ОДОБРЕНИЕ ПЛАНА
APPROVAL OF PLAN

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Изменение N_____ Дата"____"_____ М.П.
Change No Date I.S.
_____
_____ Регистр_____
Register of Shipping (подпись/signature)

Ship's name: "Geofizik"

Port of registry: Murmansk

Flag: Russian Federation

Year and place of building: 1983, USSR, Khabarovsk

Gross Tonnage: 742

Displacement with draught up to load line: 1157 t

Light-ship displacement: 791 t

Registered number: 820209

IMO number: 8138798

Sign call: UAMO

Length of the ship overall: 55.60 m

Breadth of the ship: 9.32 m

Draught of the ship with displacement up to summer loadline in sea water: 4.22 m

Area of navigation: unrestricted

Название судна: "Геофизик"

Порт приписки: Мурманск

Флаг: Российская Федерация

Год и место постройки: 1983, СССР, г. Хабаровск

Валовая вместимость: 742

Водоизмещение по грузовую марку: 1157 т

Водоизмещение порожнем: 791 т

Регистровый номер: 820209

Номер ИМО: 8138798

Позывной сигнал: UAMO

Длина судна габ.: 55.60 м

Ширина судна: 9.32 м

Осадка судна в полном грузу по грузовую марку в морской воде 4.22 м

Район плавания: неограниченный

CONTENTS

Page

Introduction 5

1. Preamble 6

2. Reporting requirements 7

2.1. When to report 7

2.2. Information required 7

2.3. Who to be contacted 10

3. Steps to control discharge 12

3.1. Operational spills 12

3.2. Spills as result of accident 14

4. National and local co-ordination 18

5. Additional information (non-mandatory) 19

Appendix 1. Coastal state contact information 21

Appendix 2. Plan of fuel oil, lube oil and sludge tanks 100

Appendix 3. Scheme of fuel taking and transferring 101

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

Appendix 5. Sheef of acquant with "SOPEP" 103

СОДЕРЖАНИЕ

Лист

Введение..... 5

1. Преамбула..... 6

2. Требования к передаче сообщений..... 7

2.1. Когда следует передавать сообщение..... 7

2.2. Требуемая информация..... 7

2.3. С кем следует установить связь..... 10

3. Меры по контролю за сбросами..... 12

3.1. Эксплуатационные разливы.....12

3.2. Разливы как результат аварии..... 14

4. Координация на национальном и местном уровне..... 18

5. Дополнительная информация.....19

Приложение 1. Пункты связи.....21

Приложение 2. Схема расположения танков топлива, масла и нефтеостатков.....100

Приложение 3. Схема приема и перекачки топлива.....101

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

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

INTRODUCTION

1. This Plan is written in accordance with requirements of Regulation 37 of Annex I the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 elating thereto with taking into account of revisions of Annes to Protocol from 15.10.2004.

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

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

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

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

ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий план составлен в соответствии с требованиями правила 37 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней с учетом поправок к приложениям к Протоколу от 15.10.2004.

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

3. План содержит всю информацию и инструкции по эксплуатации, требуемые Руководством. В приложениях содержатся имена, номера телефонов, телефаксов и т.д. всех пунктов связи, указанных в Плане, а также другие справочные материалы.

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

5. Не требуется, чтобы Регистр одобрял изменения раздела 5 и Приложения 1. Приложение 1 должно постоянно обновляться собственниками, операторами и управляющими.

1. PREAMBLE

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

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

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

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

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

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

1. ПРЕАМБУЛА

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

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

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

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

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

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

2. REPORTING REQUIREMENT

2.1. When to report

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Information required

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

2. ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ

2.1. Когда следует передавать сообщение

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Требуемая информация

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

SHIPBOARD MARINE POLLUTION EMERGENCY PLAN FOR OIL Sample format for initial notification	
A (SHIP NAME, CALL SIGN, MMSI, ID INMARSAT-C, FLAG)	
B (DATE AND TIME OF EVENT, UTC) D D H H M M	
C (POSITION, LAT.,LONG.) OR D (BEARING, DISTANCE FROM LANDMARK) N S d d m m E W d d d m m	d d d N miles
E (COURSE) d d d	F (SPEED, KNOTS) kn kn 1/10
L (INTENDED TRACK)	
M (RADIO STATION(S) VHF, MF SSB, HF SSB, INMARSAT MES) GUARDED:	
N (DATE AND TIME OF NEXT REPORT, UTC) D D H H M M	
P (TYPE AND QUANTITY OF CARGO/BUNKERS ON BOARD)	
Q (BRIEF DETAILS OF DEFECTS/DEFICIENCIES/DAMAGE)	
R (BRIEF DETAILS OF POLLUTION, INCLUDING ESTIMATE OF QUANTITY LOST)	
S (BRIEF DETAILS OF WEATHER AND SEA CONDITIONS) WIND — direction / speed (Beaufort) SWELL — direction / height (m)	
T (CONTACT DETAILS OF SHIP'S OWNER/OPERATOR/AGENT)	
U (ship size and type) Length: 55.6 (m) Breadth: 9.32 (m) Draught (m) type: reseach, geophysical	

Таблица 1

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

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

B (дата и время события, UTC)

D D H H M M

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

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

d d d мор.мили

E курс

d d d

F (скорость, узлы)

уз. уз. 1/10

L (предполагаемый путь)

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

N (дата и время следующего сообщения, UTC)

D D H H M M

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

Q (краткие сведения о дефектах/недостатках/повреждении)

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

S (краткие сведения о состоянии погоды и моря)

ветер — направление; скорость (шкала Бофорта)

волнение — направление; высота (м)

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

U (размеры и тип судна)

длина: 55.6 (м) ширина: 9.32(м) осадка: (м) тип: исследовательское, геофизическое

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

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

2.2.3. Supplementary data for filling Table 1 is presented further:

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

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

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

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

E - true course;

F - speed in knots and tenths of knot;

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

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

N - date and time group expressed as in B;

P - names and quantities of bunkers aboard;

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

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

S - brief details of prevailing weather and sea conditions;

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

Продолжение таблицы 1

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

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

2.2.3. Ниже приведены дополнительные данные для заполнения табл.1.

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

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

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

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

E - истинный курс;

F - скорость в узлах и десятых долях узла;

L - предполагаемый путь. При описании пути необходимо давать широту и долготу каждой поворотной точки, как в "C" с указанием типа предполагаемого пути между этими точками, например, "RL" (по локсодромии), "GC" (по дуге большого круга) или "вдоль береговой линии" в случае прибрежного плавания, ожидаемую дату и время прохождения характерных точек в виде группы из шести цифр, как в"B";

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

N - группа, указывающая дату и время, как в "B";

P - наименование и количество бункера на борту судна;

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

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

S - краткое описание превалирующих погодных и морских условий.

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

U - сведения о длине, ширине, осадке и типе судна; -

X - дополнительная информация:

краткое описание инцидента;

необходимость помощи извне, помощь, которая была затребобована или была предоставлена другими судами;

предпринимаемые действия в отношении сброса и движения судна;

количество экипажа и сведения о каких-либо телесных повреждениях;

сведения о клубе Пи анд Ай (или другом страхователе) и местном корреспонденте;

номера мобильных телефонов;

другие сведения.

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

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

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

2.3. С кем следует установить связь

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

Пункты связи представлены в Приложении 1.

Связь должна поддерживаться круглосуточно.

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

При отсутствии в Приложении 1 пункта связи или в случае невозможности или задержки в установлении связи с пунктом, указанном в Приложении 1, следует связаться с ближайшей береговой радиостанцией, назначенной станцией для сообщения о движении судов, или спасательно-координационным центром скорейшим из имеющихся в наличии средств.

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

Aboard the communication shall be established with following port representatives:

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

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

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

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

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

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

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

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

3. STEPS TO CONTROL DISCHARGE

3.1. Operational spills

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Table 2

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

3. МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСАМИ

3.1. Эксплуатационные разливы

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

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

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

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

В случае пролива топлива на палубу при бункеровке необходимо прекратить прием топлива и приступить к устранению последствий пролива топлива путем сбора в ведра, бочки и т.п. и сбора с помощью впитывающих нефть материалов (песок, опилки, ветошь).

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

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

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

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

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

Таблица 2

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

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

3.1.3. **If fuel oil tank is overflowed** and fuel oil spills on deck it is necessary to act according to item 3.1.2 of this Plan.

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

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

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

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

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

Table 3

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

Продолжение таблицы 2

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

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

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

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

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

Действовать необходимо в соответствии с положениями табл.3.

Таблица 3

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

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

3.2. Spilling as result of accident

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

3.2.2. **When grounding** emergency alarm the crew executes according to the Master List in squads.

When the hull is damaged in area of fuel tanks besides of specified in the Master List in squads the following measures shall be undertaken (Table 4):

Table 4

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

Продолжение табл.3

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

3.2. Разливы в результате аварий

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

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

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

Таблица 4

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

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

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

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

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

Продолжение табл. 4

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

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

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

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

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

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

Таблица 5

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

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

With intents of preventing marine pollution it is necessary to:

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

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

With intents of preventing marine pollution it is necessary to:

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

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

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

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

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

В целях предотвращения загрязнения моря необходимо:

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

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

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

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

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

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

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

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

4. NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION

4.1. Co-ordination of actions of the ship and a coastal State is needed in order to reduce effect of ncident. Connection with a coastal State begins from primary report about an incident. Thereto, co-ordination of actions is necessary for ship crew with Administration of a coastal State, especially in such cases as this actions are permitted by the coastal State. These actions are following:

- using an absorbent and dispergator for relaxation of oil polution effect;
- a passage of the ship to a place more suitable for repair works or execution of ship's partially unloading and reducing a danger of pollution to any particularly sensitive shoreline areas;
- transfer of oil to an other ship.

Some coastal States have agencies that take charge of response for incident of discharge immediately and subsequently bill the owner for the costs. In other coastal State responsibility for response is placed on the ship owner.

In event of oil discharge in a port the Master shall notify harbour authorities immediately.

In the same time as the ship arrival the Master shall be informed by a harbour authorities or agent about procedures of report and telephone number to be contacted and harbour routines of engaging special personnel and harbour means.

The Master shall present for harbour authorities all necessary information for investigation of incident involving pollution and render any assistance required for prevention or liquidation results of pollution in case this assistance is not in contradictions with harbour routines and does not make worse the ship and crew condition.

4. КООРДИНАЦИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ

4.1. Координация действий судна и прибрежного государства необходима для уменьшения последствий инцидента. Установление связи с прибрежным государством начинается с передачи первоначального сообщения об инциденте. Кроме того, необходима координация действий судового экипажа с администрацией прибрежного государства, особенно в тех случаях, когда на данные действия должно быть получено разрешение от прибрежного государства. Такими действиями являются:

- использование сорбентов и диспергаторов для снижения последствий разлива нефти;
- переход судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения каким-либо особо чувствительным прибрежным районам;
- перегрузка нефти на другое судно и т.п.

Некоторые государства имеют организации, которые берут на себя ответственность за осуществление ответных мер немедленно в случае сброса и впоследствии выставляют судовладельцу счет к оплате расходов. В других прибрежных государствах ответственность за первоначальные ответные меры возлагается на судовладельца.

В случае разлива нефти в порту капитан должен немедленно информировать портовые власти.

Порядок передачи сообщения, номера контактных телефонов, существующий в порту порядок привлечения специализированного персонала и портовых средств капитан должен получить от портовых властей или агента с приходом судна в порт.

Капитан должен предоставить властям порта необходимую информацию для расследования инцидента загрязнения и оказать любую запрошенную помощь для предотвращения или ликвидации последствий загрязнения, если оказание такой помощи не противоречит портовым правилам и не может привести к ухудшению ситуации для судна и его экипажа.

5. ADDITIONAL INFORMATION

5.1. A list of ship's operational documents (referense) is presented in Table 6.

Table 6

Name	Location
- Emergency Operation Plan	Navigation space Main Control Post
- Information on stability	Navigation space Main Control Post
- Tank Plan	Office of chief mate and chief engineer
- Fuel oil system	Office of chief engineer
- Bilge system	Office of chief engineer
- Scheme of air and sounding pipes	Office of chief engineer
- Tables of tank capacity	Office of chief mate and chief engineer
- Guidelines on prevention of pollution from ships	Office of chief engineer

5.2. When the Plan has been used in a casualty its effect shall be estimated by ship administration and owner and necessary corrections shall be provided for.

Plan contents shall be known for all ship personnel. The constant crew coaching shall be provided for their actions in accidental situation. This coaching may be combined with any other trainings onboard.

5.3. The Plan is necessary to be re-approved in following cases:

- change of area of navigation;
- change of ship properties that have effect due to contents of the Plan;
- change of procedures of operation aboard in accidental situatations;
- any other changes those have influance on the Plan drive;
- according to requirement of Register for necessary correction.

5. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

5.1. Перечень судовой эксплуатационной документации (справочный) приведен в табл.6.

Таблица 6

Наименование	Местонахождение
- Расписание по тревогам	Рулевая рубка, Главный пост управления
- Информация об остойчивости	Рулевая рубка, Главный пост управления
- План цистерн	Канцелярии старшего помощника и старшего механика
- Топливная система	Канцелярия старшего механика
- Осушительная система	Канцелярия старшего механика
- Схема воздушных и мерительных труб	Канцелярия старшего механика
- Таблицы емкости судовых цистерн	Канцелярии старшего помощника и старшего механика
- Наставление по предотвращению загрязнения с судов	Канцелярия старшего механика

5.2. После использования Плана в аварийной ситуации его эффективность должна быть оценена администрацией судна и судовладельцем, а в Плане предусмотрены необходимые корректировки. Содержание плана должно быть известно всему личному составу. Должны быть предусмотрены регулярные тренировки по действиям экипажа при аварийных ситуациях. Эти тренировки могут быть совмещены с другими учениями, проводимыми на судне.

5.3. Переодобрение Плана требуется в следующих случаях:

- при изменении района эксплуатации судна;
- при изменении характеристик судна, оказывающих значительное влияние на содержание Плана. Например, при переоборудовании танков или трубопроводов;
- при изменении судовой процедуры реагирования в аварийных ситуациях;
- при других изменениях, оказывающих значительное влияние на оперативность Плана;
- по требованию Регистра, если будет выявлена необходимость корректировки Плана.

is not needed.

5.4. Enlarged copy of Shipboard oil pollution emergency plan. Summary flow chart (Appendix 4) is to be located on visible place in navigation space.

5.5. Records about re-approvments and changes of the Plan shall be made in Table 7.

Table 7

RECORDS ABOUT RE-APPROVEMENTS AND CHANGES OF THE PLANS

Changes	Date	Changed pages	Official functionary	Register

При изменении сведений об адресах, номерах телефонов, факсов, телексов пунктов связи переодобрение Плана не требуется.

5.4. Увеличенную копию "Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Краткая схема" (Приложение 4) рекомендуется разместить на видном месте в рулевой рубке.

5.5. Записи по пересмотрам и изменениям Плана необходимо производить в табл.7.

Таблица 7

ЗАПИСИ ПО ПЕРЕСМОТРАМ И ИЗМЕНЕНИЯМ ПЛАНА

Изменение	Дата	Измененные листы	Должностное лицо	Регистр

ПУНКТЫ СВЯЗИ В ПОРТАХ
COMMUNICATION POINTS IN PORTS

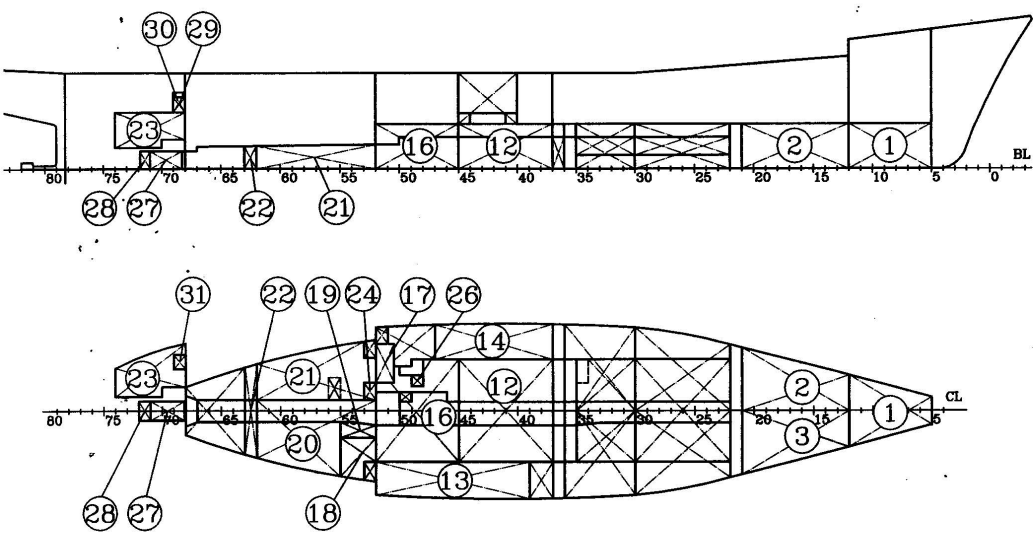
Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
Порт Мурманск Port Murmansk			
Инспекция портнадзора Мурманского Морского Торгового порта Inspection of Harbour Control of Murmansk Maritime Commercial Port Инспектора Inspectors Капитан порта Harbour Master	183024, г. Мурманск, Портовый проезд,19 183024, Murmansk, Portovyi pr., 19	 Тел./Tel.: (8152)480665 (8152)480774 Тел./Tel.: (8152)480275	
Инспекция портнадзора Мурманского Морского Рыбного порта Inspection of Harbour Control of Murmansk Maritime Fishing Port Инспектора Inspectors Капитан порта Port Master	183001, г. Мурманск, ул. Траловая, 12А 183001, Murmansk, Tralovaya str., 12A	 Тел./Tel.: (8152)286339 (8152)285959 Тел./Tel.: (8152)282245	
Спасательно-координационный центр (СКЦ) Co-ordinate-Saving Centre (CSC) Дежурный Man of duty Начальник Head	г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15 Murmansk, Comintern str., 15	Телекс/Tlx: 126178MAPRU RU Тел./Tel.: (8152)428307 Тел./Tel.: (8152)480220	

Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
Мурманское бассейновое аварийно-спасательное управление (МБАСУ) Murmansk Maritime Rescue-Saving Headquerters (MMRSH)		Телекс/Tlx: 126436 Плот Plot Факс/Fax: (8152)476752	
Диспетчер МБАСУ Controller of MMRSH		Тел./Tel.: (8152)480629 Тел./Tel.. Факс/Fax: (8152)423228	
Отдел аварийно-спасательных работ МБАСУ Rescue-Saving Division of MMRSH		Тел./Tel.: (8152)457480	
Начальник МБАСУ Head of MMRSH		Тел./Tel.: (8152)459984	
Диспетчер Базы по ликвидации разливов нефти (ЛРН) Controller of Base of Oil Spill Licquidation (OSL)		Тел./Tel.: (8152)457486	
Специализированная Морская инспекция Мурманского областного комитета экологии и природных ресурсов Specialis Maritime Inspection of Murmansk Regional Ecology and Environment Comission	г. Мурманск, ул. Софьи Перовской, д.25/26, к.202,203 Murmansk, Sophii Perovskoy Str., 25/26, of. 202,203		
Инспекторы Inspectors		Тел./Tel.: (8152)458628	
Начальник Head		Тел./Tel.: (8152)450839	

ПУНКТЫ СВЯЗИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ, КОТОРЫЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В СУДНЕ
POINT OF COMMUNICATION IN ORGANIZATIONS OF SHIP`S INTEREST

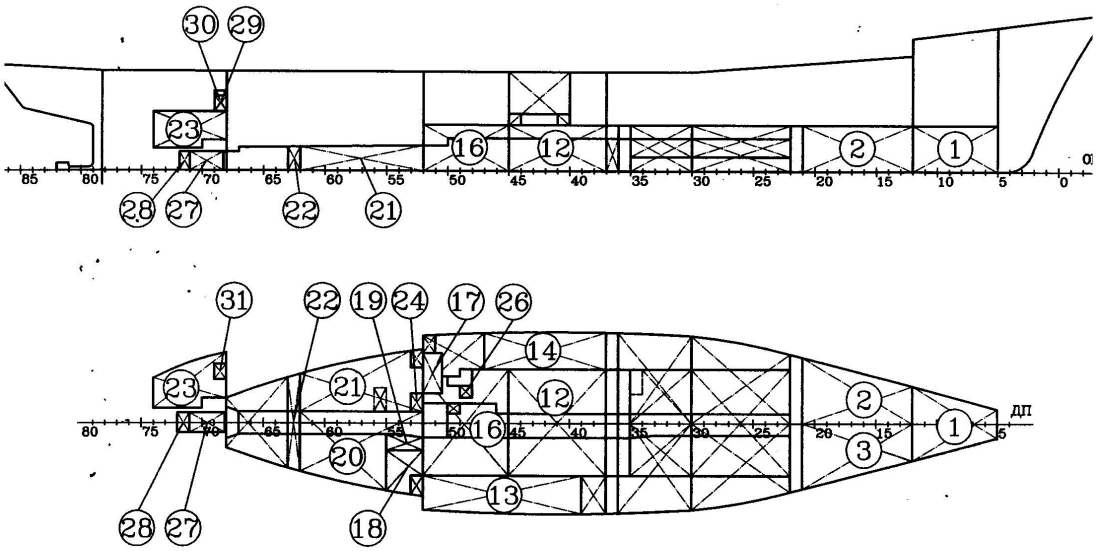
Название учреждения, имя лица, с которым следует связаться Name of institute/person to be contacted	Адрес Address	Средства связи Means of communication	Примечание Note
Судовладелец OWNER			
ОАО МАГЭ JSC MAGE Генеральный директор Director General	183012, г. Мурманск, ул. С. Перовской. 26 26, S. Perovskoy Street, Murmansk, 183012 Russia	Тел./Tel.: Факс/Fax: +7(8152)450709 Тел./Tel.: +47 789 10469	
Зам. ген. директора по флоту Deputy Director General of Fleet		Тел./Tel.: +7(8152) 458352	
Главный инженер Director Technical		Тел./Tel.: +7(8152)450709	
Капитан-наставник Captain Mentor		Тел./Tel.: Факс/Fax: +7(8152)455307	

PLAN OF FUEL OIL, LUBE OIL AND SLUDGE TANKS



No OF ITEM ON PLAN	TANK NAME	AREA OF LOCATION	VOLUME, CU.M
1	FUEL OIL No1, C	5–12 FRS.	13.18
2	BILGE WATER No2, PS	12–21 FRS.	23.70
3	BILGE WATER No3, SB	12–21 FRS.	23.70
12	FUEL OIL No6, C	37–45 FRS.	50.30
13	FUEL OIL No5, SB	39–52 FRS.	21.70
14	FUEL OIL No4, PS	37–47 FRS.	17.62
16	FUEL OIL No7, C	45–52 FRS.	43.46
17	FUEL OIL SETTLING, PS	50,5–52 FRS.	4.99
18	WASTE OIL, SB	52–55 FRS.	2.54
19	WATER SETTLING, SB	52–55 FRS.	1.70
20	BILGE WATER No9, SB	52–62 FRS.	15.42
21	FUEL OIL No8, PS	52–62 FRS.	9.45
22	SLUDGE AFTER FILTERING EQUIPMENT, C	62–63 FRS.	1.74
23	LUBE OIL STORE, PS	68–74 FRS.	5.51
24	LEAKAGE OIL, PS	52–53 FRS.	0.22
26	LEAKAGE FUEL, PS	48–49 FRS.	0.17
27	CIRCULATING LUBE OIL OF VPP, C	68–71 FRS.	0.40
28	VVP BOSS DISCHARGE LUBE OIL, C	71–72 FRS.	0.08
29	VVP HEAD LUBE OIL, PS	68–69 FRS.	0.18
30	VVP LUBE OIL STORE, PS	68–69 FRS.	0.26
31	ELECTRICAL COMPRESSORS LUBE OIL, PS	68–69 FRS.	0.80

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ТАНКОВ ТОПЛИВА, МАСЛА И НЕФТЕОСТАТКОВ



N ПОЗ. ПО СХЕМЕ	НАИМЕНОВАНИЕ ТАНКОВ	РАЙОН РАСПОЛОЖЕНИЯ	ОБЪЕМ, $м^3$
1	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N1, ДП	5–12 ШП.	13.18
2	СБОРА ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД N2, ЛБ	12–21 ШП.	23.70
3	СБОРА ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД N3, Пр.Б	12–21 ШП.	23.70
12	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N6, ДП	37–45 ШП.	50.30
13	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N5, Пр.Б	39–52 ШП.	21.70
14	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N4, ЛБ	37–47 ШП.	17.62
16	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N7, ДП	45–52 ШП.	43.46
17	ОТСТОЯ ТОПЛИВА, ЛБ	50,5–52 ШП.	4.99
18	ОТРАБОТАННОГО МАСЛА, Пр.Б	52–55 ШП.	2.54
19	СЛИВА ВОДООТСТОЯ, Пр.Б	52–55 ШП.	1.70
20	СБОРА ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД N9, Пр.Б	52–62 ШП.	15.42
21	ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА N8, ЛБ	52–62 ШП.	9.45
22	ПРОДУКТОВ СЕПАРАЦИИ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД, ДП	62–63 ШП.	1.74
23	ЗАПАСА МАСЛА, ЛБ	68–74 ШП.	5.51
24	УТЕЧНОГО МАСЛА, ЛБ	52–53 ШП.	0.22
26	УТЕЧНОГО ТОПЛИВА, ЛБ	48–49 ШП.	0.17
27	ЦИРКУЛЯЦИОННОГО МАСЛА ВРШ, ДП	68–71 ШП.	0.40
28	СЛИВНОГО МАСЛА СТУПИЦЫ ВРШ, ДП	71–72 ШП.	0.08
29	НАПОРНЫЙ МАСЛА ВРШ, ЛБ	68–69 ШП.	0.18
30	ЗАПАСА МАСЛА ВРШ, ЛБ	68–69 ШП.	0.26
31	СМАЗОЧНОГО МАСЛА ЭЛЕКТРОКОМПРЕССОРОВ, ЛБ	68–69 ШП.	0.80

SCHEME OF FUEL TAKING AND TRANSFERRING

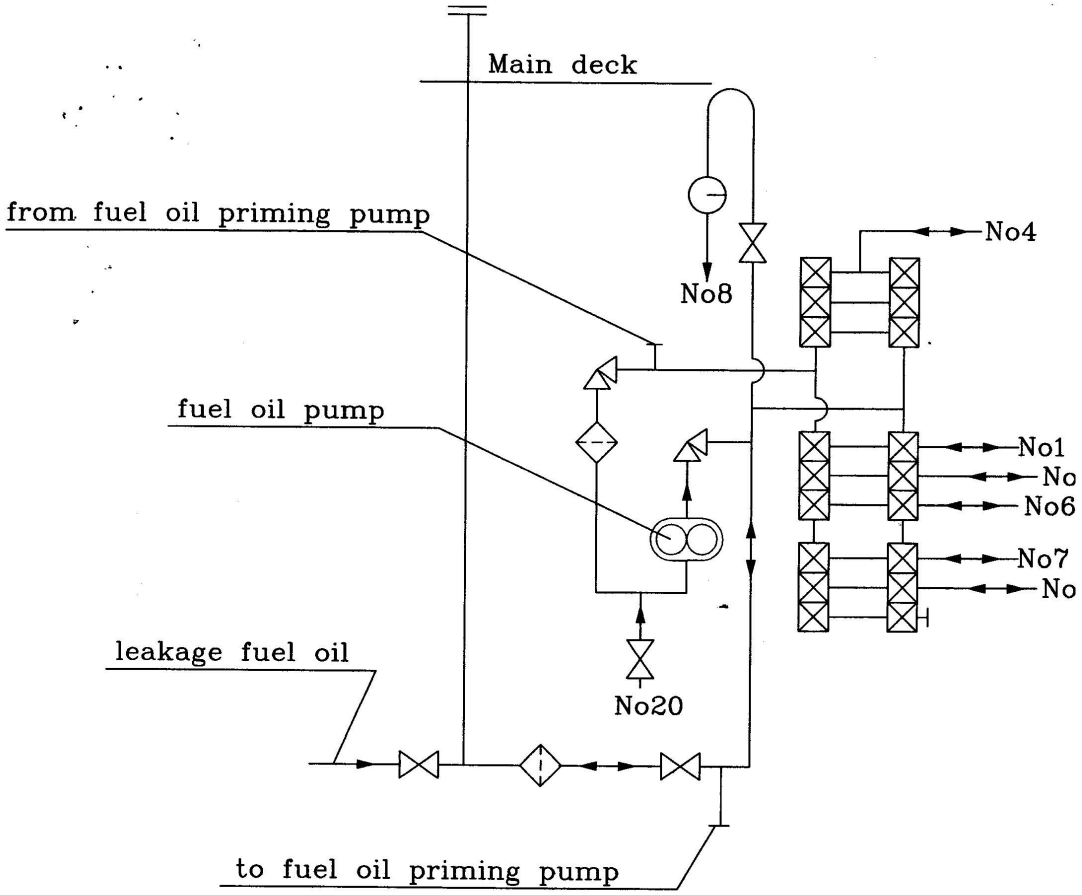
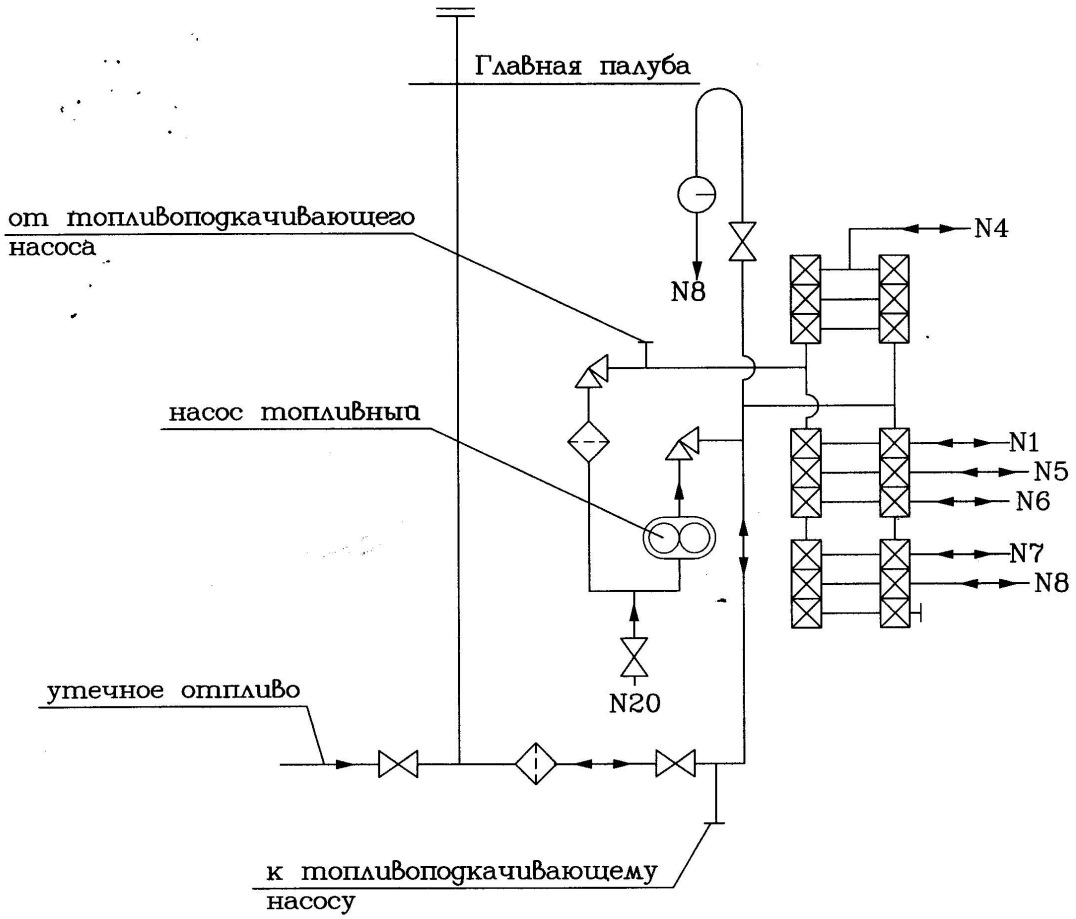
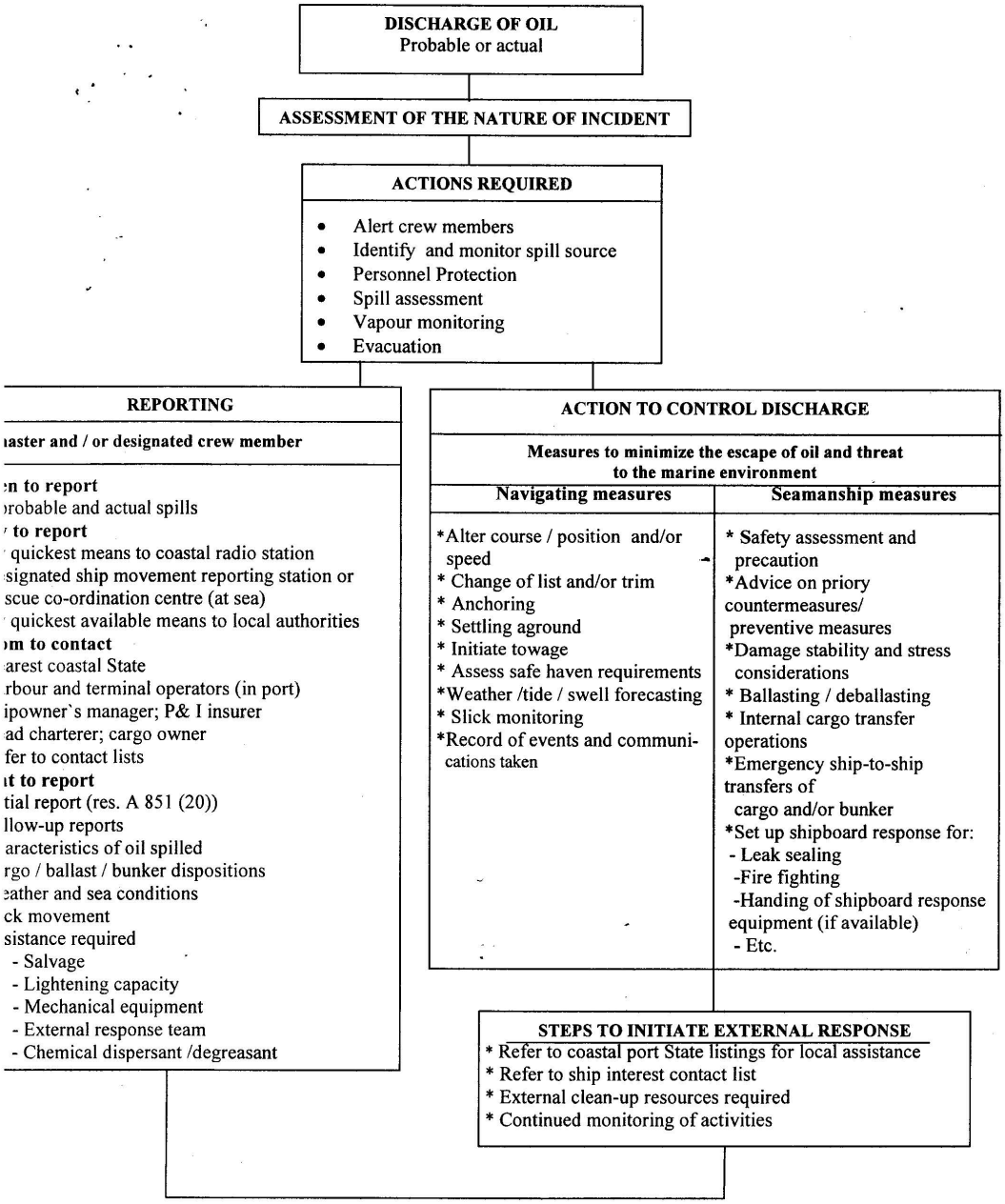


СХЕМА ПРИЕМА И ПЕРЕКАЧКИ ТОПЛИВА



SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN
Summary flow chart

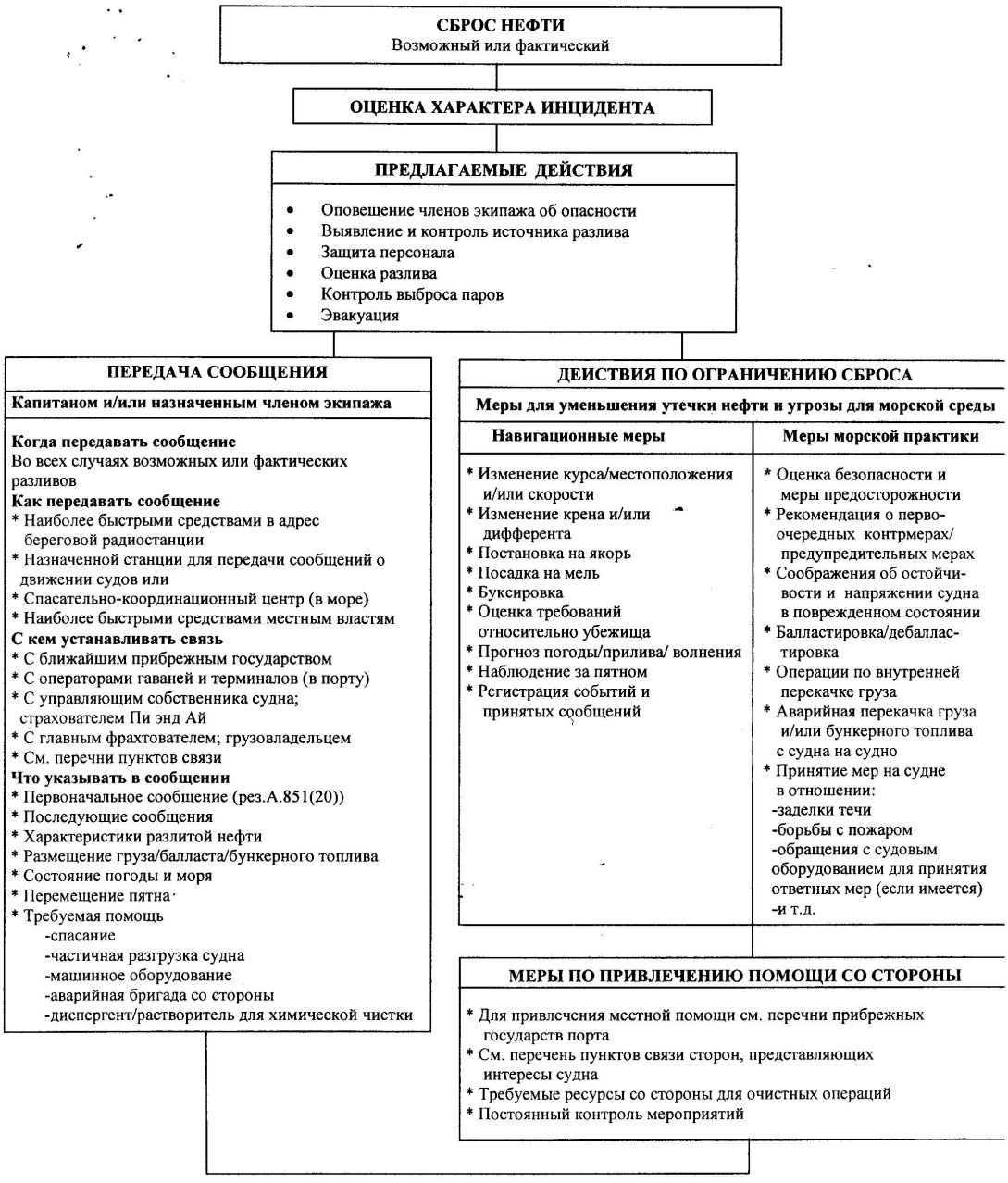
is flow diagram is an outline of the course of action that shipboard personnel should follow in responding to an pollution emergency based on the guidelines published by the Organization. This diagram is not exhaustive and ould not be used as a sole reference in response. Consideration should be giver for inclusion of specific erences to the Plan. The steps are designed to assist ship personnel in actions to stop or minimize the discharge oil and mitigate its effects. These steps fall into two main categories – reporting and action.



ПРИЛОЖЕНИЕ 4

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ
Краткая схема

Настоящая схема является кратким описанием хода действий, которые должны предприниматься судовы персоналом в аварийной ситуации, связанной с загрязнением нефтью, на основе руководства, опубликованног Организацией. Настоящая схема не является исчерпывающей и не должна использоваться в качеств единственного основания для принятия мер в аварийной ситуации. Следует рассмотреть вопрос о включени специальных ссылок на план. Меры предназначены для оказания судовому персоналу помощи в действиях п прекращению или уменьшению сброса нефти и смягчению его последствий. Эти меры подразделяются на дв основные категории- передача сообщений и действия.



ПРИЛОЖЕНИЕ 5
APPENDIX 5

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С "ПЛАНОМ..."
SHEET OF ACQUAINT WITH "SOPEP"

С "Планом..." ознакомлен
The are acquainted with the "SOPEP"

Должность Appointment	Фамилия, имя, отчество Name	Подпись Signature	Дата Date
капитан	Пыхин А.А.		10.04.2007
ст. пом. к-на	Захаров М.С.		10.04.2007г.
2 ПКМ	Шугора И.В		10.04.2007
ст. мех.	Матвеев С.Г.		10.04.2007
2 мех.	Ракшин А.С.		10.04.2007 г
3 мех.	Сидор И.В.		10.04.2007г.
эл. мех.	Ефимов С.А.		10.04.2007г.
боцман	Свирелкин Н.С.		10.04.2007
боцман	Панченко В.И.		07.05.2007
2 механик	Бережнюк С.И.		14.05.2007
капитан	Маслов С.В.		18.06.2007
ст.пом.к-на	Чалый Д.А.		01.02.2008
2 ПКМ	Иванов С.В.		01.02.2008
2 мех.	Шугуная В.В.		26.02.2008
2 ПКМ	Контюряев С.Н.		12.05.2008
СПКМ	Голяня Р.М.		14.05.2008
3 мех	Скоробогатов А.А.		14.05.2008
3 мех	Анашкин А.В		15.10.2008г.
2 ПКМ	Зевакин А.С.		15.10.2008г.
СПКМ	Соломевич В.П.		02.04.2009г.
3й мех-к.	Подрясский В.В.		27.05.2009г.
2 ПКМ	Ежов А.Н.		27.05.2009г.
2 ПКМ	Ватанин М.В.		05.04.2010
3 механик	Гуреев А.Б.		05.04.2010
2 ПКМ	Ивашев А.А.		02.06.2010
2 ПКМ	Сафонов С.В		11.05.2011
Кошмон	Гольцев Р.М.		25.10.2011
2 ПКМ	Забусов В.Ю.		28.05.13
СПКМ	Леонтьев А.В.		28.05.13
Боцман	Шуман Ф.Н.		28.05.13
2-й мех-к	Бабаевский Ю.С.		28.05.13

ПРИЛОЖЕНИЕ 5
APPENDIX 5

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С "ПЛАНОМ..."
SHEET OF ACQUAINT WITH "SOPEP"

С "Планом..." ознакомлен
The are acquainted with the "SOPEP"

Должность Appointment	Фамилия, имя, отчество Name	Подпись Signature	Дата Date
1-й электромех.	Кравченко С.Г.		28.05.13
Капитан	Бойченко А.В.		24.09.13
ПКРЭ	Василенко И.Г.		24.09.13.
3 мй- мех.	Синицын Л.В.		24.09.13
Механик ТО	Чуб А.А.		24.09.13
Матрос 1кл.	Федун С.М.		24.09.13
Моторист 1кл.	Шкунник Б.Ю.		24.09.13

Ответственные исполнители:

Ведущий конструктор М.М.Питолина

Генеральный директор С.Ю.Федоровский

Морская Арктическая Геологоразведочная Экспедиция		ПОЛОЖЕНИЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ SAFETY MANAGEMENT MANUAL	СБК-01
файл: QMM-B.DOC	пересмотр: A - 05.05.2000	ОТДЕЛ ФЛОТА	

УЧЕТ КОРРЕКТУРЫ

Дата	Наименование корректирующего материала	Должность Ф.И.О. выполнившего корректуру	Роспись
10.04.07	MSC-MEPC. Circ 2 31 March 2007г	КМ Маслов	
12.04.07	MSC-MEPC. 6/Circ 3 29 March 2007г	КМ Маслов	
26.07.07	MSC-MEPC. 6/Circ 4 30 June 2007г	КМ Маслов	
08.10.07	MSC-MEPC. 6/Circ. 2 30 September	спКМ Захаров	
11.01.08	MSC-MEPS 31 Decetber	КМ Маслов	
12.05.08	MSC-MEPS. 6/Circ 4 31 March 2008	КМ Маслов	
25.07.08	MSC-MEPC. 6/Circ. 4 30 June 2008	КМ Захаров	
28.10.08	MSC-MEPC 6/Circ 4 31 September	КМ Захаров	
19.05.09	MSC-MEPC. 6/Circ. 5 31 March 2009	КМ Маслов	
10.07.09	MSC-MPEC. 6/Circ. 5 30. 06. 2009	КМ Маслов	
15.01.10	MSC-MEPC. 6/Circ 6 31. 12. 2009	КМ Маслов	
05.03.10	MSC-MEPC. 6/circ. 6 31. 03. 2010	КМ Маслов	
23.08.10	MSC-MEPC. 6/circ. 6 30.06.2010	КМ Маслов	
30.03.12	MSC-MEPC 6/Circ. 10 31. 03. 2012	КМ Голыня	
31.03.12	MSC-MEPC 6/CIRC 11 31.03.2013	КМ Голыня	
23.09.13	MSC-MEPS 6/Circ 11 30.06. 2013	КМ Бойченко	

ООО "Хабаровская топливная компания"

ул.Постышева, д.16, офис 305 (1), Хабаровск, Россия, 680030
ул.Невская, д.47, Хабаровск, Россия, 680009
Тел: +7 (4212) 913-417, +7 (4212) 728-919
E-mail: khtc@transbunker.com
www.xtk-khv.ru

Бункерная расписка
BUNKER DELIVERY RECEIPT

		Номер/Numbe: 10/10	Дата/Date: 30.10.2021
Порт доставки Port of delivery	Корсаков	**Наименование судна** / Vessel's	M/V "GEOFIZIK"
Доставлено (наименование бункеровщика) Delivered by (Barge name)	Орск	**IMO Number**	9301304
Время швартовки (Дата/Время) Alongside vessel (Date/Time)	30.10.2021 11:20	**Судовладелец** Owner	ИП Кресов В.Г.
Время начала погрузки (Дата/Время) Pumping started (Date/Time)	30.10.2021 12:00	**Порт следования** Next Port	Корсаков
Время окончания погрузки (Дата/Время) Pumping finished (Date/Time)	30.10.2021 13:00		

	Вид нефтепродукта PRODUCT SUPPLIED		ТМС вид 1/MGO Марка/Grade
Вязкость, сСт при 100°С Viscosity, cSt at 100°C	6,435	**Содержание серы, %** Sulphur, %	0,295
Плотность при 15°С, кг/м³ Density, at 15°C, rg/ m	0,8444	**Содержание воды, %** Water, %	Следы
Температура вспышки,°С Flash Point, °C	+73	**Температура в танке, °С** Tank temperature, °C	+8
Температура застывания,°С Pour Point, °C	-15		

Количество поставленного топлива
Delivered quantity

Объем, m3 Volume, m³	**41,046**	**Вес, тонн** Weight, mt	**30**

К сведению: топливо поставляется в соответствие с п.п.1, 4а правила 14 п.1 правила 18 Приложения VI MARPOL / Note: the above product is sold in compliance with the Khabarovsk Fuel Company general terms and conditions of sale and delivery (excerpt on the back of the BDR). The fuel oil supplied is in conformity with regulation 14 (1, 4a) and regulation 18 (1) of MARPOL Annex VI
Поставщик подтверждает, что поставка нефтепродуктов произведена в соответствии с Правилом 18.3 Приложения VI МАРПОЛ и что содержание серы не превышает: / The supplier certifies hereby that the fuel oil supplied in conformity with regulation 18.3 of MARPOL Annex VI and that the sulphur content does not exceed:

V 0,5% масс в соответствии с лимитом, установленным Правилом 14.1 Приложения VI МАРПОЛ / 0,5% m/m as per the limit value in Regulation 14.1 of MARPOL Annex VI;

☐ 0,1% масс в соответствии с лимитом, установленным Правилом 14.4 Приложения VI МАРПОЛ; или / 0,1% m/m as per the limit value in regulation 14.4 of MARPOL Annex VI; or

☐ ___ % масс в соответствии с установленным покупателем особым лимитом подтвержденным представителем Поставщика / the purchaser's specified limit value of ___ % m/m confirmed by the supplier's representative.

Подтверждение поставщика
SUPPLIER'S CONFIRMATION

Владелец ГСМ и грузоотправитель ООО «Хабаровская топливная компания» груз передал
POL owner and consignor "Khabarovsk Fuel Company" Co., Ltd transferred the product

Подпись/Signature

Фамилия И.О./Full Name

Подтверждаю поставку вышеуказанного продукта в указанном объеме
We confirm that the above product was delivered and that the quantities were correct

Подтверждаю
Acknowledged by

Подпись Капитана/Старшего механика
Signature of Master/Chief Engineer

Савчук Н.Т.

Печать судна поставщика
Barge stamp

Полное имя печатными буквами
Full Name in Block Capitals

Подтверждение судна-получателя
RECEIVING VESSEL'S CONFIRMATION

Подтверждаю получение вышеуказанного продукта и то, что образцы были взяты, запечатаны и пронумерованы следующим образом:
We acknowledge receipt of the above product and confirm that samples were taken, sealed and numbered as follows:

№ пробы для бункеровщика № of sample for bunkering barge	19704661
№ пробы для судна-получателя бункера № of sample for vessel receiving bunker	19704664
№ пробы MARPOL 73/78 № of sample for MARPOL 73/78	19704667

Подтверждаю
Acknowledged by

Подпись Капитана/**Старшего Механика**
Signature of Master/Chief Engineer

Глоба А.М.

Печать судна получателя
Receiving vessel's stamp

Фамилия И.О. печатными буквами
Full Name in Block Capitals

TYPENZULASSUNGSZEUGNIS
für Ölfilteranlagen
(15 ppm Anlage)

Certificate of Type Approval for Oil Filtering Equipment (15 ppm equipment)

Ausgestellt im Namen der Regierung der
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
durch die SEE-BERUFSGENOSSENSCHAFT

Issued under the authority of the Government of the FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY by See-Berufsgenossenschaft

Hiermit wird bescheinigt, daß die nachstehend aufgeführte Anlage einer Prüfung unterzogen und gemäß den Anforderungen der technischen Beschreibung, enthalten in Teil 1 der Anlage zu den Richtlinien und Anforderungen der IMO-Entschließung MEPC.60(33) erprobt wurde. Dieses Zeugnis ist nur für die nachstehende Anlage gültig.
This is to certify that the equipment listed below has been examined and tested in accordance with the requirements of the Specifications contained in part 1 of the annex to the Guidelines and Specifications contained in IMO-Resolution MEPC.60(33). This Certificate is valid only for equipment referred to below.

Anlage geliefert durch / *equipment supplied by*: RWO Abwassertechnik GmbH, Am Dammacker 12, D 28201 Bremen

Typbezeichnung / *under type and model designation*: SKIT S 1,5

und besteht aus / *and incorporating*

Anlage hergestellt durch / *Equipment manufactured by*: RWO Abwassertechnik GmbH

Zusammenstellungszeichnung-Nr. / *to specification/assembly drawing No.*: 112-0150-1 **Datum** / *date*: 12.1984

Coalescer hergestellt durch / *Coalescer manufactured by*: RWO Abwassertechnik GmbH, E. Dittrich GmbH & Co. KG

Zusammenstellungszeichnung-Nr. / *to specification/assembly drawing No.*: 31410800 **Datum** / *date*: 12.03.1994

Filter hergestellt durch / *Filter manufactured by*: --

Zusammenstellungszeichnung-Nr. / *to specification/assembly drawing No*: --

Steuergeräte hergestellt durch / *Control equipment manufactured by*: RWO Abwassertechnik GmbH, Klaus Fischer GmbH

Zusammenstellungszeichnung-Nr. / *to specification/assembly drawing No.*: 70250010

Maximaler Durchfluß des Systems / *Maximum throughput of system*: 1,5 m³/h

Die Anlage ist mit Rückstandsöl mit einer relativen Dichte von nicht weniger als XXXX oder 0,98 *) bei 15°C geprüft worden.
The equipment has been tested with residual oil having a relative density of not less than XXXX or 0,98 at 15°C.*

Wenn die Zubringerpumpe nicht Anlagenteil des Systems ist, so ist das vorgesehene Verfahren anzugeben, das sicherstellt, daß der maximale Durchfluß des Systems nicht überschritten wird.
If integral feed pump is not fitted state method proposed for ensuring maximum throughput of system is not exceeded.

Eine Kopie dieses Zeugnisses soll jederzeit auf jedem Schiff mitgeführt werden, das mit dieser Anlage ausgerüstet ist.
A copy of this Certificate should be carried aboard a vessel fitted with this equipment at all times.

**) Nichtzutreffendes streichen*
Delete as approviate

Zulassungs-Nr. / *Certificate-No.*: 330066

- 2 -

Auferlegte Einschränkungen:
Limiting Conditions imposed:

Die Entöleranlage SKIT S 1,5 darf nicht in explosionsgefährdeten Räumen aufgestellt werden und muß mit einer Exzenterschneckenpumpe Type Netzsch NU20A (1,5m^3/h bei 900 U/min) oder Type Allweiler AEP 3 (1,5m^3/h bei 918 U/min) oder einer Kolbenpumpe Type Speck PM 15 (1,5m^3/h bei 325 Hüben/min ausgerüstet sein.

The oily water separator SKIT S 1,5 is not permitted to be installed in spaces subject to explosion hazards and has to be equipped with an eccentric helical pump type Netzsch NU20A (1,5m^3/h at 900 rpm) or type Allweiler AEP 3 (1,5m^3/h at 918 rpm) or a piston pump type Speck PM 15 (1,5m^3/h at 325 strokes/min).

Bemerkungen:
Remarks:

Das Typenzulassungszeugnis für das o.g. System wird aufgrund der Erprobung der Entöleranlage Type SKIT S 0,25 gemäß IMO-entschließung MEPC. 60 (33) ausgestellt.

This certificate of type opprorol for the above mentioned system has been issued based on the test with the oily water separator type SKIT S 0,25 in accordance with IMO-regulation MEPC 60 (33).

Für eingebaute Einrichtungen bleibt die Zulassung über das nachstehende Datum hinaus bis auf Widerruf in Kraft.
The approval of the installed equipment will be in force beyond the below mentioned date until it is recalled.

Dieses Typenzulassungszeugnis ist gültig bis 30.06.1999
This certificate of type approval is valid until

Daten und Ergebnisse der Erprobungen siehe Anhang.
Test data and results attached as Appendix.

Ausgestellt in Hamburg am 01.07.1994
Issued at Hamburg *on*

be

SEE-BERUFSGENOSSENSCHAFT
- SCHIFFSSICHERHEITSABTEILUNG -

SEE-BERUFSGENOSSENSCHAFT II

Die Ölfilteranlage Serien-Nr. 4691 **entspricht dem geprüften Typ.**
The oil filtering equipment serial No. *complies with the tested type.*

Bremen	31.7.97	Firmen-stempel	
Ort	Datum	Company	Unterschrift
Place	*date*	*stamp*	*Signature*

RWO Abwassertechnik GmbH
Am Dammacker 12 • D-28201 Bremen

ПРИЛОЖЕНИЕ И6 – НИС «Спасатель Заборщиков»

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

21 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	СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ / SPASATEL ZABORSHCHIKOV			Регистровый номер / Registered number	100340
Тип / Type	Спасательное / Salvage vessel			Номер ИМО / IMO number	9593945
Валовая вместимость / Gross tonnage	2532		Дата постройки / Date of build	20.06.2014	
Длина, (м) / Length, (m)	73.00	Ширина, (м) / Breadth, (m)	15.50	Высота борта, (м) / Depth, (m)	6.71
Тип главных механизмов / Type of main machinery	ДВС / Internal-combustion engine	W8L20		Суммарная мощность, (кВт) / Total power output, (kW)	5760

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

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

КМ ⍟ Arc5 ⚿ AUT1-ICS OMBO FF3WS DYNPOS-2 EPP Salvage ship

Свидетельство действительно до / The Certificate is valid until: 20.06.2024 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: 15.05.2020

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства / Completion date of the survey on which this Certificate is based: 15.05.2020

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

№ 20.04421.170

Сканировано с CamScanner

ПОСТОЯННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
PERMANENT RESTRICTIONS

ПРОЧИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
OTHER CHARACTERISTICS

1. Судно может быть использовано для буксировочных работ / The ship may be used for towing operation.
2. Судно оборудовано средствами крепления грузов для перевозки контейнеров на открытой палубе / The ship is equipped by ship's cargo securing appliances for the carriage of the containers on the open deck.
3. Судно снабжено дополнительными спасательными средствами в соответствии с назначением судна / The ship is equipped by additional life-saving appliances in accordance to ship's destination.
4. На судне предусмотрено размещение контейнерного водолазного комплекса типа "МКВК-60" для работ на глубине до 60 м. / The vessel is provided by container diving complex type "MKBK-60" for operate at depths up to 60 m.

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

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

Сканировано с CamScanner

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

Первое ежегодное освидетельствование
First annual survey

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

Место / Place: Корсаков, Россия / Korsakov, Russia
Дата / Date: 10.09.2020

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping
172 РС 019

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

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

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

Место / Place: Корсаков, Россия / Korsakov, Russia
Дата / Date: 16.07.2021

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping
172 РС 002

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

L.S.

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

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

Место / Place: Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia
Дата / Date: 06.06.2022

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping
170 РС 015

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

Четвёртое ежегодное освидетельствование
Fourth annual survey

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

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

ПРОДЛЕНИЕ КЛАССА
EXTENSION OF THE CLASS

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

Место / Place:
Дата / Date:

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

М.П.
L.S.

20.04421.170

РС 3.1.2

3

Сканировано с CamScanner

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

15

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
СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ SPASATEL ZABORSHCHIKOV	*UBJK5*	*Владивосток Vladivostok*	*2532*	--	*9593945*

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.

Сканировано с CamScanner

Настоящее Свидетельство действительно до *** 20.06.2024 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 15.05.2020
Completion date of the survey on which this Certificate is based (дата / date)

Выдано в порту Владивосток, Россия 15.05.2020
Issued at the port of Vladivostok, Russia (дата выдачи / date of issue)
(место выдачи Свидетельства / place of issue of Certificate)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

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

№ 20.04402.170

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

2 PC 2.4.5

Сканировано с CamScanner

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

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

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate
172 РС 019

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

Место
Place
Корсаков, Россия / Korsakov, Russia

Дата
Date
10.09.2020

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

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate
172 РС 002

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

Место
Place
Корсаков, Россия / Korsakov, Russia

Дата
Date
16.07.2021

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

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate
170 РС 015

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

Место
Place
Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia

Дата
Date
06.06.2022

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

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

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

Место
Place

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

PC 2.4.5 **20.04402.170** 3

Сканировано с CamScanner

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

17

2.4.20

(Форма A
Form)

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

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

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЕНАЛИВНЫМИ СУДАМИ

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

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

Примечания:
Notes:

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

20.04403.170

A

1. СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

1.1 Название судна / Name of ship: СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ / SPASATEL ZABORSHCHIKOV

1.2 Регистровый номер или позывной сигнал / Distinctive number or letters: UBJK5

1.3 Порт приписки / Port of registry: Владивосток / Vladivostok

1.4 Валовая вместимость / Gross tonnage: 2532

1.5 Дата постройки: / Date of build:

1.5.1 Дата контракта на постройку / Date of contract for construction: 09.06.2009

1.5.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: 17.05.2010

1.5.3 Дата поставки / Date of delivery: 20.06.2014

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 PC 2.4.20

A

2.2.2 Фильтрующее оборудование (на 15 млн$^{-1}$) с сигнализатором и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (правило 14.7) Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7)	X
2.3 Нормативы одобрения: Approval standards:	
2.3.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование: The separating/filtering equipment:	
.1 одобрено в соответствии с резолюцией А.393(X) has been approved in accordance with resolution A.393(X)	--
.2 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)	--
.3 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)	X
.4 одобрено в соответствии с резолюцией А. 233(VII) has been approved in accordance with resolution A. 233(VII)	--
.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 A. 393(X) or A. 233(VII)	--
.6 не одобрено has not been approved	--
2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией А.444(XI) The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)	--
2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти: The oil content meter:	
.1 одобрен в соответствии с резолюцией А.393(X) has been approved in accordance with resolution A.393(X)	--
.2 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)	--
.3 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)	X
2.4 Максимальная пропускная способность системы 5.0 м^3/ч Maximum throughput of the system is m^3/h	
2.5 Исключение из правила 14: Waiver of regulation 14:	
2.5.1 Требования правила 14.1 или 14.2 не применяются к судну в соответствии с правилом 14.5 The requirements of regulations 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5	
2.5.1.1 Судно занято исключительно в рейсах в пределах особого района (особых районов): The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):	--
--	
2.5.1.2 Судно имеет свидетельство в соответствии с Международным кодексом безопасности высокоскоростных судов и занято на регулярных маршрутах с общей продолжительностью рейса, не превышающей 24 часа The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours	--

PC 2.4.20

20.04403.170

3

A

6. ИЗЪЯТИЯ
EXEMPTIONS

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

--

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

-- of this Record

--

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

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

-- настоящего Описания

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

--

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

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

--

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

Выдано в / Issued at: *порту Владивосток, Россия / the port of Vladivostok, Russia* (место выдачи / place of issue)

15.05.2020 (дата выдачи / date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

(подпись уполномоченного лица / signature of authorized official)

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

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

№ *20.04403.170*

04/2016 PC 2.4.20

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.9

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

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

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

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

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

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Число людей, допущенное к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Валовая вместимость Gross tonnage	Номер IMO IMO number
СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ SPASATEL ZABORSHCHIKOV	*UBJK5*	*Владивосток Vladivostok*	*32*	*2532*	*9593945*

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

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

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

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

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, если это применимо, дата, на которую началась работа по преобразованию или изменению, или модификации существенного характера
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced — *17.05.2010*

20.04404.170

* 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 *JOWA STP 2010 - 40*
Type of sewage treatment plant

Изготовитель *JOWA AB; Гётеборг, Швеция / JOWA AB; Gothenburg, Sweden*
Name of manufacturer

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

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

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

1.2 Описание измельчителя:
Description of comminuter:

Тип ---
Type

Изготовитель ---
Manufacturer

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

1.3 Описание сборных танков:
Description of holding tank equipment:

Общая вместимость сборных танков *23,70* $м^3$
Total capacity of the holding tanks m^3

Место расположения:
Location:

Машинное отделение: 38 - 44 шп., ЛБ.
Engine room: frs. 38 - 44, P.

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

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

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

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

Настоящее Свидетельство действительно до**
The Certificate is valid until** ***20.06.2024***
(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 ***15.05.2020***

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based ***15.05.2020***
(дата / date)

М.П.
L.S.

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

№ ***20.04404.170***

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

РС 2.4.9 3

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

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

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

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

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

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

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

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

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

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

до
until

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

Подписано
Signed

Место
Place

М.П.
L.S.

Дата
Date

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

07/2017

PC 2.4.9

16

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

2.4.6

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

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

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

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

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

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

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Номер ИМО IMO Number	Порт приписки Port of Registry	Валовая вместимость Gross Tonnage
СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ *SPASATEL ZABORSHCHIKOV*	*UBJK5*	*9593945*	*Владивосток* *Vladivostok*	*2532*

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".

Сканировано с CamScanner

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства 15.05.2020
Completion date of the survey on which this Certificate is based (дата/date)

Настоящее Свидетельство действительно до* 20.06.2024
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 15.05.2020
Issued at (место выдачи Свидетельства/place of issue of the Certificate) (дата выдачи/date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

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

№ 20.04399.170

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

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

2 РС 2.4.6

Сканировано с CamScanner

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

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

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

Ежегодное освидетельствование:
Annual survey:

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

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

Место
Place: Корсаков, Россия / Korsakov, Russia

Дата
Date: 10.09.2020

Ежегодное/~~промежуточное~~* освидетельствование:
Annual/~~Intermediate~~*

172 РС 002
Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

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

Место
Place: Корсаков, Россия / Korsakov, Russia

Дата
Date: 16.07.2021

~~Ежегодное~~/~~промежуточное~~* освидетельствование:
~~Annual~~/Intermediate*

170 РС 015
Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority, as appropriate

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

Место
Place: Владивосток, Россия / Vladivostok, Russia

Дата
Date: 06.06.2022

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

РС 2.4.6 **20.04399.170** 3

Сканировано с CamScanner

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

18 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: *СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ / SPASATEL ZABORSHCHIKOV*

1.2 Номер ИМО / IMO number: *9593945*

1.3 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки / Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: *17.05.2010*

1.8 Длина судна (L)* / Length of ship (L)*: -- метров / metres

20.04400.170

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

2. КОНТРОЛЬ ВЫБРОСОВ С СУДОВ
CONTROL OF EMISSION FROM SHIPS

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

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

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

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

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

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

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

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO_x 2008 года) (ОС = одобренное средство) Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Двигатель № 1 Engine No. 1	Двигатель № 2 Engine No. 2	Двигатель № 3 Engine No. 3	Двигатель № 4 Engine No. 4	Двигатель № 5 Engine No. 5	Двигатель № 6 Engine No. 6
1	Завод-изготовитель и модель Manufacturer and model		WARTSILA 8L20	WARTSILA 8L20	WARTSILA 8L20	WARTSILA 8L20	BF 8M 1015MC (DEUTZ AG)	--
2	Серийный номер Serial number		PAAE203523	PAAE203524	PAAE203525	PAAE203526	09183588	--
3	Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) – ТК 3.2) Use (applicable application cycles(s) – NTC 3.2)		ГД/ME (E2)	ГД/ME (E2)	ГД/ME (E2)	ГД/ME (E2)	ВДГ/AE (D2)	--
4	Номинальная мощность (кВт) (ТК 1.3.11) Rated power (kW) (NTC 1.3.11)		1440	1440	1440	1440	380	--
5	Номинальная частота вращения (об/мин) (ТК 1.3.12) Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)		1000	1000	1000	1000	1500	--
6	Идентичный двигатель, установленный ≥ 1/1/2000 и не подлежащий выполнению требований, согласно 13.1.1.2 Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2		--	--	--	--	--	--
7	Дата установки идентичного двигателя (дд.мм.гггг) в соответствии с 13.1.1.2 Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2		--	--	--	--	--	--
8a	Значительное переоборудование (дд.мм.гггг) Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2	--	--	--	--	--	--
8b		13.2.1.2 & 13.2.3	--	--	--	--	--	--
8c		13.2.1.3 & 13.2.3	--	--	--	--	--	--
9a	Ярус I Tier I	13.3	--	--	--	--	--	--
9b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
9c		13.2.3.1	--	--	--	--	--	--
9d		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
9e		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--
10a	Ярус II Tier II	13.4	X	X	X	X	X	--
10b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
10c		13.2.2 (выполнение требований яруса III невозможно) 13.2.2 (Tier III not possible)	--	--	--	--	--	--
10d		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
10e		13.5.2 (Изъятия) 13.5.2 (Exemptions)	--	--	--	--	--	--
10f		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--

PC 2.4.23 3

20.04400.170

Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ТК = Технический кодекс по NO, 2008 года) (ОС = 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	Ярус III (только ПКВ-NO_x) Tier III (ECA-NO_x only)	13.5.1.1	--	--	--	--	--	--
11b		13.2.2	--	--	--	--	--	--
11c		13.2.3.2	--	--	--	--	--	--
11d		13.7.1.2	--	--	--	--	--	--
12	установлено installed		--	--	--	--	--	--
13	ОС* АМ* коммерчески недоступно на момент данного освидетельствования not commercially available at this survey		--	--	--	--	--	--
14	неприменимо not applicable		--	--	--	--	--	--

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.6 Эквиваленты (правило 4)
Equivalents (regulation 4)

На судне разрешено применение следующих устройств, материалов, приспособлений или приборов, которые будут установлены на нём, или других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, используемых в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением:
The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

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

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

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

15.05.2020
(Дата выдачи
Date of issue)

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

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

№ *20.04400.170*

04/2019 PC 2.4.23

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

16

2.4.15

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

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

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

СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ
PARTICULARS OF SHIP

Название судна Name of ship	Позывной сигнал или регистровый номер Distinctive number or letters	Порт приписки Port of registry	Валовая вместимость Gross tonnage	Число людей, допущенных к перевозке на судне Number of persons which the ship is certified to carry	Номер ИМО IMO number
СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ SPASATEL ZABORSHCHIKOV	*UBJK5*	*Владивосток Vladivostok*	*2532*	*32*	*9593945*

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

20.04401.170

* Ненужное зачеркнуть.
Delete as appropriate.

1.1 Установка для сжигания мусора:
Incinerator: _____

Тип
Type — *OG 120C*

Изготовитель
Manufacturer — *Team Tec AS; Тведерстанд, Норвегия / Tvederstand, Norway*

Согласно Сертификату, выданному
According to the Certificate issued by — *PC / RS*

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

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

1.2 Устройство для обработки мусора:
Garbage treatment plant:

Тип
Type — ---

Изготовитель
Manufacturer — ---

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

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

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

1.3 Устройства для сбора мусора:
Garbage collection facilities:

Общая вместимость
Total capacity — *1.91* $м^3$ / m^3

Место расположения
Location — *Главная палуба: 36 - 38, 66 шп., ЛБ; Верхняя палуба: 33 -38 шп., ПБ; МО; Инсинераторная; НПУ / Main deck: frs. 36 - 38, 66, P; Upper deck: frs. 33 - 38, S; ER; Incinerator room; Thruster room.*

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 **20.06.2024** при условии
This Certificate is valid until subject to

проведения ежегодных освидетельствований.
annual surveys.

Дата завершения освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства **15.05.2020**
Completion date of the survey on which this Certificate is based

Выдано в **порту Владивосток, Россия** **15.05.2020**
Issued at **the port of Vladivostok, Russia**
(место выдачи Свидетельства / place of issue of the Certificate) (дата выдачи / date of issue)

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

выдать настоящее Свидетельство.
to issue this Certificate

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping

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

№ **20.04401.170**

РС 2.4.15

3

ЕЖЕГОДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ
ANNUAL SURVEYS

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

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

1-е ежегодное освидетельствование
1st annual survey

Место / Place: Корсаков, Россия / Korsakov, Russia
Дата / Date: 10.09.2020
Подписано / Signed:
(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate): РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА 172 РС 019 RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING
(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

2-е ежегодное освидетельствование
2nd annual survey

Место / Place: Корсаков, Россия / Korsakov, Russia
Дата / Date: 16.07.2021
Подписано / Signed:
(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate): РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА 172 РС 002 RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING
(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

3-е ежегодное освидетельствование
3rd annual survey

Место / Place:
Дата / Date:
Подписано / Signed:
(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)
(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

4-е ежегодное освидетельствование
4th annual survey

Место / Place:
Дата / Date:
Подписано / Signed:
(штамп или печать полномочной организации / seal or stamp of the Authority, as appropriate)
(подпись должным образом уполномоченного лица / signature of duly authorized official)

11/2012 PC 2.4.15

ФГБУ «МОРСПАССЛУЖБА»
FEDERAL STATE BUDGET INSTITUTE
"MARINE RESCUE SERVICE"

ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ
GarbageManagement Plan

в соответствии с Приложением V, Правило 10, МАРПОЛ 73/78 (Резолюция 277(70))
in accordance with Regulation 10, Annex V of MARPOL 73/78 (Resolution MEPC.277(70))

МФАСС «СПАСАТЕЛЬЗАБОРЩИКОВ» /
RESCUEVESSEL «SPASAPEL ZABORSHCHIKOV»

Название судна/ Name of Ship

9593945	РоссийскаяФедерация The Russian Federation
Номер ИМО/ IMO Number	Флаг/ Flag

УТВЕРЖДАЮ
И.о. директора Приморского филиала
ФГБУ «Морспасслужба»

М.П. Артемьев

«30» марта 2018г.

170 ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ BRANCH OFFICE
РС ОДОБРЕНО Российским морским регистром судоходства по поручению Морской Администрации РФ
RS APPROVED by Russian Maritime Register of Shipping on behalf of Maritime Administration of RD
Дата / Date 04.04.2018

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				2
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ЛИСТКОРРЕКТУРЫ

LISTOFREVISIONS (MASTERLIST)

Каждая страница документа имеет сквозную нумерацию. Корректура текста (части текста) любой из страниц осуществляется заменой страницы. Замененная страница уничтожается. Дата корректуры (замена страницы) вносится в настоящий лист корректуры и в верхний колонтитул соответствующей изменённой страницы.
Each page of this document is sequentially numbered. Correction of the text (part of the text) any of pages carried out by replacing the page. The replacement page should be destroyed. Correction Date (replacement pages) should be entered in thisList of revision and in the top header of replaced page.

№	Страница Page	Пункт Item	Редакция Revision	Датакорректуры Correction Date	Кому направлен Distributed to	Кемодобрен (Ф.И.О., должность) Approved by (Name/ position)
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
7.						
8.						
9.						
10.						
11.						
12.						
13.						
14.						
15.						
16.						
17.						
18.						

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan			3
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number 9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

СОДЕРЖАНИЕ
Contens

0.	ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И РАЗМЕРЕНИЯ СУДНА Main Particulars of the Ship	4
1	ПРЕАМБУЛА Preamble	5
2	ПОЛИТИКА КОМПАНИИ В ОТНОШЕНИИ УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Company's Garbage Management Policy	8
3	НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ Normative references	9
4	ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ Terms and Definitions	21
5	ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО ИЕГО ОБЯЗАННОСТИ Designated person in charge of carrying out the Plan and duties	28
6	СБОР МУСОРА Procedure for collection garbage	29
7	ПЕРЕРАБОТКА МУСОРА НА СУДНЕ Procedure for processing garbage	32
8	ХРАНЕНИЕ МУСОРА Procedure for storing or reusable or recyclable material	33
9	ВЫГРУЗКА МУСОРА Procedurefordischarging of garbage	34
10	ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ И ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ Garbage Record Book and Record Keeping	35
11	РАЗМЕЩЕНИЕ ПЛАКАТОВ Displayofplacards	37
12	ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВОК Programmes for education and training	38
	ПРИЛОЖЕНИЯ **Appendixes**	
	ПРИЛОЖЕНИЕ 1. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ПРАВИЛ УДАЛЕНИЯ МУСОРА В МОРЕ Appendix 1. Summary of at sea garbage disposal regulations	39
	ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ВАРИАНТЫ ОБРАЩЕНИЯ И ВЫГРУЗКИ МУСОРА НА СУДНЕ Appendix 2. Options for shipboard handling and disposal of garbage	40
	ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРЕССОВАНИЯ ПЕРЕРАБОТАННОГО МУСОРА НА СУДНЕ Appendix 3. Compaction options for shipboard-generated garbage	41
	ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ХАРАКТЕРИСТИКИ СЖИГАНИЯ* ПЕРЕРАБОТАННОГО МУСОРА НА СУДНЕ Appendix 4. Incineration* Options for Shipboard-Generated Garbage	42
	ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ВТОРИЧНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ И УТИЛИЗАЦИЯ МУСОРА Appendix 5. Recycling and garbage disposal	44
	ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ФОРМА ЖУРНАЛА ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ Appendix 6. Form of Garbage Record Book.	45
	ПРИЛОЖЕНИЕ 7.ФОРМА КВИТАНЦИИ О ВЫГРУЗКЕ МУСОРА Appendix 7. Example of Certificate of Garbage Disposal	48
	ПРИЛОЖЕНИЕ 8. ЕМКОСТИ ДЛЯ СБОРА МУСОРА. РАЗМЕЩЕНИЕ МУСОРНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ НА БОРТУ. Appendix 8.Garbage receptacles. Location of Receptacles on Board.	49
	ПРИЛОЖЕНИЕ 9. ПЕРЕЧЕНЬ И МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБРАБОТКИ МУСОРА НА СУДНЕ Appendix 9.List and positions of shipboard garbage treatment equipment	50
	ПРИЛОЖЕНИЕ 10. ФОРМА СООБЩЕНИЯ О ПРЕДПОЛАГАЕМОЙ НЕДОСТАТОЧНОСТИ ПОРТОВЫХ ПРИЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ МУСОРА Appendix 10.Form for reporting alleged inadequacy of port reception facilities	51
	ПРИЛОЖЕНИЕ 11.ФОРМА ПЛАКАТА ДЛЯ ЭКИПАЖА ПО СУДОВЫМ ОПЕРАЦИЯМ Appendix 11. Sample placard targeting crew and shipboard operations	52
	ПРИЛОЖЕНИЕ 12.РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ФОРМЫ ПЛАКАТОВ Appendix 12. Recommended forms of posters	53
	ПРИЛОЖЕНИЕ 13. РАСЧЕТ ВМЕСТИМОСТИ ЕМКОСТЕЙ ДЛЯ МУСОРА СУДНА Appendix 13. Calculation of receptacles for the ship	54
	ЛИСТОЗНАКОМЛЕНИЯ List of familiarization	55

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				4
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

0. ОСНОВНЫЕХАРАКТЕРИСТИКИИРАЗМЕРЕНИЯСУДНА
Main Particulars oftheShip

Названиесудна Name of Ship	МФАСС «СПАСАТЕЛЬЗАБОРЩИКОВ»/ RESCUE VESSEL «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»
Позывной сигнал Call Signal	UBJK5
Номер ИМО IMO-Number	9593945
Типсудна Type of Ship	Многофункциональноеаварийно-спасательноесудно / Rescuegeneral puropose rescue vessel
Портприписки Port of Registry	Владивосток Vladivostok
Валовая вместимость Gross Tonnage	2 532
Флаг Flag	Россия Russia
Годпостройки Year of Built	2014
Местопостройки Place of building	Шлиссельбург, Россия Shlisselburg, Russia
Длина наибольшая Length overall	73.00м
Ширина Breadth	16.60м
Осадка, м Draught, m	5.10м
Эксплутационная скорость Service speed	14,9 узл.
Собственник Owner	ФГБУ"Морспасслужба»" Federal State Budget Institute « Marine Rescue Service».
Адрес Address	690035,РоссийскаяФедерация,Приморский край, г. Владивосток, причал 44. 690035, Russian Federation, Primorskiy region,Vladivostok, Prichal 44
Оператор Operator	ФГБУ"Морспасслужба»" FederalStateBudgetInstitute « MarineRescueService».
Адрес Address	690035,РоссийскаяФедерация,Приморский край, г. Владивосток, причал 44. 690035, Russian Federation, Primorskiy region, Vladivostok, Prichal 44
Телефон Telephone	+7(423) 227-89-14
Эл.почта E-mail	Info_prm@morspas.com

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				5
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

1. ПРЕАМБУЛА
Preamble

1.1 Настоящий план предназначен для оказания помощи экипажу по предотвращению загрязнения моря мусором. План разработан в соответствии с требованиями Правила 10 Приложения V Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов — МАРПОЛ 73/78 и подпункта 5.2.3 главы 5 части II-A Полярного Кодекса.
The present Plan is intended to assist ship's personnel in implementing actions to prevent sea pollution by garbage. The Plan is drawn up in compliance with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships — MARPOL 73/78, Annex V, Regulation 10 and Polar Code, Part II-A, Chapter 5, subparagraph 5.2.3.

1.2 В соответствии с требованиями Резолюции MEPC. 277(70) Поправки к приложению к конвенции МАРПОЛ, 1973, Правила предотвращения загрязнения мусором с судов) измененных протоколом 1978 года, касающихся поправок к Приложению V МАРПОЛ мусор группируется по следующим категориям в частях I и II следующим образом:
In accordance with the requirements of the Resolution MEPC.277(70) Amendments to the Annex of the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto Amendments to MARPOL Annex Vgarbage is to be grouped into categories for the purposes of recording in parts I and II as follows:

Часть I
Part I

A. Пластмассы
Plastics
B. Пищевые отходы
Food wastes
C. Бытовые отходы (бумажные изделия, ветошь, стекло, металл, бутылки, посуда и т.д.)
Domestic wastes (e.g., paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)
D. Кулинарный жир
Cooking oil
E. Зола из инсинератора
Incinerator Ashes
F. Эксплуатационные отходы
Operational wastes
G. Тушиживотных
Animal Carcass(es)
H. Орудия лова
Fishinggear
I. Электронные отходы
E-waste

Часть II
Part II

J. Остатки груза не вредные для морской среды
Cargoresidues (non-HME)
K. Остатки груза вредные для морской среды
Cargoresidues (HME)

1.3 План содержит указания по предотвращению загрязнения моря мусором, обязательные для выполнения всеми членами экипажа.
The Plan provides instructions on prevention of sea pollution by garbage, which are binding upon all members of ship's personnel.

1.4 Вновь прибывшие на судно члены экипажа должны быть ознакомлены с данным Планом, а также с судовым оборудованием, предназначенным для хранения, обработки и уничтожения мусора.
Familiarization with this Plan and onboard facilities intended for storing, processing and disposal ship-generated garbage should be provided for new personnel joining the ship.

1.5 Все судовые операторы должны сводить к минимуму прием на борт потенциального мусора, а также образование мусора на борту. Судовые операторы и правительства должны призывать судовых поставщиков и снабженцев рассматривать свои продукты с точки зрения мусора, который они образуют. При рассмотрении вопроса овыборематериалов дляукладкии креплениягруза илизащитыгрузаот непогоды,компания учитывает количествомусора, который образуется изэтих материалов. Тем не менее,с учетомрасходов, связанныхс различными вариантами обработки мусора, экономическивыгодно,во-первых,сократить количествоматериала, который может стать мусором на бортусудна и, во-вторых,мусор следует разделить на тот, который подлежит сбросу вморе и на тот, который не подлежит. Правильное управление укладкой и упаковкой груза, поступающего на борт,и соответствующее обращениеи хранение,можетсвести к минимумутребования поместу хранения груза на судахи позволит эффективносовершить передачу сохранненого мусора впортовые приемные сооружения для правильной обработки (т.е.переработки, повторного использования) или на наземные сооружения по переработке.
The Company and vessel minimize taking onboard material that could become garbage. When making supply and provisioning arrangements, the Company, where possible, with the ships suppliers considers the products being procured interms of the garbage they will generate. When considering selection of materials for stowage and securing of cargo or protection of cargo from the weather, the Company considers how much garbage such materials will generate. However, in view of the cost involved with the different garbage handling options, it is economically advantageous to first, limit the amount of material that may become garbage from being brought on board the ship and second, separate garbage eligible for discharge into the sea from other garbage that may not be discharged into the sea. Proper management of containers and packaging coming on board and proper handling and storage can minimize shipboard storage space requirements and enable efficient transfer of retained garbage to port reception facilities for proper handling (i.e. recycling, reuse) or land-based disposal.

1.6 Правило 3Конвенции МАРПОЛ Приложение V предусматривает, что сброс мусора в море запрещен, за некоторыми исключениями, как показано в Приложении 1.При определенных условиях сбросв морепищевых отходов, туш животных, моющих средстви растворителей, содержащиеся в отстойном танке промывочной воды, на палубе и внешней поверхности промывочной воды и остатки груза, которые не представляют вреда для морской среды, допускается.
Regulation 3 of MARPOL Annex V provides that the discharge of garbage into the sea is prohibited, with limited exceptions, as summarized in **Appendix 1**. Under certain conditions discharge into the sea of food wastes, animal carcasses, cleaning agents and additives contained in hold washwater, deck and external surface washwater and cargo residues which are not considered to be harmful to the marine environment is permitted.

1.7 Соблюдение требований МАРПОЛ Приложение V и главы 5 части II-A Полярного Кодекса включает в себя экипаж, оборудование и процедуры сбора, сортировки, обработки, хранения, переработки, повторного использования и выгрузки мусора.Экономические и процедурные вопросы, связанные с этими мероприятиями, включают в себя требования по месту для

хранения, санитарии, оборудованию, затраты на экипажи сборы за обслуживание мусоравпорту.
Compliance with MARPOL Annex V and Polar Code, Part II-A, Chapter 5 involves personnel, equipment and procedures for collecting, sorting, processing, storing, recycling, reusing and discharging garbage. Economic and procedural considerations associated with these activities include storage space requirements, sanitation, equipment and personnel costs and in port garbage service charges.

1.8 Процедуры по обработке судовых отходов делятся на4 (четыре) этапа: сбор, обработка, хранение и сброс. Обобщенный план управления мусором для обработки и хранения судового мусора представлен в Приложении 2. Конкретные процедуры для каждого этапа прописаны в этом плане.
Procedures for handling ship-generated garbage are divided into 4 (four) phases: collection, processing, storage, and discharge. A generalized garbage management plan for handling and storing ship-generated garbage is presented in **Appendix 2**. Specific procedures for each phase arediscussed in this Plan.

1.9 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.
Responsibility for implementation of the Plan, introduction of changes therein in order to adjust it in accordance with the results of education, training and practical activities of ship's personnel, as in compliance with changes that occur on board, rests with the Master of the ship.

1.10 Наряду с Планом на судне ведется Журнал операций с мусором, который находится в Рулевой рубке.
In addition to this Plan, the ship is to be provided with a Garbage Record Book which should be kept on the bridge.

1.11 Данный План составлен на русском и английском языках.
This Plan should be written in Russian and English languages.

1.12 Плакаты, извещающие команду о требованиях по операциям с мусором, составлены на русском и английском языках.
The placards notifying the ship's personnel about the requirements for garbage management operations should be in Russian and in English.

1.13 Записи в Журнале операций с мусором производятся на русском и английском языках. При любых спорах или расхождениях записи на русском языке превалируют.
The entries in the Garbage Record Book are to be in Russian and in English. In any discrepancy or dispute the entries in Russian will prevail.

1.14 Настоящий план одобрен признанной организацией (ПО) и в него не могут вноситься принципиальные изменения без одобрения ПО.
The present Plan has been approved by the Recognized Organization (RO) and no fundamental changes should be introduced therein unless agreed to with the RO.

2. ПОЛИТИКА КОМПАНИИ В ОТНОШЕНИИ УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ
Company's Garbage Management Policy

Компания провозглашает свою приверженность и отдает приоритетность прежде всего обеспечению безопасности и предотвращению загрязнения и осознает то, что к некоторым видам мусора применимы особые (дополнительные) требования местных и региональных властей.
The Company should proclaim its adherence and gives priority primarily to ensuring of safety and pollution preventionand should be aware of the fact that special (additional) requirements of local and regional authorities are applied to some types of garbage.

Компания применяет Руководство по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 (Резолюция МЕРС.295(71), принята 2 марта 2012).
The Company should apply the Guidelines for the Implementation of MARPOL 73/78 Annex V (Resolution MEPC.295(71) adopted on 2 March 2012).

Компанияобеспечивает:
The Company should ensure:

- соблюдение международных и национальных правил и норм по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения,
compliance with the international and national Regulations and Standards relating to maritime safety and pollution prevention;
- снижение накопления или производства мусора на борту судна;
Waste Minimization;
- незамедлительное реагирование на любые экологические аварии,
immediate response to any environmental accidents;
- использование на судах новейших средств и технологий по предотвращению загрязнения моря мусором.
use of advanced facilities and technologies aboard ships for preventing sea pollution by garbage.

Существенными факторами снижения отрицательного воздействия на окружающую среду мусора с судов и его уничтожения на борту судна являются:
Essential factors concerning mitigation of adverse environmental impact produced by discharge of garbage into sea from ships and on-board disposal of garbage are to be as follows:

- уменьшение источников появления мусора на судне, что достигается использованием возвратной тары при заказе провизии, повторным использованием сепарации в трюмах, эффективным использованием пищевых продуктов при организации питания, эффективным производством грузовых операций, ограничение в использовании полимерных упаковочных материалов и т.д.
decrease of on-board garbage-generating sources, which is achieved through the use of reusable containers when ordering provisions, reuse of dunnage in holds, efficient performance of cargo handling operations, limited use of polymeric packaging materials, etc.;
- эффективное использование оборудования для обработки и уничтожения мусора,
efficient use of garbage processing and disposal equipment;
- строгое соблюдение международных и национальных правил по сбросу мусора с судов.
strict observance of international and national regulations for discharge of garbage from ships.

3. НОРМАТИВНЫЕССЫЛКИ
Normativereferences

3.1 Настоящий План разработан в соответствии с требованиями следующих нормативных документов:
This Planwas developed in accordancewith the requirements ofthe following regulations:

- Резолюция МЕРС.201(62). Поправки к Приложению Протокола 1978 года, относящегося к Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года.
  Resolution MEPC.201(62). AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
- РезолюцияМЕРС.220(63) Руководствопоразработке Плана управления мусором
  ResolutionMEPC.220(63). Guidelines for the development of garbage management plans
- РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.265(68) ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯС СУДОВ 1973 ГОДА (придающие обязательную сил положениям Полярногокодекса, относящимся к окружающей среде)
  RESOLUTION MEPC.265(68) AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973 (Making the use of the environment-related provisions of the Polar Code mandatory)
- РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.264(68) МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯВ ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ (ПОЛЯРНЫЙ КОДЕКС)
  RESOLUTION MEPC.264(68) INTERNATIONAL CODE FOR SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS (POLAR CODE)
- РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.277(70) ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73, ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ С СУДОВ) ИЗМЕНЕННЫХ ПРОТОКОЛОМ 1978 ГОДА, КАСАЮЩИХСЯ ПОПРАВОК К ПРИЛОЖЕНИЮ V МАРПОЛ (Вещества, вредные для морской среды, и новая форма журнала операций с мусором)
  RESOLUTION MEPC.277(70) AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO Amendments to MARPOL Annex V (HME substances and Form of Garbage Record Book)
- РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.295(71). РУКОВОДОСТВО ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПРИЛОЖЕНИЯ V К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 2017
  RESOLUTION MEPC.295(71) 2017 GUIDELINES FOR THE IMPLEMENTATION OF MARPOL ANNEX V

3.2 ТребованияПриложенияV, МКМАРПОЛ:
Regulations of the Annex V of MARPOL:

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				10
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

Общие положения (Глава 1 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ)
General (Chapter 1 of this Annex V, MARPOL)

Правило 3
Regulation 3
Общий запрет на сброс мусора в море
General prohibition on discharge of garbage into the sea

1. Сброс всего мусора в море запрещен,за исключением случаев,предусмотренных положениями в правилах, 4, 5, 6 и 7 ПриложенияVкКонвенцииМАРПОЛ и раздела 5.2 части II-A Полярного Кодекса.
Discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as provided otherwise in regulations 4, 5, 6 and 7 of this Annex V, MARPOL and and section 5.2 of part II-A of the Polar Code.
2. За исключением случаев, предусмотренных в правиле 7 настоящего Приложения, сброс в море всех видов пластмасс, включая, синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластмассовые мешки для мусора и золу,образующуюся в результате сжигания изделий из пластмассы,но не ограничиваясь ими, запрещен.
Except as provided in regulation 7 of this Annex, discharge into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products is prohibited.
3. За исключением случаев, предусмотренных положением в правиле 7 настоящего Приложения, сброс в море кулинарного жира запрещен.
Except as provided in regulation 7 of this Annex, the discharge into the sea of cooking oil is prohibited.

Правило 4
Regulation 4
Сброс мусора за пределами особых районов
Discharge of garbage out side special areas

1. При условии соблюдения положений правил 5, 6 и 7 настоящего Приложения, сброс следующего мусора в море за пределами особых районов, допускается только при плавании судна и как можно дальше от ближайшего берега на растоянии не менее:
Subject to the provisions of regulations 5, 6, and 7 of this Annex, discharge of the following garbage into the sea outside special areas shall only be permitted while the ship is en route and as far as practicable from the nearest land, but in any case not less than:
1.1. 3-х морских миль от ближайшего берега для пищевых отходов, которые были пропущены через измельчитель или мельничное устройство. Такой измельченный или размолотый мусор должен проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.
3 nautical miles from the nearest land for food wastes which have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.
1.2. 12 морских миль от ближайшего берега для пищевых отходов, которые не были обработаны в соответствии с подпунктом 1 выше.
12 nautical miles from the nearest land for food wastes that have not been treated in accordance with subparagraph .1 above.
1.3. 12 морских миль от ближайшего берега - остатков груза, которые не могут быть удалены с помощью обычных методов выгрузки. Эти остатки груза не должны содержать никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание критерии, указанные в Дополнении 1 настоящего Приложения (Резолюция МЕРС.277(70)).

12 nautical miles from the nearest land for cargo residues that cannot berecovered using commonly available methods for unloading. These cargoresidues shall not contain any substances classified as harmful to themarine environment, in accordance with the criteria set out in appendix I of this Annex (Resolution MERC.277(70)).

1.4. Для туш животных, сброс должен происходить как можно дальше от ближайшего берега, насколько это возможно,согласно Руководству, разработанному Организацией.
For animal carcasses, discharge shall occur as far from the nearest land as possible, taking into account the guidelines developed by the Organization.

2. Моющие средства или растворители, содержащиеся в отстойном танке промывочной воды, на палубе и в промывочной воде, могут быть сброшены в море, если эти вещества не представляют вред для морской среды согласно Руководству.
Cleaning agents or additives contained in cargo hold, deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but these substances must not be harm ful to the marine environment, taking into account guidelines.

3. Твердые навалочные грузы, как определенно в правиле VI/1-1.2 Международной Конвенцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 года с поправками, кроме зерна, классифицируются в соответствии с добавлением I к Резолюции МЕРС.277(70), и признаются грузоотправителем как не вредные или вредные для морской среды*.
Solid bulk cargoes as defined in regulation VI/1-1.2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 , as amended, other than grain, shall be classified in accordance with appendix I of RESOLUTION MEPC.277(70), and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment*.

*Для судов, совершающих международные рейсы, делается ссылка на раздел 4.2.3 Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ). Для судов, не совершающих международные рейсы, другие пункты могут быть использованы, как это определено Администрацией.
For ships engaged in international voyages, reference is made to section 4.2.3 of the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code; for ships not engaged in international voyages, other means of declaration may be used, as determined by the Administration.

4. Если мусор смешан с другими отходами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.
When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Правило 6
Regulation 6
Сброс мусора в пределах особых районов
Discharge of garbage within special areas

1. Сброс следующего мусора в море в пределах особых районах, допускается только при плавании судна и следующим образом:
Discharge of the following garbage into the sea within special areas shall only be permitted while the ship is en route and as follows:

1.1. Сброс в море пищевых отходовот ближайшего берега на расстоянии не менее 12 морских миль или шельфового ледника. Пищевые отходы должны быть измельченны и должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм. Пищевые отходы не должны быть загрязнены любым другим типом мусора. Сброс использованных сельскохозяйственных продуктов, включая домашнюю птицу и птичьи остатки, не допускается в районе

Антарктики, за исключением случаев, когдаони были обработана истерилизованы.
Discharge into the sea of food wastes as far as practicable from the nearest land, but not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf. Food wastes shall be comminuted or ground and shall be capableof passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Foodwastes shall not be contaminated by any other garbage type. Discharge ofintroduced avianproducts, including poultry and poultry parts, is not permittedin the Antarctic area unless it has been treated to be made sterile.

1.2. Сброс остатков груза, которые не могут быть удалены с помощью общедоступных методов выгрузки, где все последующие условия удовлетворены:
Discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonlyavailable methods for unloading, where all the following conditions aresatisfied:

1.2.1. Остатки груза, содержащиеся в остойном танке промывочной воды, не содержат вещества, представляющие вред для морской среды в соответствии в соответствии с критериями, указанные в Журнале операций с мусором (Приложение 6) настоящего Плана.
Cargo residues contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment according to the criteria set out in appendix I of this Annex;

1.2.2. Твердые навалочные грузы, как определенно в правиле VI/1-1.2 Международной Конвенцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 года с поправками, кроме зерна, классифицируются в соответствии с добавлением I к Резолюции MEPC.277(70), и признаются грузоотправителем как не вредные или вредные для морской среды*;
Solid bulk cargoes as defined in regulation VI/1-1.2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 , as amended, other than grain, shall be classified in accordance with appendix I of RESOLUTION MEPC.277(70), and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment*;
*** Для судов, совершающих международные рейсы, делается ссылка на раздел 4.2.3 Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ). Для судов, не совершающих международные рейсы, другие пункты могут быть использованы, как это определено Администрацией.**
For ships engaged in international voyages, reference is made to section 4.2.3 of the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code; for ships not engaged in international voyages, other means of declaration may be used, as determined by the Administration.

1.2.3. Чистящие средства или вещества, содержащиеся в остойном танке промывочной воды, не содержат вещества, представляющие вред для морской среды согласно Руководству, разработанному Организацией;
Cleaning agents or additives contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment taking into account guidelines developed by the Organization;

1.2.4. Порт отправления и следующий порт назначения находятся в особом районе, и судно не будет проходить за пределами особых районов между этими портами;
Both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between those ports;

1.2.5. В портах не имеется соответсвующих условия приемных сооружений, согласно Руководству, разработанному Организацией.(см. Резолюцию MEPC.201(62).
No adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization. (see Resolution MERC.201(62).

1.2.6. Если условия подпунктов .2.1, по.2.5 настоящего пункта были соблюдены, сброс промывочной воды из грузового отсека, содержащей остатки груза, должен быть выполнен как можно дальше от ближайшего берега или от ближайшего шельфового ледника, и не менее 12 морских миль от ближайшего берега или от ближайшего шельфового ледника.

Where the conditions of subparagraphs 2.1, to .2.5 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf.

2. Моющие средства или растворители, содержащиеся на палубе и на внешней поверхности промывочной воды, могут быть сброшены в море, если эти вещества не представляют вред для морской среды, согласно Руководству.
Cleaning agents or additives contained in deck and external surfaces wash watermay be discharged into the sea, but only if these substances are not harmful to the marineenvironment, taking into account guidelines.

3. Следующие правила (в дополнение к правилам в пункте 1 настоящих Правил) применяются в отношении района Антарктики:
The following rules (in addition to the rules in paragraph 1 of this regulation) applywith respect to the Antarctic area:

3.1. Каждая Сторона, через порты которой суда направляются в район Антарктике или возвращаются из него, обязуется обеспечить в возможно короткие сроки наличие достаточных приемных сооружений для приема всего мусора с судов, не приводя к их чрезмерному простою и в соответствии с потребностями пользующихся ими судов.
Each Party at whose ports ships depart en route to or arrive from theAntarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, with out causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

3.2. Каждая Сторона обязуется обеспечить, чтобы все суда,плавающие под ее флагом, используемое или обеспечивающее ее антарктическую деятельность, до прихода в район действия Антарктики, оснащались достаточными емкостями для сохранения на борту мусора во время эксплуатации в районе Антарктики и приемными сооружениями после ухода судов из района.
Each Party shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before enteringthe Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of allgarbage, while operating in the area and have concluded arrangements todischarge such garbage at a reception facility after leaving the area.

4. Если мусор смешан с другими отходами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.
When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Правило 7
Regulation 7
Исключения
Exceptions

1. Правила 3, 4, 5 и 6 настоящего Приложения и раздела 5.2 главы 5 части II-A Полярного Кодекса не применяются:
Regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex and section 5.2 of chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to:

1.1. к удалению мусора с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море; или
The discharge of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

1.2. к удалению 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 такого сброса; или
The accidental loss of garbage resulting from damage to a ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, to prevent or minimize the accidental loss; or

1.3. к аварийной потере синтетических рыболовных сетей, при условии, что были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения такой потери.;
The accident all oss of fishing gear from a ship provided that all reason able precautions have been taken to prevent such loss; or

1.4. к удалению рыболовных снастей с судна для защиты морской среды или для обеспечения безопасности этого судна или его экипажа
The discharge of fishing gear from a ship for the protection of the marine environment or for the safety of that ship or its crew.

2. Исключения, когда судно находится *в пути*:
Exception of en route:

2.1. Требования правил 4 и 6 настоящего Приложения и главы 5 части II-A Полярного кодекса не применяются к сбросу пищевых отходов для судна, находящегося в пути, если является очевидным, что хранение на судне этих пищевых отходов создает неизбежный риск для здоровья людей на борту.
The en route requirements of regulations 4 and 6 of this Annex and chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to the discharge of food wastes where it is clear the retention on board of these food wastes presents an imminent health risk to the people on board.

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				15
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

Правило 10 (Резолюция MEPC.201/62)
Regulation 10 (Resolution MEPC.201(62))
Плакаты, планы управления мусораи регистрация операций с мусором
Placards, garbage management plans and garbage record-keeping

1.1. На каждом судне общей длиной 12 м или более, а также на стационарных и плавучих платформах вывешиваются плакаты, которые уведомляют экипаж и пассажиров о применимых требованиях по сбросу мусора, содержащихся в правилах 3, 4, 5 и 6 настоящего Приложенияи раздела 5.2 главы 5 части II-A Полярного кодекса.
Every ship of 12 m or more in length overall and fixed or floating platforms shall display placards which notify the crew and passengers of the discharge requirements of regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex, as applicable and section 5.2 of part II-A of the Polar Code.

1.2. Плакаты составляются на рабочем языке судового экипажа и, в отношении судов, совершающих рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, также на английском языке.
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.

2. На каждом судне валовой вместимостью 100 и более и на каждом судне, на котором допускается перевозка 15 человек или более, а также на стационарных и плавучих платформах имеется план управления ликвидацией мусора, выполняемый экипажем. Этот план предусматривает письменно оформленные процедуры сведения к минимуму, сбора, хранения, обработки и удаления мусора, включая использование имеющегося на судне оборудования. В нем также указывает(ют)ся лицо(а), ответственное(ые) за выполнение плана. Такой план соответствует руководству, разработанному Организацией, и составляется на рабочем (Русском) языке экипажа.;
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 Organizations and written in the working language of the crew.

3. Каждое судно валовой вместимостью 400 и более и каждое судно, на котором допускается перевозка 15 человек или более, которые совершают рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, и каждая стационарная или плавучая платформа снабжаются Журналом операций с мусором. Журнал операций с мусором может быть частью официального судового журнала или отдельным журналом по форме, установленной дополнениемII к Резолюции MEPC.277(70):
Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 or more persons engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party to the Convention and every fixed or floating platform 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 II to RESOLUTION MEPC.277(70):

3.1. каждая выполненная операция по сбросу в море или приемные сооружения или сжиганию быстро регистрируется в Журнале операций с мусором и подписывается в день сброса или сжигания ответственным лицом командного состава. Каждая заполненная страница Журнала операций с мусором подписывается капитаном судна. Записи в Журнале операций с мусором производятся по меньшей мере на английском языке. В случае спора или

разночтения предпочтение отдается записям на официальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать;
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. Where the entries are also made in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, the entries in that language shall prevail in case of a dispute or discrepancy;

3.2. Запись о каждом сбросе в море согласно Правилам 4, 5, 6 или раздела 5 Главы 5 части II-A Полярного кодекса включает дату и время, местонахождение судна (широта и долгота), категория мусора и приблизительное количество сброшенного мусора (в кубических метрах). По сбросу остатков груза местонахождение судна на момент начала и окончания операции записываются дополнительно к выше сказанному.
The entry for each discharge into the sea under regulations 4, 5, 6 or section 5.2 of chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall include date and time, position of the ship (latitude and longitude), category of the garbage and the estimated amount (in cubic metres) discharged. For discharge of cargo residues the discharge start and stop positions shall be recorded in addition to the foregoing;

3.3. Запись окаждом сжигании должна включать дату и время, место нахождение судна (широта и долгота) на момент начала и окончания операции, категории сжигаемого мусора и приблизительное количество сжигаемого мусора для каждой категории в кубических метрах;
The entry for each completed incineration shall include date and time and position of the ship (latitude and longitude) at the start and stop of incineration, categories of garbage incinerated and the estimated amount incinerated for each category in cubic metres;

3.4. Запись о каждом сбросе на приемное сооружение порта или другое судно включает дату и время сброса, наименование порта или приемного сооружения или название судна, категории сбрасываемого мусора и приблизительное количество сброшенного мусора в кубических метрах;
The entry for each discharge to a port reception facility or another ship shall include date and time of discharge, port or facility or name of ship, categories of garbage discharged, and the estimated amount discharged for each category in cubic metres;

3.5. Журнал операций с мусором наряду с квитанциями о выгрузки мусора с приемных сооружений хранится на борту судна или на стационарной или плавучей платформе в таком месте, которое легкодоступно для проверки в разумное время. Этот документ сохраняется в течение по меньшей мере двух лет после внесения в него последней записи;
The Garbage Record Book along with receipts obtained from reception facilitiesshall be kept on board the ship or the fixed or floating platform, and in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. This document shall be preserved for a period of at least two years from the date of the last entry made in it;

3.6. В случае сброса или аварийной потери, упомянутых в правиле 7 настоящего Приложения, в Журнале операций с мусором или, в случае судов валовой вместимостью менее 400, в судовом журнале производится запись о дате и времени происшествия; порт или местоположение судна на момент происшествия (широта и долгота и глубина воды, если она известна), причина сброса или потери, детали по сброшенным или потеренным предметам, категории сброшенного или потерянного мусора, приблизительное количество мусора по каждой категории в кубических метрах и принимаются разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса или аварийной потери.
In the event of any discharge or accidental loss referred to in regulation 7 of this Annex an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship of less than 400 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official log-book of the date and time of occurrence, port or position

of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known), the reason for the discharge or loss, details of the items discharged or lost, categories of garbage discharged or lost, estimated amount for each category in cubic metres, reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss and general remarks.

4. Администрация может освободить от выполнения требований относительно Журнала операций с мусором:
The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:

4.1. любое судно, выполняющее рейсы продолжительностью 1 (один) час или менее, на котором допускается перевозка 15 человек или более; или
Any ship engaged on voyages of one (1) hour or less in duration which is certified to carry 15 or more persons; or

4.2 стационарные или плавучие платформы.
Fixed or floating platforms.

5. Компетентные власти правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал операций с мусором или судовой журнал на борту любого судна, находящегося в ее портах или у прибрежных терминалах, к которому применяется настоящее правило, и снять копию с любой записи в этих журналах, а также потребовать, чтобы капитан судна заверил, что эта копия является подлинной копией такой записи. Любая такая копия, заверенная капитаном судна как подлинная копия записи в Журнале операций с мусором или судовом журнале, допускается в любом судебном процессе в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Журнала операций с мусором или судового журнала и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать чрезмерной задержки судна.
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.

6. Аварийная потеря или сброс орудий лова (рыболовных сетей), предусмотренные в правилах 7.1.3 и 7.1.4, которые представляют значительную угрозу для морской среды или судоходства, сообщаются государству, под флагом которого судно имеет право плавать, и, если потеря или сброс произошли в водах, находящихся под юрисдикцией прибрежного государства, также этому прибрежному государству.
The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Garbage
The accidental loss or discharge of fishing gear as provided for in regulations 7.1.3 and 7.1.4 which poses a significant threat to the marine environment or navigation shall be reported to the State whose flag the ship is entitled to fly, and, where the loss or discharge occurs within waters subject to the jurisdiction of a coastal State, also to that coastal State.

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				18
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

Международный кодекс для судов, эксплуатирующихсяв полярных водах (Глава 3 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ)
International Code for Ships Operating in Polar Waters (Chapter 3 of this Annex V, MARPOL)

Правило 14
Regulation 14
Применениеитребования
Applicationandrequirements

1. Настоящая глава применяется ко всем эксплуатирующимся в полярных водах судам, к которым применяется настоящее Приложение.
This chapter applies to all ships to which this Annex applies, operating in polar waters.

2. Если специально не предусмотрено иное, любое судно, подпадающее под действие пункта 1 настоящего правила, должно соблюдать относящиеся к окружающей среде положения введения и положения главы 5 части II-A Полярного кодекса в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящего Приложения.
Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 5 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex.

3. При применении главы 5 части II-A Полярного кодекса следует учитывать дополнительные руководящие указания, содержащиеся в части II-B Полярного кодекса.
In applying chapter 5 of part II-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part II-B of the Polar Code.

3.3 Требования Главы 5 Части II-A Полярного Кодекса:
Regulations of the chapter 5 of part II-A of the Polar Code:

Правило 5.2
Regulation 5.2
Эксплуатационныетребования
Operationalrequirements

1. В арктических водах сброс мусора в море, ограничен в соответствии с правилом 4 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, должен соответствовать следующим дополнительным требованиям:
In Arctic waters, discharge of garbage into the sea is limited in accordance with regulation 4 of MARPOL Annex V, shall meet the following additional requirements:

   1. сброс пищевых отходов разрешается, только когда судно находится настолько далеко, насколько это выполнимо, от районов, где сплоченность льда превышает 1/10, но в любом случае на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега, ближайшего шельфового ледника или ближайшего припая;
   discharge into the sea of food wastes is only permitted when the ship is as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land, nearest ice-shelf, or nearest fast ice;

   2. пищевые отходы должны быть измельченными или размолотыми и должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

Пищевые отходы не должны смешиваться с какими-либо другими видами мусора;
food wastes shall be comminuted or ground and shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Food wastes shall not be contaminated by any other garbage type;

3. пищевые отходы не должны сбрасываться на лед; и
food wastes shall not be discharged onto the ice; and

4. сброс туш животных запрещен; и
discharge of animal carcasses is prohibited; and

5. сброс остатков груза, которые не могут быть удалены с помощью обычных методов выгрузки, разрешается только тогда, когда судно находится в пути и когда выполнены все следующие условия:
discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading shall only be permitted while the ship is en route and where all the following conditions are satisfied:

   1. остатки груза, моющие средства или присадки, содержащиеся в трюмной промывочной воде, не содержат никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, с учетом руководства, разработанного Организацией;
   cargo residues, cleaning agents or additives, contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization;

   2. как порт отправления, так и следующий порт захода находятся в пределах арктических вод, и судно не будет совершать перехода за пределами арктических вод между этими портами;
   both the port of departure and the next port of destination are within Arctic waters and the ship will not transit outside Arctic waters between those ports;

   3. в этих портах отсутствуют достаточные приемные сооружения, с учетом руководства, разработанного Организацией; и
   no adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and

   4. если условия, указанные в подпунктах 1.5.1, 1.5.2 и 1.5.3 настоящего пункта, соблюдены, сбросы содержащей остатки промывочной воды из грузового трюма должны производиться настолько далеко, насколько это выполнимо, от районов, где сплоченность льда превышает 1/10, но в любом случае на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега, ближайшего шельфового ледника или ближайшего припая.
   where the conditions of subparagraphs 1.5.1, 1.5.2 and 1.5.3 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land, nearest ice shelf, or nearest fast ice.

2. В районе Антарктики сброс мусора в море, ограничен в соответствии с правилом 6 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, должен соответствовать следующим дополнительным требованиям:
In the Antarctic area, discharge of garbage into the sea is limited in accordance with regulation 6 of MARPOL Annex V, shall meet the following additional requirements:

1. сбросы согласно правилу 6.1 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ должны производиться настолько далеко, насколько это выполнимо, от районов, где сплоченность льда превышает 1/10, но в любом случае на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего припая; и
   discharges under regulation 6.1 of MARPOL Annex V shall be as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest fast ice; and

2. пищевые отходы не должны сбрасываться на лед.
   food waste shall not be discharged onto ice.

3. Эксплуатация в полярных водах должна учитываться, по мере необходимости, в журналах операций с мусором, плане обращения с мусором и плакатах в соответствии с требованиями Приложения V к Конвенции МАРПОЛ.
   Exploitation in polar waters should be taken into account, as appropriate, in Record books with garbage operations, plan the treatment of waste and placards in accordance with the requirements of Annex V of MARPOL Convention.

Дополнительные руководящие указания к главе 5 части II-A Полярного Кодекса:
Additional guidance the chapter is of-5 Part II-A Polar Code:
С целью сведения к минимуму рисков, связанных со смертностью животного груза, необходимо рассмотреть вопросы обращения с тушами животных, их обработки и хранения на борту, когда суда, перевозящие такой груз, эксплуатируются в полярных водах. В частности, следует учитывать положения Руководства 2012 года по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ (резолюция MEPC.295(71)) и Руководства 2012 года по разработке планов управления ликвидацией мусора (резолюция MEPC.220(63)).
With the aim of minimize the risks associated with animal death, need to consider the treatment of animal carcasses, processing and storage on board when the ships carrying such a load, operate in polar waters. In particular, it should take into account the Guidelines of 2012 on the implementation of Annex V of MARPOL Convention (resolution MEPC.295(71)) and the Guidelines of 2012 on the development of the liquidation of waste management plans (resolution MEPC.220 (63)).

4. ТЕРМИНЫИОПРЕДЕЛЕНИЯ
TermsandDefinitions

4.1 В настоящем Плане используются следующие термины:
In this text the following definitions were used:

Туши животных – означают тела любых животных, перевозимых на борту в качестве груза, которые умирают или подвергаются эвтаназии во время рейса.
Animal carcasses means the bodies of any animals that are carried on board as cargo and that die or are euthanized during the voyage.

Остатки груза – это остатки от любого груза, которые не входят в число тех, что описаны в настоящем руководстве и, которые остаются на палубе или в трюмах после загрузки и разгрузки, включая загрузку и разгрузку разливов или утечек в сухих и влажных условиях, или погружены в мытьевую воду, но не включая остатки пыли на палубе после подметания или остатки пыли на внешней поверхности судна.
Cargo residues means the remnants of any cargo which are not covered by to the present guidelines 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

Кулинарный жир означает любой вид растительного масла или животного жира, используемых или предназначенных для использования для подготовки или приготовления пищи, но не включает в себя пищу, которая готовится с использованием этих масел.
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.

Бытовые отходы означает все виды отходов, не попадающие под описание в данном плане, образующиеся в жилых помещениях на борту судна. Бытовыеотходы не включают всебя серые воды.
Domestic waste means all types of wastes not covered by other Planes that are generated in the accomodation spaces on board the ship. A domestic waste does not include egre ywater.

В рейсе означает, что судно, находящиеся в рейсе в море на курсе или курсах, включающих отклонение от кратчайшего прямого маршрута, насколько это целесообразно для навигационных задач, производит любой сброс, распределяя его на как можно большую поверхность моря, насколько это разумно и возможно.
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.

Рыболовные сети – это любые физические устройства или их часть или набор предметов, которые могут быть размещены или в воде или на морском дне с целью отлова или контроля для последующего отлова или сбора морских и свежих орагнизмов.
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 waterorganisms.

Стационарные или плавучие платформы означают установленные или плавучие структуры, расположенные на море, которые задействованы в исследованиях, эксплуатации или операциях, связанных с исследованиями

полезных ископаемых морского дна.
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.

Пищевые отходы - это любые испорченные или неиспорченные пищевые вещества и включают в себя фрукты, овощи, молочные продукты, птицу, мясные продукты и пищевые остатки, образующиеся на борту судна.
Food wastes means any spoiled or unspoiled food substances and includes fruits, vegetables, dairy products, poultry, meat products and food scraps generated a board ship

Мусор означает все виды пищевых отходов, бытовых отходов и эксплуатационных отходов, все виды пластика, остатки груза, кулинарный жир, рыболовные снасти, и тушы животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянной или периодической утилизации, за исключением тех веществ, которые определены или перечислены в других приложениях к МАРПОЛ. Мусор не включают свежую рыбу и ее части, образующихся в результате промысла, проведенных во время рейса, или в результате аквакультурной деятельности, связанной с перевозкой рыбы, включая моллюсков для размещения в соответствующих объектах и транспортировкивыловленной рыб, включая моллюсков, от таких объектов на берег для переработки.
Garbage means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the MARPOL. 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.

Зола из инсинератора – это зола и шлаки, образовавшиеся в результате сжигания мусора в инсинераторах, установленных на судне.
Incinerator ashes means ash and clinkers resulting from shipboard incinerators used for the incineration of garbage.

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 Рукводства выражение "от ближайшего берега" у северо- восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии:
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:

с координатами 11 °00' южной широты и 142°08' восточной долготы,
к точке 10°35' южной широты и 141°55' восточной долготы,
затем к точке 10°00'южной широты и 142°00' восточной долготы,
затем к точке 9°10' южной широты и 143°52' восточной долготы,
затем к точке 9°00' южной широты и 144°30' восточной долготы,
затем к точке 10°41' южной широты и 145°00' восточной долготы,
затем к точке 13°00' южной широты и 145°00' восточной долготы,
затем к точке 15°00' южной широты и 146°00* восточной долготы,

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				23
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

затем к точке 17°30' южной широты и 147°00* восточной долготы,
затем к точке 21°00' южной широты и 152°55' восточной долготы,
затем к точке 24°30' южной широты и 154°00' восточной долготы,
Затем к точке на побережье Австралии с координатами 24°42' южной широты и 153°15' восточной долготы
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.

Эксплутационные отходы – это грузовые отходы (включая жидкие смеси), которые не входят в число тех, что описаны другими приложениями, которые собираются на борту в течение технического обслуживания или эксплуатации судна, или используются для укладки груза или эксплуатации.
Эксплутационные отходы также включают моющие средства и растворители, содержащиеся в грузовых трюмах и промывочной воде. Эксплутационные отходы не включают в себя бытовые воды, льяльные воды, или другие подобные сбросы, имеющие существенное значение в эксплуатации судна, согласно данному плану.
Operational wastesmeans 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 includes 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.

Пластик - это твердый материал, который содержит в качестве основного элемента один или несколько высокомолекулярных полимеров и который образуется (приобретает форму) или во время производства полимера или изготовления в готовый продукт посредством тепла и / или давления. Пластик имеет свойства материала, варьирующиеся от твердых и хрупких к мягким и эластичным. В контексте данного приложения, «весь пластик» означает весь мусор в любой форме, включая синтетические канаты, синтетические рыболовные сети, пластиковые пакеты и золу из инсинератора от пластиковых продуктов.
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.

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.
Special area means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of

special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required.

Особыми районами являются районы Средиземного моря, Балтийского моря, Черного моря, Красного моря и "Район заливов", Северного моря и Антарктический район, бассейна Карибского моря, включая Мексиканский залив и Карибское море, определение которым дается ниже:
The special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the Gulfs area, the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, which are defined as follows:

1. 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 Гибралтарский пролив;
1 The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41º N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian 5°36´ W.

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 широтыу мыса Скаген в проливе Скагеррак;
2. The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57º 44.8´ N.

3. район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41 ° северной широты;
3. The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41º N..

4. район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан (12°8,5' северной широты, 43° 19,6' восточной долготы) и Хусн-Мурад (12°40,4' северной широты, 43°30,2' восточной долготы);
4. The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12º 28.5´ N, 43º 19.6´ E) and Husn Murad (12º 40.4´ N, 43º 30.2´ E).

5. "Район заливов" означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-эль-Хадд (22°30' северной широты, 59°48' восточной долготы) и Рас-эль-Фасте (25°04' северной широты, 61°25' восточной долготы).
5. The Gulfs area means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22º 30´ N, 59º 48´ E) and Ras al Fasteh (25º 04´ N, 61º 25´ E).

6. район Северного моря означает собственно Северное море с находящимися в нем морями, ограниченное:
6. The North Sea area means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:

со стороны Северного моря к югу - параллелью 62° северной широты, а на востоке - меридианом 4° западной долготы;
the North Sea southwards of latitude 62º N and eastwards of longitude 4º W;

проливом Скагеррак, южная граница которого определена параллелью 57°44,8' северноширотыквостокуотмысаСкаген; и
the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57º 44.8´ N; and

Английским каналом и подходами к нему к востоку от меридиана 5° западной долготы и к северу от параллели 48°30' северной широты;
the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5º W and northwards of latitude 48º 30´ N.

7. район Антарктики означает морской район, расположенный к югу от параллели 60° южной широты;
7. The Antarctic area means the sea area south of latitude 60º S.

8. Большой Карибский район означает собственно Мексиканский залив и Карибское море с находящимися в них заливами и морями, а также часть Атлантического океана в рамках границы, образованной параллелью 30° северной широты от Флориды в восточном направлении до меридиана 77°30 западной долготы, оттуда прямой линией до пересечения параллели 20° северной широты и меридиана 59° западной долготы, оттуда прямой линией до пересечения параллели 7°20' северной широты и меридиана 50° западной долготы, оттуда прямой линией, проведенной в юго-западном направлении до восточной границы Французской Гвианы.
8. The Wider Caribbean Region means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30º N parallel from Florida eastward to 77°30´ W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20º N parallel and 59º W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7°20' N parallel and 50º W meridian, thence a rhumb line drawn southwesterly to the eastern boundary of French Guiana.

Грузовые отходы- это все материалы, ставшие отходами в результате использования на борту судна для укладки и погрузки-разгрузки грузов. Грузовые отходы включают, но не ограничиваются, креплением и защитой груза, подпорками, поддонами, подкладками и упаковочными материалами, фанерой, бумагой, картоном, проволокой и стальной лентой.
Cargo-associated waste means all materials which have become wastes as a result of use onboard a ship for cargo stowage and handling. Cargo-associated waste includes but is not limited to dunnage, shoring, pallets, lining and packing materials, plywood, paper, cardboard, wire, and steel strapping.

Отходы технического обслуживания – это материалы, собранные в машинном отделении и палубево время технического обслуживания и эксплуатации судна, такие как сажа, отложения оборудования, соскабленная краска, палубный сор, обтирочные концы, ветошь и др.
Maintenance waste means materials collected in the engine department and the deck department while maintaining and operating the vessel, such as soot, machinery deposits, scraped paint, deck sweeping, wiping wastes, and rags, etc.

Промасленная ветошь – это ветошь, пропитанная маслом, как обусловлено в Приложении I к Конвенции.
Oily rags are rags which have been saturated with oil as controlled in Annex I to the Convention.

Загрязненнаяветошь – это ветошь, припитанная веществом, определяемым как вредное вещество в других приложениях к Конвенции.
Contaminated rags are rags which have been saturated with a substance defined as a harmful substance in the other annexes to the Convention.

Электронные отходы – это электрическое и электронное оборудование, используемое для нормальной работы судна или в жилых помещениях, включая все компоненты, блоки и расходные материалы, которые являются частью оборудования при сбросе и содержащие потенциально опасные материалы для здоровья человека и / или окружающей среды.
E-waste means electrical and electronic equipment used for the normal operation of the ship or in the accommodation spaces, including all components, subassemblies and consumables, which are part of the equipment at the time of discarding, with the presence of material potentially hazardous to human health and/or the environment.

Полярный кодекс означает Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, который состоит из введения, частей I-A, II-A и частей I-B и II-B, одобренных резолюциями MSC.385(94) и MEPC.264(68), с поправками, которые могут быть внесены, при условии что:

.1 поправки к относящимся к окружающей среде положениям введения и главы 5 части II-A Полярного кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции, которые касаются процедур внесения поправок, применимых к дополнению к приложению; и

.2 поправки к части II-B Полярного кодекса одобряются Комитетом по защите морской среды в соответствии с его Правилами процедуры.

Polar Code means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

.1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 5 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and

.2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

Арктические воды означают воды, расположенные к северу от линии, образованной следующими точками: 58°00,0' северной широты и 042°00,0' западной долготы, 64°37,0' северной широты и 035°27,0' западной долготы, далее по прямой линии до точки 67°03,9' северной широты, 026°33,4' западной долготы, далее по прямой линии до 70°49,56' северной широты и 008°59,61' западной долготы (мыс Серкапп, остров Ян-Майен) и по южному побережью Ян-Майена до точки 73°31,6' северной широты и 019°01,0' западной долготы у острова Медвежий, далее по линии ортодромии до точки 68°38,29' северной широты и 043°23,08' западной долготы (мыс Канин Нос) и далее по северному побережью Евразии на восток до Берингова пролива, далее от Берингова пролива на запад до 60° северной широтыдо Ильпырского, далее по 60 параллели северной широты на восток до пролива Этолина включительно, далее по северному побережью Северо-Американского континента на юг до 60° северной широты, далее на восток вдоль параллели 60° северной широты до 056°37,1' западной долготы и далее до точки 58°00,0' северной широты, 042°00,0' западной долготы.
Arctic waters means those waters which are located north of a line from the latitude 58º00´.0 N and longitude 042º00´.0 W to latitude 64º37´.0 N, longitude 035º27´.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67º03´.9 N, longitude 026º33´.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70º49´.56 N and longitude 008º59´.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73º31'.6 N and 019º01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68º38´.29 N and longitude 043º23´.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the

Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60º N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60º N and thence eastward along parallel of latitude 60º N, to longitude 056º37´.1 W and thence to the latitude 58º00´.0 N, longitude 042º00´.0 W.

Полярные воды означают арктические воды и/или район Антарктики.
Polar waters means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Шельфовый ледник означает находящийся на плаву ледяной покров значительной толщины, возвышающийся на 2–50 м или более над уровнем моря и скрепленный с берегом.
Ice-shelf means a floating ice sheet of considerable thickness showing 2 to 50 m or more above sea-level, attached to the coast.

Припай означает морской лед, который образуется и остается неподвижным вдоль побережья, где он прикреплен к берегу, к ледяной стене, к ледяному барьеру, между отмелями или севшими на отмели айсбергами.
Fast icemeans sea ice which forms and remains fast along the coast, where it is attached to the shore, to an ice wall, to an ice front, between shoals or grounded icebergs.

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				28
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

5. ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО И ЕГО ОБЯЗАННОСТИ
Designated person in charge of carrying out the plan and duties

5.1 Координацию работ по предотвращению загрязнения моря мусором осуществляет (Офицер по предотвращению загрязнения):
Coordination of activities related to prevention of sea pollution by garbage is to be provided by the (Environmental Control Officer – E.C.O.):

Старший помощник капитана / ChiefOfficer

5.2 В обязанности старшего помощника при управлении операциями с мусором входят:
The duties of the Chief Officer in managing garbage handling operations include:

- Обучение экипажа навыкам выполнения мероприятий по сбору, хранению, переработке и удалению мусора;
  Ensuring the crew is trained in the garbage collecting, storing, processing and disposal procedures.
- Обеспечение наличия на местах сбора и обработки мусора плакатов, разъясняющих команде правила сбора и уничтожения мусора;
  Ensuring placards stating the garbage collection and dispose regulations, are displayed at the garbage collecting and processing points.
- Обеспечение выполнения данного плана, в т.ч. обработки мусора на судне;
  Ensuring of implementation of the plan, including waste treatment on board.
- Связь с береговыми службами по вопросам возможности удаления мусора с судна;
  Liaison with shore authorities regarding possible disposal of garbage from the ship.
- Контроль за ведением Журнала операций с мусором.
  Control over maintaining of the Garbage Record Book.
- Осуществление связи с местными и региональными властями с целью уточнения их особых (дополнительных) требований к мусору и его сбросу (сдаче) (это относиться к дополнительной сепарации, состоянию мусора, дополнительной обработке, дополнительному документальному оформлению и т.д.)
  Connection with local and regional authorities in order to clarify their special (additional) requirements to the garbage and its discharge (This applies to additional separation of waste, waste condition, additional processing, additional documentation and etc.).

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				29
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

6. СБОР МУСОРА

Procedureforcollection garbage

6.1. Организация сбора мусора является обязанностью каждого члена экипажа. Любой вид мусора должен собираться в определенных местах.
The onboard garbage collection arrangements should lie within the range of each crew member's duties. Any type of garbage should be collected at particular points.

6.2 Операции по сбору мусора, образующегося на борту, должны быть основаны на рассмотрении того, что подлежит и что не подлежит сбросу в море при плавании, и какой тип мусора может быть выгруженна портовые сооружения для удаления или повторного использования.
Procedures for collecting garbage generated on board should be based on the consideration of what is permitted and what is not permitted to be discharged into the sea while en route, and whether a particular garbage type can be discharged to port facilities for recycling or reuse.

6.3 На борту судна находятся мусорные контейнеры для сбора мусора по мере его образования для уменьшения или избежания сортировки после его сбора и переработки. Контейнеры для сбора мусора имеют отчетливую маркировку, отражающую категорию собираемого мусора. Контейнеры на борту могут быть в виде барабанов, металлических контейнеров, металлических банок, мешков, или передвижных мусорных контейнерах. Любые контейнеры на территории палубы, кормы или мест, подвергающихся воздействию погодных условий, имеют крышки, которые плотно и надежно закреплены. Все мусорные контейнеры закреплены для предотвращения потерь, утечек любого мусора, который находится в контейнерах. Емкости четко обозначены и различимы графически по форме, размеру и местоположению. Емкости помещены в соответствующих местах по всему судну (например, машинное отделение, жилая палуба, кают-компания, камбуз, и другие, жилые или служебные помещения) и все члены экипажа и пассажиры должны быть проинформированы о том, какой мусор должен быть размещен в контейнерах.
To reduce or avoid the need for sorting after collection and to facilitate recycling, it is recommended that distinctively marked garbage receptacles be provided on board the ship to receive garbage as it is generated. The garbage receptacles should be clearly marked to identify the category of garbage to be collected. Receptacles on board can be in the form of 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 graphics shape, size, or location. Receptacles should be placed in appropriate spaces throughout the ship (e.g. the engine-room, mess deck, wardroom, galley, and other living or working spaces) and all crew members and passengers should be advised of what garbage should and should not be placed in them.

6.4 Мусор должен быть разделен по следующим типам:
The garbage should be separated on following types:

- пищевые отходы;
  food waste;
- не подлежащая переработке пластмасса и пластмасса смешанная с не-пластиковым мусором;
  non-recyclable plastics and plastics mixed with non-plastic garbage;
- ветошь;
  rags;
- подлежащие переаботке материалы:
  recyclable material:
  - кулинарный жир;
    cooking oil;
  - стекло;

glass;

- алюминиевые банки;
  aluminiumcans;
- бумага, картон, гофрированный картон;
  paper, cardboard, corrugatedboard;
- древесина;
  wood;
- металл;
  metal;
- пластик; (в том числе пенополистирол или другой подобный пластиковый полимер)
  plastics; (including styrofoam or other similar plastic material); and

- мусор, который может представлять опасность для судна или экипажа (например, промасленная ветошь, лампы дневного света, кислоты, химические вещества, баттареи и т.д.).
  garbage that might present a hazard to the ship or crew (e.g. oily rags, light bulbs, acids, chemical, batteries, etc.).
- электронные отходы, образующиеся на борту (например, электронные карты, гаджеты, мониторы, компьютеры, элементы питания, катриджи и тонеры для притнеров и т.п.
  E-waste generated on board (e.g. electronic cards, gadgets, instruments, equipment, computers, printer cartridges, etc.);

6.5 Сбор мусора осуществляется в контейнеры, бочки, ящики, бачки, ведра. Расположение основных емкостей для сбора мусора представлено в **Приложении8**.
The garbage should be collected in containers, drums, cans, bins, tanks. The positions of the main garbage receptacles are shown in **Appendix 8**.

6.6 Сбор мусора, являющегося результатом технического обслуживания оборудования и механизмов машинного отделения, румпельного отделения, мастерских и т.д. производится в ведра, бочки с последующей транспортировкой в контейнер. Промасленная ветошь должна собираться в ящик для промасленной ветоши.
The garbage generated in the process of maintaining equipment and machinery of engine room, steering gear compartment workshops, etc. should be collected in bins, drums with subsequent transporting to a container. Oily rags shall be collected in a can intended to receive oily rags.

6.7 Положение 3.2 Приложения V запрещает сброс всех видов пластмасс в море. Если пластмасса смешивается с другим мусором, смешанный мусор долженрассматриваться и обрабатываться как пластмасса.
Regulation 3.2 of Annex V prohibits the discharge of all plastics into the sea. When plastic is mixed with other garbage, the mixture must be treated as if it were all plastic.

6.8. Пищевые отходы на камбузе, буфетных собираются в емкости с последующей транспортировкой в контейнер.
Food wastes generated in the galley and pantries should be collected in a capacity with subsequent transporting to a container.

6.9. Бытовые отходы жилых, общественных, производственных помещений собираются в емкости с последующей транспортировкой в контейнер.
Domestic wastes generated in the living spaces should be collected in capacities with subsequent transporting to a container.

6.10 Моряки должны извлекать стойкий мусор из моря во время повседневных операций по мере возникновения возможностей и надлежащего разрешения, и им предлагается сохранить материал для его сброса в портовые приемные

сооружения.
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.

6.11 Запрещается смешивать пищевые отходы с бытовыми и нефтесодержащими отходами.
Food wastes should be kept separate from the domestic and oily wastes.

6.12 Ответственными за сбор, сортировку и транспортировку мусора являются:
The following persons are to be responsible for collection, sorting and transporting of the garbage:

- в жилых, служебных, общественных, санитарных и медицинских помещениях, а также на палубах и в трюмах
in living, service, public, sanitary and medical spaces; as well as on decks and in holds

Старший помощник капитана / ChiefMate;

- в помещениях пищеблока
in food service areas

Повар / Cook;

- в машинных помещениях
in machinery spaces

Старший механик / ChiefEngineer.

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				32
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

7. ПЕРЕРАБОТКА МУСОРА НА СУДНЕ
Procedure for processing garbage

7.1 Переработка мусора на судне начинается со сбора и сортировки, производимой в соответствии с разделом 6. Ответственные за сбор и сортировку указаны в п. 6.11.
The procedure for on-board processing of garbage should begin with collecting and sorting to be performed in conformity with Section 6. Persons responsible for collecting and sorting are givenin 6.11.

7.2 Перечень и местоположение оборудования для переработки мусора на судне представлены в **Приложении 9**.
List and positions of garbage processing equipment are presented in **Appendix 9**.

7.3 Использование оборудования для переработки мусора на судне увеличивает возможности по сбору и сбросу мусора, облегчает выгрузку мусора на приемные сооружения.
Use of on-board garbage processing equipment increases the capabilities to collect and discharge garbage, makes it easier to off-load garbage to reception facilities.

7.4 Инсинератор, установленный на судне, должен иметь сертификат ПО.
Shipboard incinerator should have a Certificate of the RO.

7.5 При сжигании мусора в инсинераторе запрещается загружать в камеру сгорания большое количество промасленной ветоши и пластика, т.к. это может привести к резкому повышению температуры в камере сгорания и повышенной дымности отходящих газов.
When garbage is burnt in incinerator large quantities of oily rags and plastics must not be charged to the incinerating furnace to avoid steep rise in the furnace temperature and increased smoke opacity of flue gas.

7.6 При прибытии судна в порт старший помощник капитана должен выяснить у санитарных служб порта возможность использования инсинератора в порту и возможность сжигания определенных видов отходов (некоторые виды пластмасс и нефтепродукты).
The Chief Officer should deal with the Port Health Authorities on arrival at port to ascertain whether the incinerator may be used to burn determined types of garbage in port (some types of plastic and sludge-oil).

7.7 Эксплуатация, а также техническое обслуживание оборудования переработки мусора осуществляется в соответствии с Инструкциями по эксплуатации завода изготовителя оборудования, которые находятся на судне.
The operation, as well as the maintenance of garbage collection equipment, is carried out in accordance with the Operating Instructions of the equipment manufacturer's plant that are on the ship.

7.8 Ответственным за эксплуатацию и техническое обслуживание оборудования переработки мусора является:
Responsible for the operation and maintenance of garbage processing equipment is:

7.9 Характеристики сжигания переработанного мусора на судне представлены в **Приложении 4**.
Incineration Options for Shipboard-Generated Garbageare presented in Appendix 4.

7.10 Характеристики прессования переработанного мусора на судне представлены в **Приложении 3**.
Compactionoptionsforshipboard-generated garbage is presented in **Appendix 3**.

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				33
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

8. ХРАНЕНИЕ МУСОРА

Procedureforstoring garbage or reusable or recyclable material

8.1. Мусор хранится на судне в течение всего времени нахождения судна в районах, где сброс запрещен, если не предусматривается его переработка на судне.
The garbage should be retained on board until the ship has cleared restricted areas where overboard discharge is prohibited, unless provisions are made for on-board processing of the garbage.

8.2 Мусор, собранный с территории всегосудна, доставляется в назначенный пункт или место хранения. Для мусора, возвращенного в порт для выгрузки на портовые приемные сооружения, выделено место хранения до начала операций по выдаче на берег для соответствующей обработки. Мусор должен храниться с соблюдением правил безопасности.
Garbage collected from throughout the ship should be delivered to designated processing or storage locations. Garbage that must be returned to port for discharge at port reception facilities may require storage until arrangements can be made to discharge it ashore for appropriate processing. In all cases, garbage should be stored in a manner which avoids health and safety hazards.

8.3 Пластиковый мусор должен оставаться на борту судна до сдачи его на берег или другое судно, если не предусматривается его уничтожение на судне.
Plastic garbage should be retained aboard the ship for transfer ashore or to another ship, unless provisions are made for on-board disposal of the garbage.

8.4 Пищевые отходы могут стать источниками инфекционных заболеваний, поэтому хранение их должно производиться при плотно закрытой крышке. Сроки хранения должны быть, по возможности, минимальными.
Food wastes may be a source of infectious diseases therefore they should be stored in tightly closed containers. Period of storage should be asshort as possible.

8.5 Пластиковый и бытовой мусор, подлежащий сжиганию в инсинераторе, кратковременно, в промежутках между сжиганиями, может храниться в помещении инсинератора.
Plastic and domestic garbage that must be incinerated may require short-term storage in the incinerator space at intervals between incinerations.

8.6 После опорожнения контейнеров с пищевыми отходами их необходимо тщательно вычистить, вымыть и при необходимости обработать дезинфицирующим средством для устранения неприятного запаха и во избежание привлечения грызунов, мух и тараканов.
After emptying, food wastes container must be thoroughly scrubbed, washed and treated with disinfectant, if necessary, to prevent odours and to minimize the attraction of rodents, flies and cockroaches.

8.7 Остатки промывочной воды, образованные в результате промывки контейнеров – накапливаются в отстойный танк промывочной воды.
The residues of washing water formed as a result of washing the containers are accumulated in a settling tank of washing water.

9. ВЫГРУЗКА МУСОРА
Procedure for discharging of garbage

9.1 Выгрузка мусора с судна осуществляется в строгом соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 73/78, Полярного кодекса и национальными правилами, при нахождении судна в территориальных водах. Требования Приложения V к МАРПОЛ 73/78 и Главы 5 Части II-A Полярного кодекса по удалению мусора отражены в Плакатах.
Discharging of ship-generated garbage into the sea must be done in a manner consistent with the provisions of MARPOL 73/78, Polar Code and national regulations when the ship is within territorial waters. MARPOL 73/78 Annex V and Chapter 5 of Part II-A of the Polar Code requirements on disposal of garbage are reflected in Placards.

9.2 Несмотря на разрешение сброса мусора в море, регламентируемое выше указанными правилами, основным способом удаления мусора с судна должны быть: сдача на приемные сооружения и переработка на судне.
Although discharge at sea is possible under the above regulations, discharge of garbage to reception facilities ashore and on-board disposal thereof should be given first priority.

9.3 Образующийся при грузовых операциях мусор рекомендуется сдавать на приемные сооружения до выхода судна в рейс.
It is a good practice to discharge the garbage generated during cargo handling operations to port reception facilities prior to ship departure.

9.4 Для организации оптимальной сдачи мусора на приемные сооружения следует предварительно подать заявку в порт и ознакомиться с условиями приема мусора в порту.
To ensure in the best way transfer of garbage to reception facilities it is essential to make an application to the port authorities well in advance and gain acquaintance with garbage reception conditions in the port.

9.5 В ряде портов предъявляются повышенные требования к сдаче пищевых отходов. Следует заранее ознакомиться с этими требованиями.
A number of ports impose more stringent requirements upon delivery of food wastes. It is essential to acquire a familiarity with such requirements in advance.

9.6 При совершении судном регулярных рейсов рекомендуется использование стандартизованных контейнеров для мусора, приспособленных для обменного обслуживания.
When the ship is engaged on regular voyages, it would be advisable to use standardized garbage containers suitable for exchange.

9.7 Зола и шлаки после сжигания в инсинераторе считаются эксплуатационными отходами в соответствии с правилом 1.12 МАРПОЛ Приложения V, и следовательно, входят в понятие мусор в соответствии с правилом 1.9 МАРПОЛ Приложения V.
Ash and clinkers from incineration are considered to be operational waste according to 1.12 Regulation of MARPOL Annex V and, therefore, are included to waste according to 1.9 Regulation MARPOL Annex V.

10. ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ И ВЕДЕНИЕЗАПИСЕЙ
Garbage record book and record keeping

10.1 Журнал операций с мусором является официальным документом, хранящимся в Рулевой рубке судна и предъявляемым на проверку компетентным органам Правительства при нахождении судна в порту.
The Garbage Record Book is an official document kept on the bridge of the ship and should be available for inspection by the competent authority of the Government while the ship is in port.

10.2 Журнал должен храниться на судне, по крайней мере, в течение двух (2-х) лет после внесения в него последней записи.
The Garbage Record Book should be retained on board for a period of of at least two years after the last entry is made.

10.3 Копия записи из Журнала, заверенная капитаном судна, является официальным документом в любом юридическом процессе.
A copy of an entry in that Book certified by the Master should be admissible as an official document in any judicial proceedings.

10.4 Записи в Журнал операций с мусором производятся после:
An entry is to be made in Garbage Record Book after:

- каждого сброса мусора в море;
each discharge operation to sea;
- сдачи мусора на приемные сооружения или другие суда;
each discharge operation to reception facilitiesorother ships;
- сжигания мусора в инсинераторе.
each incineration.

10.5 Запись должна содержать следующую информацию:
Entries should include:

- дата, время начала и окончания операции по сбросу, сдаче или уничтожению мусора;
date and time of start and stop of garbage discharge, transfer or disposal;
- категорию и приблизительное количество сожженного, сброшенного или сданного мусора;
category and estimated quantity of garbage incinerated, discharged or transferred;
- местонахождение судна (широта и долгота) или название судна, на которое был сдан мусор, или название порта или сооружения, в случае сдачи мусора на приемные сооружения;
position (longitude, latitude) or name of vessel garbage transferred to, or name of port or facility when discharged to reception facility ashore;
- подпись лица, ответственного за операцию;
signature of the person responsible for incineration or discharge or transfer operation;
- каждая заполненная страница подписывается капитаном.
each page filled should be signed by Master.

10.6 В дополнение к обычным записям в Журнале операций с мусором должны регистрироваться сбросы мусора с судна, связанные с чрезвычайными обстоятельствами:
In addition to routine entries, an entry is to be made in the Garbage Record Book with regard to the extraordinary circumstances of unintentional discharge due to:

- сброс мусора, необходимый для обеспечения безопасности судна или спасения жизни;

the disposal of garbage from the ship necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea;

- сброс мусора, связанный с повреждением судна или его оборудования.
  the escape of garbage resulting from damage to the ship or its equipment.
- сброс мусора, связанный со случайной утерей мусора
  the escape of garbage, connected with accidental waste loss

10.7 Форма Журнала операций с мусором представлена в Приложении 6 настоящего Плана.
The formof the Garbage Record bookis presented in Appendix 6 of thisPlan.

10.8 Сдача мусора на приемные сооружения или другое судно оформляется квитанцией, подписанной оператором приемного сооружения или капитаном судна, принявшего мусор. Квитанция должна храниться вместе с Журналом в течение двух лет.
When garbage is discharged to reception facilities ashore or transferred to another ship the Master should obtain a receipt signed by the operator of port reception facilities or by the Master of the ship receiving the garbage. The receipts must be kept on board the ship with the Garbage Record Book for two years.

10.9 Форма Квитанции о выгрузке мусора представлена в Приложении 7 настоящего плана.
Receipt formof unloaddebris (Certificate of Garbage Disposal)is presented in Appendix 7 of thisplan.

11. РАЗМЕЩЕНИЕ ПЛАКАТОВ
Display of placards

11.1 Плакаты, разъясняющие правила сброса мусора с судна, правила сбора мусора выполнены на русском и английском языках.
Placards stating the garbage discharge regulations should be in Russian and English.

11.2 Плакаты размещаются в следующих местах: камбуз, жилая палуба, кают-компания, мостик, главная палуба, места установки оборудования сбора и переработки мусора.
The placards should be displayed in the following places: galley, mess deck, wardroom, bridge, main deck, areas where garbage collecting and processing equipment is installed.

11.3 Рекомендуемые формы плакатов представлены в Приложении 10, 11.
Recommended forms of poster are represented in the Appendix 10, 11.

12. ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВОК
Programmes for education and training

12.1 Занятия, тренировки и учения с экипажем проводятся под руководством:
Instruction, training and education of the ship's personnel should be conducted under the direction of:

Старший помощник капитана / ChiefOfficer

12.2 Система подготовки должна обеспечить:
The training programme should in clude:

- знание каждым членом экипажа требований МАРПОЛ 73/78, Приложения V и Главы 5 Части II-A Полярного Кодекса по удалению мусора с судов внутри и за пределами особых районов, границ особых районов;
familiarization of each member of ship's personnel with the requirements of MARPOL 73/78, Annex V and Chapter 5 of part II-A of the Polar Code, relating to disposal of garbage within and outside special areas, the boundaries of special areas ;
- знание членами экипажа операций по сбору, хранению и удалению мусора в соответствии с данным планом:
familiarization of members of ship's personnel with garbage collecting, storing and disposal procedures under this Plan ;
- знание расположения на судне оборудования для хранения и переработки мусора;
familiarization with positions of on-board garbage storing and processing equipment;
- накопление информации о правилах и практике сдачи мусора в портах, регулярно посещаемых судном.
accumulation of information on regulations and practices of garbage delivery in ports visited by the ship on a regular basis.

12.3 Система подготовки пересматривается и обновляется на ежегодной основе, а также по мере необходимости.
Thetrainingprogramme is reviewed and updated on the annual base and as necessary.

12.4. Основными методами подготовки экипажа к выполнению операций с мусором являются:
The main methods of training ship's personnel for implementing the garbage management procedures are:

- занятия и тренировки,включая совещания судового комитета по безопасности,
education and training, including Safety Meetings On Board,
- учения.
exercises.

12.5 Старший помощник капитана или непосредственный руководитель до отхода судна в рейс знакомит каждого прибывшего члена экипажа с правилами переработки мусора на судне.
The Chief Officer or immediate superior, prior to ship departure en route should provide familiarization with shipboard garbage management regulations for each member of personnel joining the ship.

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				39
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

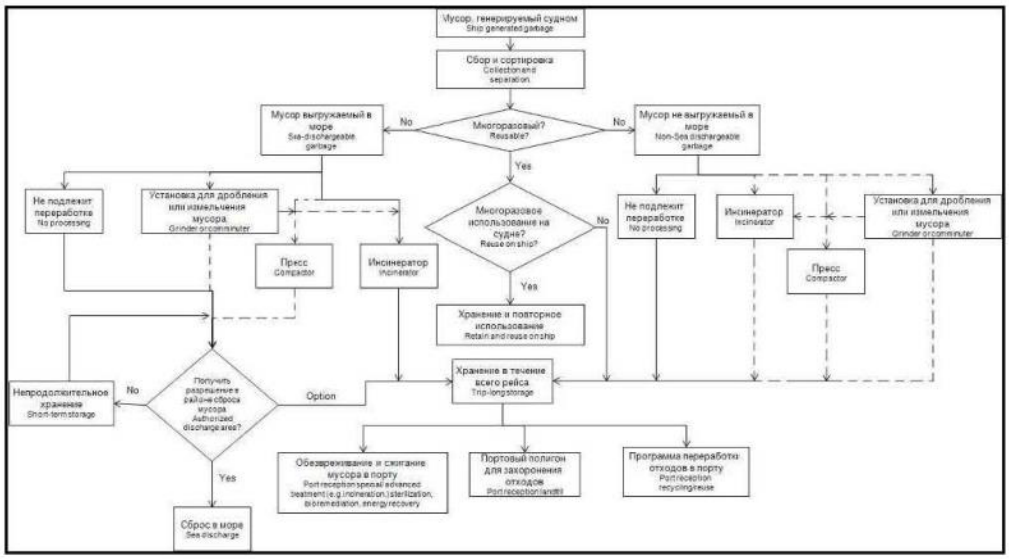
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. КРАТКОЕИЗЛОЖЕНИЕПРАВИЛУДАЛЕНИЯМУСОРАВМОРЕ
Appendix 1. Summary of Restrictions to the Discharge of Garbage into the Sea

Тип мусора[1] Garbage type[1]	Все суда, за исключением платформ[4] All ships except platforms[4]		Морские платформы (более 12 миль от берега) и все судна в радиусе 500 м от таких платформ[4] Offshore platforms located more than 12 nm from nearest land and ships when alongside or within 500 m of such platforms[4]
	Вне особых районов[7] (расстояние от ближайшего берега) Outside special areas[7] (Distances from the nearest land)	В особых районах[5] и полярных водах (расстояния от ближайшего берега, шельфового ледника, ближайшего припая) In special areas[5] and polar waters (Distances from the nearest land, nearest ice-shelf, nearest fast ice)	
Измельченные или размолотые пищевые отходы[2] Food waste comminuted or ground[2]	≥3 миль, в рейсе и как можно дальше ≥3 nm, en route and as far as practicable	≥12 миль, в рейсе и как можно дальше[7] ≥12 nm, en route and as far as practicable[7]	Сброс разрешен Discharge permitted
Не измельченные или размслотые пищевые отходы Food waste not comminuted or ground	≥12 миль, в рейсе и как можно дальше ≥12 nm, en route and as far as practicable	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Остатки груза[3, 8], не содержащиеся в мытьевой воде Cargo residues[3, 8] not contained in wash water	≥12 миль, в рейсе и как можно дальше ≥12 nm, en route and as far as practicable	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Остатки груза[3, 8], содержащиеся в мытьевой воде Cargo residues[3, 8] contained in wash water		≥12 миль, в рейсе и как можно дальше (в зависимости от условий в Правиле 6.1.2) ≥12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2)	Сброс запрещен
Моющие средства и растворители[6], содержащиеся в трюме мытьевой воды Cleaning agents and additives[6] contained in cargo hold wash water	Сброс разрешен Discharge permitted	≥12 миль, в рейсе и как можно дальше (в зависимости от условий в Правиле 6.1.2) ≥12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2)	Сброс запрещен
Моющие средства и растворители[6], содержащиеся на палубе и на поверхности мытьевой воды Cleaning agents and additives[6] contained in deck and external surfaces wash water		Сброс разрешен Discharge permitted	Сброс разрешен
Туши животных (должны быть разделе-ы или следует убедиться в том, что туша полностью утонула) Carcasses of animals (should be split or otherwise treated to ensure the carcasses will sink immediately)	В рейсе и как можно дальше от ближайшего берега, >100 миль и при максимальной глубине Must be en route and as far as practicable from the nearest land. Should be >100 nm and maximum water depth	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Весь другой мусор, включая пластик, синтетические тросы, рыболовные сети, пластмассовые мешки для мусора, пепел из инсинераторов, шлаки, растительное масло, обладающие плавучестью сепарационные, обшивочные и упаково-ные материалы, бумагу, ветошь, стекло, металл, бутылки, посуду, электронные отходы и аналогичные отбросы All other garbage including plastic, synthetic ropes, fishing gear, plastic garbage bags, incinerator ashes, clinkers, cooking oil, floating dunnage, lining and packing materials, paper, rags, glass, metal, bottles, crockery, e-waste and similar refuse	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен

1. **Если мусор смешан с другими вредными веществами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования по удалению.**
When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.
2. **Измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями не более 25 мм.**
Comminuted or ground food waste must be able to pass through a screen with mesh size no larger than 25 mm.
3. **Сброс использованных сельскохозяйственных продуктов, включая домашнюю птицу и птичьи остатки, не допускается в районе Антарктики, за исключением случаев, когда они были обработаны и стерилизованы.**
The discharge of introduced avian products in the Antarctic area is not permitted unless incinerated, autoclaved or otherwise treated to be made sterile.
4. **Морские платформы, расположенные в 12 милях от ближайшего берега и связанные с ними суда включают все стационарные или плавучие платформы, занятые разведкой или разработкой или переработкой минеральных ресурсов морского дна, а также все суда, ошвартованные у таких платформ или находящиеся в пределах 500 метзов от них.**
Offshore platforms located 12 nm from nearest land and associated ships include all fixed or floating platforms engaged in exploration or exploitation or associated processing of seabed mineral resources, and all ships alongside or within 500 m of such platforms.
5. **Остатки груза являются те остатки груза, которые не могут быть удалены с помощью общедоступных методов разгрузки**
Cargo residues means only those cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading
6. **Эти вещества не должны представлять вред для морской среды**
These substances must not be harmful to the marine environment
7. **В Арктических водах сброс мусора в море ограничен в соответствии с Правилом 4 Приложения V МАРПОЛ, и дополнительными требованиями Раздела 5.2.1 части II-A Резолюции MEPC.264(68).**
In Arctic waters, discharge of garbage into the sea is limited in accordance with regulation 4 of MARPOL Annex V, shall meet the additional requirements prescribed in section 5.2.1 of part II-A of MEPC.264(68).
8. **В районе Антарктики сброс мусора в море ограничен в соответствии с Правилом 6 Приложения V МАРПОЛ, и дополнительными требованиями Раздела 5.2.2 части II-A Резолюции MEPC.264(68).**
In the Antarctic area, discharge of garbage into the sea is limited in accordance with regulation 6 of MARPOL Annex V, shall meet the additional requirements prescribed in section 5.2.2 of part II-A of MEPC.264(68).
9. **Для более детального руководства в отношении ограничений сброса мусора в море, необходимо руководствоваться текстом Приложения V МАРПОЛ или Руководством 2012 года по внедрению Приложения V МАРПОЛ и Части II-B Резолюции MEPC.264(68).**
For more detailed guidance regarding the respective discharge requirements, refer to the text of MARPOL Annex V or to the 2012 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V and part II-B of MEPC.264(68).

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				40
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ВАРИАНТЫ ОБРАЩЕНИЯ И ВЫГРУЗКИ МУСОРА НА СУДНЕ
Appendix 2. Options for shipboard handling and discharge of garbage



Условные обозначения:
Symbols

— — — → оборудование не используется
equipmentisnotused

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				41
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ 3.

ХАРАКТЕРИСТИКИПРЕССОВАНИЯПЕРЕРАБОТАННОГО МУСОРАНАСУДНЕ

Appendix 3. Compaction options for shipboard-generated garbage

Типичные примеры Typical examples	Специальная обработка судовым персоналом перед прессованием Special handling by vessel personnel before compaction	Характеристики прессования Compaction characteristics			Место хранения на борту Onboard storage space
		Скорость изменения Rate of alteration	Сохранность прессованной формы Retainment of compacted form	Плотность прессованной формы Density of compacted form	
Металл, контейнеры для продуктов питания и напитков, стекло, мелкие кусочки дерева Metal, food and beverage containers, glass, small wood pieces	Не требуется None	Очень быстро Very rapid	Почти 100% Almost 100%	Высокая High	Минимально Minimum
Измельченный пластик, фиброкартон и картон Comminuted plastics, fiber and paper board	Минимальная - измельчить материал до необходимого размера для подачи, минимальный ручной труд Minor – reduce material to size for feed, minimal manual labor	Быстро Rapid	Около 80% Approximately 80%	Средняя Medium	Минимально Minimum
Маленькие металлические бочки, неизмельченная упаковка груза, большие куски дерева Small metal drums, uncomminuted cargo packing, large pieces of wood	Умеренная - больше ручного труда для измельчения материала до необходимого размера для подачи Moderate – longer manual labor time required to size material for feed	Медленно Slow	Около 50% Approximately 50%	Относительно низкая Relatively low	Умеренно Moderate
Неизмельченный пластик Uncomminuted plastics	Значительная - очень большой ручной труд для измельчения материала до необходимого размера для подачи; как правило, нецелесообразно Major-very long manual labor time to size material for feed; usually impractical	Очень медленно Very slow	Менее 10% Less than 10%	Очень низкая Very low	Максимально Maximum

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan			42
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number 9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ХАРАКТЕРИСТИКИ СЖИГАНИЯ* ПЕРЕРАБОТАННОГО МУСОРА НА СУДНЕ

Appendix 4. Incineration* Options for Shipboard-Generated Garbage

Типичные примеры Typical examples	Специальная обработка судовым персоналом перед сжиганием Special handling by vessel personnel before incineration	Характеристики сжигания Incineration characteristics				Место хранения на борту Onboard storage space
		Воспламеняемость Combustibility	Уменьшение объема Reduction of volume	Продукт горения Residual	Выхлоп Exhaust	
Бумажная упаковка, контейнеры для продуктов питания и напитков Paper packaging, food and beverage containers	Минимальная – легко подавать в загрузочную воронку Minor - easy to feed into hopper	Высокая High	Более 95% Over 95%	Пепел Powder ash	Возможен дым, но не опасный Possibly smoky and not hazardous	Минимальное Minimum
Фиброкартон и картон Fiber and paper board	Минимальная - сократить материал до необходимого размера для подачи, минимальный ручной труд Minor – reduce material to size for feed; minimum manual labor	Высокая High	Более 95% Over 95%	Пепел Powder ash	Возможен дым, но не опасный Possibly smoky and not hazardous	Минимальное Minimum
Пластиковая упаковка, контейнеры для продуктов питания и напитков Plastic packaging, food and beverage containers, etc.	Минимальная – легко подавать в загрузочную воронку Minor - easy to feed into hopper	Высокая High	Более 95% Over 95%	Пепел Powder ash	Возможен дым, но не опасный, в зависимости от модели инсинератора Possibly smoky and hazardous based on incinerator design	Минимальное Minimum
Полимерная пленка, сетки, веревки и сыпучих материалов Plastic sheeting, netting, rope and bulk material	Умеренные затраты рабочего времени и ручного труда для уменьшения размера Moderate manual labor time for size reduction	Высокая High	Более 95% Over 95%	Пепел Powder ash	Возможен дым, но не опасный, в зависимости от модели инсинератора Possibly smoky and hazardous based on incinerator design	Минимальное Minimum
Резиновые шланги и объемные предметы Rubber hoses and bulk pieces	Большие затраты рабочего времени и ручного труда для уменьшения размера Major manual labor time for size reduction	Высокая High	Более 95% Over 95%	Пепел Powder ash	Возможен дым, но не опасный, в зависимости от модели инсинератора Possibly smoky and hazardous based on incinerator design	Минимальное Minimum
Метал. контейнеры для продуктов питания и напитков Metal food and beverage containers, etc.	Минимальная – легко подавать в загрузочную воронку Minor - easy to feed into hopper	Низкая Low	Менее 10% Less 10%	Шлак Slag	Возможен дым, но не опасный Possibly smoky and not hazardous	Умеренное Moderate
Метал. груз, большие контейнеры, объемные	Умеренные затраты рабочего времени и	Очень низкая Very Low	Менее 5% Less 5%	Крупные фрагменты металла и шлак	Возможен дым, но не опасный Possibly smoky and not hazardous	Максимальное Maximum

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan			43
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number 9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

Типичные примеры Typical examples	Специальная обработка судовым персоналом перед сжиганием Special handling by vessel personnel before incineration	Характеристики сжигания Incineration characteristics				Место хранения на борту Onboard storage space
		Воспламеняемость Combustibility	Уменьшение объема Reduction of volume	Продукт горения Residual	Выхлоп Exhaust	
металлические предметы Metal cargo, Bulky containers, thick metal items	ручного труда для уменьшения размера (плохо сжигается) Major manual labor time for size reduction (not easily incinerated)			Large metal fragments and slag		
Стеклянные контейнеры для продуктов питания и напитков Glass food and beverage containers, etc.	Минимальная – легко подавать в загрузочную воронку Minor - easy to feed into hopper	Низкая Low	Менее 10% Less 10%	Шлак Slag	Возможен дым, но не опасный, в зависимости от модели инсинератора Possibly smoky and hazardous based on incinerator design	Умеренное Moderate
Дерево, грузовые контейнеры и крупные древесные отходы Wood, cargo containers and large wood scraps	Умеренные затраты рабочего времени и ручного труда для уменьшения размера Moderate manual labor time for size reduction	Высокая High	Более 95% Over 95%	Пепел Powder ash	Возможен дым, но не опасный, в зависимости от модели инсинератора Possibly smoky and hazardous based on incinerator design	Минимальное Minimum

* Необходимо озакомиться с местными правилами по возможному уменьшению объема мусора
Check local rules for possible reductions

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				44
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ВТОРИЧНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ И УТИЛИЗАЦИЯ МУСОРА
Appendix 5. Recycling and garbage disposal

Тип мусора Type of garbage	Предмет Item	Способ вторичного использования или утилизации Method of recycling and garbage disposal
Пластик Plastic	Бутилированная вода – использованная бутылка Bottled water - used bottle	Могут быть использованы для хранения жидкостей May be used on board for storing liquids etc.
Пластик Plastic	Мешки для мусора Garbage bags	Могут быть снова использованы для хранения мусора на судне May be reused for storing garbage on board.
Пластик Plastic	Контейнеры, ящики от различного материала Container, trays from various store supply	Могут быть снова использованы для сортировки предметов May be re-used to segregate items in various stores
Пластик Plastic	Пустые картриджи для принтера Empty printer cartridges	Пустые картриджи могут быть заполнены на борту или отправлены производителю для заправки / Отправляются на утилизацию Empty cartridges may be refilled onboard or sent to the maker for refilling / Land ashore for recycling.
Пластик Plastic	Пластиковые отходы Plastic scraps	Отправляются на утилизации Land ashore for recycling.
Упаковочный материал Packing materials	Пластик/ пенопласт Plastic / foam packing material	Данные упаковочные материалы могут быть использованы для отправки на сушу предметов, нуждающиеся в ремонте These packing materials may be reused to pack ship's items being landed ashore for maintenance or repair.
Бумага Paper	Печатный картон Printed paper	Может быть использован для печати на чистой стороне May be used for printing on the blank side
Бумага Paper	Аннулированные чертежи Cancelled charts	Могут быть использованы для упаковки книг, для трафаретов May be used for covering books, cutting stencil templates
Бумага Paper	Почтовые конверты Mail packet envelopes	Могут быть использованы для хранения различных записей, документов May be used for keeping various old records / documents.
Бумага Paper	Упаковочная бумага, картон Packing paper, paper cartons	Может быть использован в качестве подкладки для полок. Can be used as a lining for shelves.
Бумага Paper	Газеты News paper	Могут быть использованы для покрытия полок, для очистки стекол Can be used for covering shelves, for cleaning window glass.
Металлические отходы Steel scraps	Отходы от различных деталей Cropping various fittings.	Отправляются на утилизацию Land ashore for recycling
Металлические отходы Steel scraps	Контейнеры для красок, растворителей, смазочных материалов Paint / thinner / grease containers	Очистить и использовать в качестве мусорных баков. Cleaned and used as garbage bins.
Металлические отходы Steel scraps	Бочки для смазочного масла Lubrication oil drums	Очистить и использовать в качестве контейнеров для мусора, для различного материала Cleaned and used as garbage containers / SOPEP Drums / Various storage.
Металлические отходы Steel scraps	Неиспользуемые отходы от новых стальных нарезанных деталей Unusable wastage cut pieces of new steel	Отправляются на утилизацию Land ashore for recycling

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				45
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ6. ФОРМА ЖУРНАЛА ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ
Appendix 6. Form of Garbage Record Book

РЕЕСТР СБРОСА МУСОРА
RECORD OF GARBAGE DISCHARGES
ЧАСТЬ I / PART I

Для всех видов мусора, кроме остатков груза, как они определены в правиле 1.2 (определения) / For all garbage other than cargo residues as defined in regulation 1.2 (definitions)
Все суда / All ships

Название судна Ship's name	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive No., or letters	Номер ИМО IMO No.

Категория мусора / Garbage categories:

A	Пластмассы Plastic	B	Пищевые отходы Food waste	C	Бытовые отходы (например, изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и т. д.) Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)
D	Кухонный жир Cooking oil	E	Зола из инсинераторов Incinerator ashes	F	Эксплуатационные отходы Operational wastes
G	Туши животных Animal carcass(es)	H	Орудия лова Fishing gear		
I	Электронные отходы E-waste				

Эксплуатационные сбросы согласно правилам 4 (за пределами особых районов), 5 (стационарные и плавучие платформы) или 6 (особые районы) Приложения V к конвенции МАРПОЛ или положениям главы 5 части II-А Полярного Кодекса

Operational discharge under MARPOL Annex V regulations 4 (outside special areas), 5 (Fixed and Boating platforms) or 6 (special areas) or chapter 5 of part II-A of the Polar Code

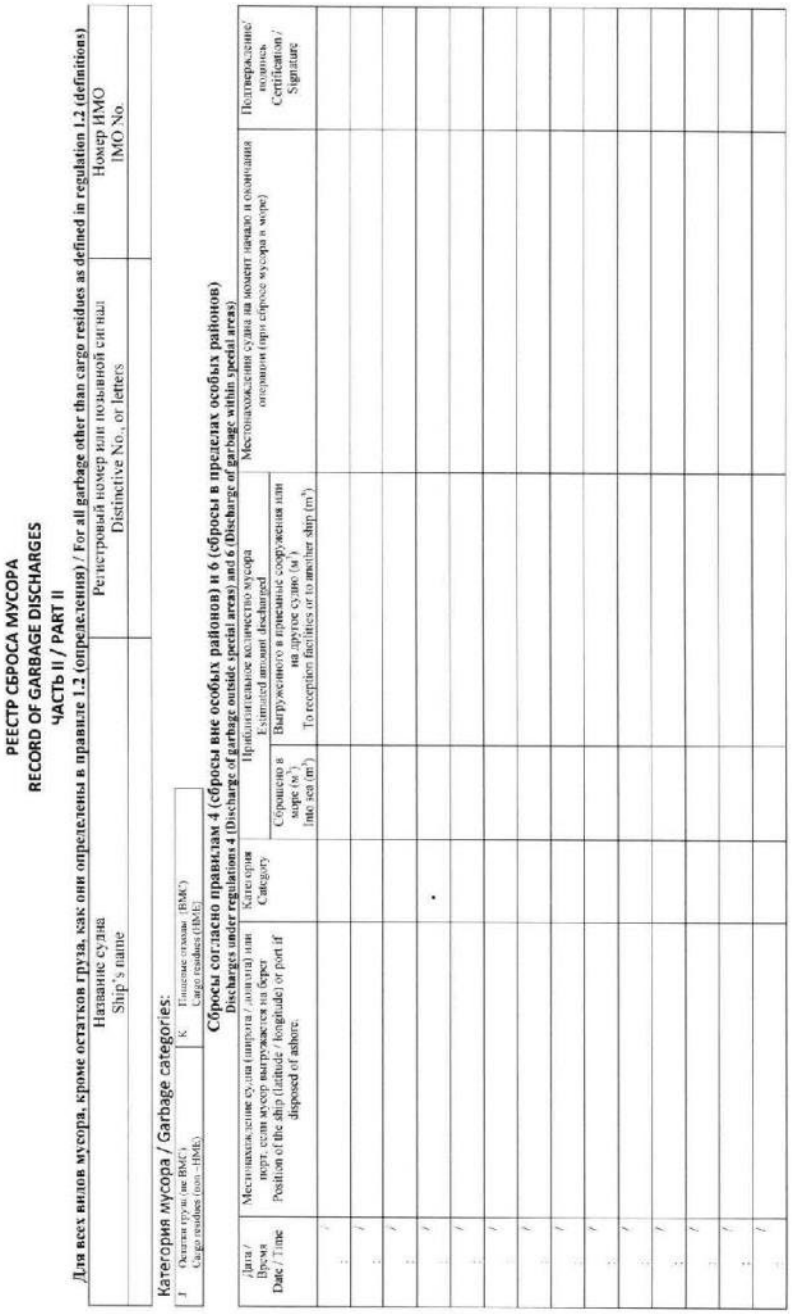
Дата / Время Date / Time	Местонахождение судна (широта / долгота) или порт, если мусор выгружается на другое судно Position of the ship (latitude / longitude) or port if disposed of ashore or name of ship if discharge to another ship	Категория Category	Приблизительное количество мусора Estimated amount discharged		Приблизительное количество сожженного мусора (м³) Estimated amount incinerated (m³)	Замечания (например, время начала/окончания и место сжигания, общие замечания) Remarks (e.g. start / stop time and position of incineration, general remarks)	Подтверждение/ подпись Certification / Signature
			Сброшено в море (м³) Into sea (m³)	Выгруженного в приемные сооружения или на другое судно (м³) To reception facilities or to another ship (m³)			
: /							
: /							
: /							
: /							

Сброс или потеря мусора в исключительных обстоятельствах согласно правилу 7 (Исключения)
Exceptional discharge or loss of garbage under regulation 7 (Exceptions)

Дата / Время Date / Time	Порт или местонахождение судна (широта / долгота и глубина воды, если она известна) Port or position of the ship (latitude / longitude and water depth if known)	Категория Category	Приблизительное количество потерянного или сброшенного мусора (м³) Estimated amount lost or discharged (m³)	Замечания о причине сброса или потери и общие замечания (например, сведения о разумных мерах, принятых для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса или случайной потери и общие замечания) Remarks (e.g. start / stop time and position of incineration, general remarks)	Подтверждение/ подпись Certification / Signature
: /					
: /					

Подпись капитана: _____ **Дата:** _____
Master signature: _____ **Date:** _____

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				46
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018



РЕЕСТР СБРОСА МУСОРА
RECORD OF GARBAGE DISCHARGES
ЧАСТЬ II / PART II

Для всех видов мусора, кроме остатков груза, как они определены в правиле 1.2 (определения) / For all garbage other than cargo residues as defined in regulation 1.2 (definitions)

Название судна Ship's name	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive No., or letters	Номер ИМО IMO No.

Категория мусора / Garbage categories:

I Остатки груза (не ВМС) Cargo residues (non – HME)	K Пищевые отходы (ВМС) Cargo residues (HME)

Сбросы согласно правилам 4 (сбросы вне особых районов) и 6 (сбросы в пределах особых районов)
Discharges under regulations 4 (Discharge of garbage outside special areas) and 6 (Discharge of garbage within special areas)

Дата / Время Date / Time	Местонахождение судна (широта / долгота) или порт, если мусор выгружается на берег Position of the ship (latitude / longitude) or port if disposed of ashore	Категория Category	Приблизительное количество мусора Estimated amount discharged		Местонахождение судна на момент начала и окончания операции (при сбросе мусора в море) Выгруженного в приемные сооружения или на другое судно (м³) To reception facilities or to another ship (m³)	Подтверждение/ подпись Certification / Signature
			Сброшено в море (м³) Into sea (m³)			
/						
/						
/						
/						
/						
/						
/						
/						
/						
/						
/						
/						
/						

Подпись капитана: _____ Дата: _____
Master signature: _____ Date: _____

ПРИЛОЖЕНИЕ 7.
ФОРМА КВИТАНЦИИ О ВЫГРУЗКЕ МУСОРА
Appendix 7. Example of Certificate of Garbage Disposal

_____
КОМПАНИЯ ПО СБОРУ ОТХОДОВ
MPS CLEAN UP AGENCIES

Дата:_____
Date:

КВИТАНЦИЯ О ВЫГРУЗКЕ МУСОРА
CERTIFICATE OF GARBAGE DISPOSAL

Настоящим удостоверяется, что датой выше мы получили от капитана т/х _____, следующий мусор, для удаления на берегу согласно Приложению V к Конвенции МАРПОЛ.
This is to certify that on the above mentioned date we have received from the Master of the MV / MT _____ , the following garbage, for disposal ashore in accordance with MARPOL Annex V.

№	Тип мусора Type of Garbage	Категория Category	Количество Quantity
1 2			
3			
4			
5			
6 7			
8			
9			
10 11			
12			
13			
14			

_____
Имя и подпись представителя компании по сбору мусора
Name & Signature of the representative from the Garbage Collection Agency

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				48
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ 8.
ЕМКОСТИ ДЛЯ СБОРА МУСОРА. РАЗМЕЩЕНИЕ МУСОРНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ НА БОРТУ.

Appendix 8. Garbagereceptacles.Location of Receptacles on Board.

Вид емкости Receptacle type	Цветемкости Color of Receptacle	Вид мусора (категория) Garbage type (category)	Расположение Position			Емкость, м³ Capacity, m³	Примечание Note
			Палуба, Помещение Deck, Room	Борт Side	Шп. Fr.		
Металлический Контейнер Metal Container		Пищевые отходы (B) Food waste (B)	**Главная палуба** **1 Maindeck**	**Левый** **PS**	**38**	**3 x 0,1м³**	**Серый** **Gray**
Металлический Контейнер Metal Container		Пластик (A) Plastic (A)	**Главная палуба** **1 Maindeck**	**Левый** **PS**	**36-37**	**2x0,25 м³**	**Красный** **Red**
Металлический Контейнер Metal Container		Промасленнаявет ошь (F) Oily Rags and other Oil Material (F)	**MO Engine Room**	**Левый** **PS**	**34**	**0,05 м³**	**Чёрный** **Black**
Пластмассовый Контейнер Plastic Container		Кулинарныйжир (D) Cooking Oil (D)	**Вспомогательная МО, Главная Палуба, Main deck, ER platform**	**Левый** **PS**	**66**	**0,03 м³**	**Белый** **White**
Металлический Контейнер Metal Container		Бытовые отходы, в т.ч запрещенный к сбросу (ветошь, бумага, стекло, бутылки, металл, и т.д.) (C) Domestic wastes including disposal prohibited (Rags, Crockery, Glass, Paper, Metal bottles, etc) (C)	**Верхняя палуба, UPPER DECK**	**Правый, SB**	**33-38**	**3 x 0.25 м³**	**Зеленый** **Green**
Ящик Locker		Электронныеотходы (I) Electronic waste (I)	**НПУ Truster room**	**Левый, PS**	**95**	**0.18м³**	**Оранжевый** Orange
Металлический Контейнер Metal Container		Зола от инсинератора Insineratorash	**Помещение инсинератора, Insinerator room**	**Правый, SB**	**40-45**	**2x0,05м³**	**Желтый** **Yellow**

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				49
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ 9.

ПЕРЕЧЕНЬ И МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБРАБОТКИ МУСОРА НА СУДНЕ

Appendix 9. List and positions of shipboard garbage treatment equipment

№ п/п	Наименованиеоборудования Nameofequipment	Тип Type	Производительность Capacity	Расположение Position		
				Палуба Deck	Борт Side	Шп. Fr.
1.	Инсинератор Incinerator	OG 120C	25,8кг/час	Главная палуба, Main deck	Правый SB	40-45
2.	Пресс (уплотнитель) Compactor	**Нет\None**				
3.	Измельчитель Grinderor Comminuter	**Нет\None**				

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				50
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ 10.
ФОРМА СООБЩЕНИЯ О ПРЕДПОЛАГАЕМОЙ НЕДОСТАТОЧНОСТИ ПОРТОВЫХ ПРИЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ МУСОРА
Appendix 10.
FORM FOR REPORTING ALLEGED INADEQUACY OF PORT RECEPTION FACILITIES FOR GARBAGE

1	Страна Country			
	Название порта или района Name of port or area			
	Местонахождение в порту(например, причал/терминал/пирс) Location in the port (e.g.berth/terminal/jetty)			
	Датаинцидента Date of incident			
2	Вид и объем мусора, подлежащего сбросу в сооружение: Type and amount of garbage for discharge to facility:			
	a.	Общий объем: Total amount:		
		пищевые отходы food waste		m^3
		отходы, связанные с грузом cargo-associated waste		m^3
		отходы, связанные с обслуживанием maintenance waste		m^3
		другой мусор other		m^3
	b.	Объем, не принимаемый сооружением: Amount not accepted by the facility:		
		пищевые отходы food waste		m^3
		отходы, связанные с грузом cargo-associated waste		m^3
		отходы, связанные с обслуживанием maintenance waste		m^3
		другой мусор other		m^3
3	Особыепроблемы: Special problems encountered:			
	Чрезмерная задержка Undue delay			
	Неудобноерасположениесооружений Inconvenient location of facilities			
	Использование сооружения не представляется возможным технически Use of facility not technically possible			
	Особые национальные правила Special national regulations			
	Другие проблемы Other			
4	Примечания: (например, информация, получаемая от портовых властей или операторов приемных сооружений: приводятся причины в отношении пункта 2 выше) Remarks: (e.g. information received from port authorities or operators of reception facilities: reasons aiven concernina 2 above)			
5	Сведения о судне Ship's particulars.			
	Названиесудна Name of ship			
	Владелец или оператор Owner or operator			
	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters			
	Портприписки Port of registry			
	Количество людей на борту Number of persons on board			
Датазаполненияформы Date of completion of form		Подпись капитана судна Signaturc of master		

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				51
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ 11.
ФОРМА ПЛАКАТА ДЛЯ ЭКИПАЖА ПО СУДОВЫМ ОПЕРАЦИЯМ
Appendix 11. Sample placard targeting crew and shipboard operations

Сброс всего мусора в море запрещен, за исключением иных
Discharge of all garbage into the sea is prohibited except provided otherwise

Конвенция МАРПОЛ и национальный закон запрещает сброс мусора с судов. Только следующие типы мусора разрешается сбрасывать и при определенных условиях.
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.

За пределами особых районов, указанных в соответствии с Приложением V к МАРПОЛ:
Outside Special Areas designated under MARPOL Annex V:

- Измельченный или размолотый мусор (должен проходить через грохот с отверстиями не более 25 мм) может быть сброшен на расстоянии не менее 3 морских миль от ближайшего берега.
  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.
- Другие пищевые отходы можно сбрасывать на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега.
  Other food wastes may be discharged not less than 12 nautical miles from the nearest land.
- Остатки груза, классифицированные как не вредные для морской среды, могут быть сброшены на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега.
  Cargo residues classified as not harmful to the marine environment may be discharged not less than 12 nautical miles from the nearest land.
- Чистящие средства или примеси в грузовом трюме, на палубе и на внешней поверхности промывочной воды могут быть сброшены только, если они не являются вредными для морской среды.
  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.
- За исключением сброса моющих средств в промывочную воду, судно должно находится в пути и как можно дальше от ближайшего берега.
  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.
- В Арктических водах сброс мусора в море ограничен в соответствии с Правилом 4 Приложения V МАРПОЛ, и дополнительными требованиями Раздела 5.2.1 Части II-A Резолюции МЕРС.264(68).
  In Arctic waters, discharge of garbage into the sea is limited in accordance with regulation 4 of MARPOL Annex V, shall meet the additional requirements prescribed in section 5.2.1 of part II-A of MEPC.264(68).

Внутри особых районов, указанных в соответствии с Приложением V к МАРПОЛ
Inside Special Areas designated under MARPOL Annex V

- Более строгие требования по сбросу применяют для сброса пищевых отходов и остатков грузов: и
  More stringent discharge requirements apply for the discharges of food wastes and cargo residues: and
- В районе Антарктики сброс мусора в море ограничен в соответствии с Правилом 6 Приложения V МАРПОЛ, и дополнительными требованиями Раздел 5.2.1 Части II-A Резолюции МЕРС.264(68).
  In the Antarctic area, discharge of garbage into the sea is limited in accordance with regulation 6 of MARPOL Annex V, shall meet the additional requirements prescribed in section 5.2.2 of part II-A of MEPC.264(68).
- Обратитесь к Приложению V и судовому плану управления мусором для более подробной информации.
  Consult Annex V and the shipboard garbage management plan for details.

Для всех районов моря, суда, перевозящие специализированные грузы, такие как животные или навалочные грузы, должны обратиться к Приложения V и соответствующему Руководству по выполнению Приложения V.
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

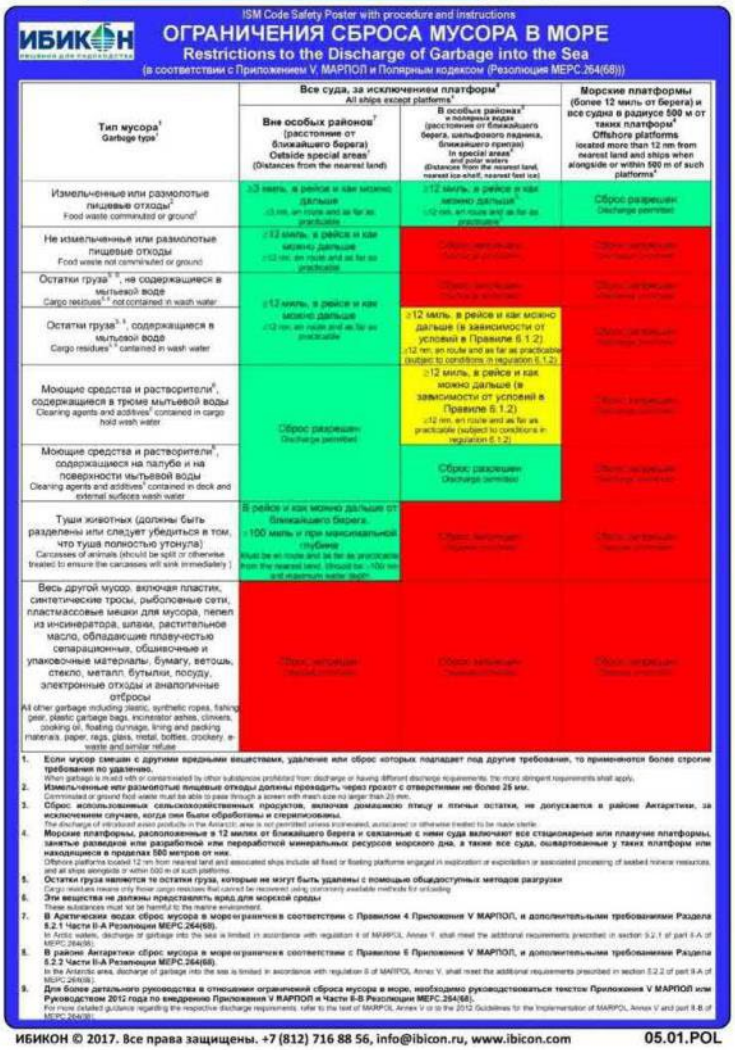
Акт сброса любого типа мусора должен быть занесен в Журнал операций с мусором. Нарушение этих требований может привести к штрафам.
Discharge of any type of garbage must be entered in the Garbage Record Book Violation of these requirements may result in penalties.

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				52
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ 12.
РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ФОРМЫ ПЛАКАТОВ
Appendix 12. Recommended forms of posters







	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				53
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ПРИЛОЖЕНИЕ 13. РАСЧЕТ ВМЕСТИМОСТИ ЕМКОСТЕЙ ДЛЯ МУСОРА СУДНА

Appendix 13. CALCULATION OF RECEPTACLES FOR THE SHIP0

1. **Расчет емкостей для сухого мусора**

PCH - Расчет суточных накоплений сухого мусора
Объем емкостей должен рассчитываться из условия накопления сухого мусора на судах, где предусмотрены печи-инсинераторы - за одни сутки. Автономность плавания в данном случае не учитывается.
PCH = 0,002 м.куб./сутких16человек = 0,032м.куб./сутки, где 0,002 м.куб./суткиминимальнаянормана 1 человекавсутки, 16человек – максимальноекол-воэкипажа
Ам – Автономностьплавания
Ам = 10 суток
V= АмхPCH = 10х 0,032м.куб./сутки = 0,32м.куб
V емкостей = 0,32м.куб.
Существующиеемкости:

- 3 контейнеров по 0,25 м.куб. Бытовые отходы (С), в т.ч запрещенный к сбросу (ветошь, бумага, стекло, бутылки, металл, и т.д.)

Общий объем емкостей – 0,75 м.куб

Calculation of receptacles for dry garbage

CDS - Calculation of daily savings of dry garbage
The volume of containers should be calculated from the condition storage of dry garbage on ships where incinerators are provided - per night. Endurance in this case is not considered.

CDS = 0, 002 m3 / day x16 persons = 0, 032 m3 / day, where 0, 002 m3 / day is a minimal norm for 1 person per day, 16persons – the maximum number of crew
Am – endurance
Am = 10 days
V = Am x CDS = 10 x 0,032m3 / day = 0,32m3
V capacity = 0,32 m3
Existing Receptacle:
3 containersof 0,25 m3. Domestic wastes (C), including banned to discharge (rags, paper, glass, bottles, metal, etc)

Total volume – 0,75 m3

2. **Расчет емкостей для пищевых отходов**

PCH - Расчет суточных накоплений пищевых отходов
PCH = 0,003 м.куб./сутки х 16 человек = 0,048 м.куб./сутки, где 0,003 м.куб./сутки минимальная норма на 1 человека в сутки
16 человек – максимальное кол-во экипажа
Ам - Автономность плавания
Ам = 10 суток
V= Ам х PCH = 10 х 0,048 м.куб./сутки = 0,48 м.куб.
V емкостей = 0,48м.куб.
Существующие емкости:

- .3 контейнеров0,1 м.куб. Пищевые отходы (В)

Общий объем емкостей – 0,3 м.куб

Calculation of receptacle for food waste

CDS – Calculation of daily savings of food waste

CDS = 0,003 m3 / day x 16 persons = 0,048m3/day, where 0,003 m3/day is a minimal norm for 1 person per day
16 persons - the maximum number of crew
Am - endurance
Am =10 days
V = Am x CDS = 10 x 0,048m3 / day = 0,48 m3
V capacity = 0,48 m3
Existing Receptacle:
3 containers 0,1m3. Foodwastes (B)

Totalvolume – 0,3m3

Расчет произведен на основании требований: Санитарных правил для морских судов 1984 г, а также с учетом требований Международной Конвенции МАРПОЛ-78.

The calculation was made on the basis of the requirements: Sanitary rules for sea-going vessels in 1984 , as well as the requirements of the International Convention MARPOL 78.

	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ МУСОРОМ Garbage Management Plan				54
Названиесудна Name of Ship	Спасатель Заборщиков/ Spasatel Zaborshchikov	Номер ИМО IMO Number	9593945	Дата корректуры Correction Date	28.03.2018

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ
LISTOFFAMILIARIZATION

№	Фамилия, инициалы Surname, Initials	Должность Rank	Дата Date	Подпись Signature
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				

ФБУ "Морская спасательная служба Росморречфлота"

Federal Budgetary Institution "Marine Rescue Service of Rosmorrechflot"

Идентификационный номер ИМО компании 5715105
IMO Company Identification Number

т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
м/v «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN

Разработан в соответствии с требованиями Правила 37 Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Issued in accordance with requirements of the Regulation 37 of Annex I of MARPOL International Convention, 1973/78.

Одобрен Российским Морским Регистром Судоходства по поручению Морской Администрации Российской Федерации.

Approved by the Russian Maritime Register of Shipping under the authority of the Russian Maritime Administration.

УТВЕРЖДАЮ
APPROVED BY

И.о директора
Приморского филиала
ФБУ "Морспасслужба Росморречфлота"
Primorye Branch of the Federal Budgetary Institution

В.С. Мамров
Vladimir Mamrov

дата/date 12.01.2015г.

т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
m/v «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN

Разработан в соответствии с требованиями Правила 37 Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Issued in accordance with requirements of the Regulation 37 of Annex I of MARPOL International Convention, 1973/78.

Одобрен Российским Морским Регистром Судоходства по поручению Морской Администрации Российской Федерации.

Approved by the Russian Maritime Register of Shipping under the authority of the Russian Maritime Administration.

«УТВЕРЖДАЮ / APPROVED»

Менеджер / Manager

ФБУ «ГОСМОРСПАССЛУЖБА РОССИИ»

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
РС HEAD OFFICE RS
ОДОБРЕНО APPROVED
25 ДЕК 2013
Дата / Date
103

MPSV07.03 - LMPP - 164

СОДЕРЖАНИЕ / CONTENTS /

ВВЕДЕНИЕ / INTRODUCTION / 4

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ / GENERAL /..... 7

2 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ / GENERAL SHIP'S DATA / 8

3 КОМАНДА ПО ЛИКВИДАЦИИ РАЗЛИВОВ НЕФТИ / OIL POLLUTION RESPONSE TEAM / 11

4 ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ / REPORTING REQUIREMENTS / 13
4.1 Когда следует передавать сообщения / When to Report / 13
4.2 Требуемая информация / Reporting Requirements / 14
4.3 С кем следует установить связь / Whom to Contact / 15
4.3.1 Связь с прибрежным государством / Coastal State Contacts / 16
4.3.2 Связь с портом / Port Contacts / 16
4.3.3 Связь с организациями, заинтересованными в судне / Ship Interest Contacts / 16

5 МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСОМ / STEPS TO CONTROL DISCHARGE / 17
5.1 Оценка безопасности и меры предосторожности / Safety assessment and precaution / 17
5.2 Эксплуатационные разливы / Operational Oil Spills / 18
5.2.1 Утечки из труб / Pipe Leakage / 19
5.2.2 Переполнение танков / Tank Overflows / 23
5.2.3 Течь корпуса / Hull Leakage / 23
5.3 Разливы, являющиеся результатом аварий / Spills Resulting from Casualties / 24
5.3.1 Посадка на мель / Grounding / 27
5.3.2 Пожар / взрыв / Fire/Explosion / 29
5.3.3 Столкновение / Collision / 30
5.3.4 Повреждение корпуса / Hull failure / 30
5.3.5 Чрезмерный крен / Excessive List / 32
5.3.6 Неисправность системы герметизации / Containment System Failure / 32
5.3.7 Погружение или затопление судна / Submerged / Foundered / 32
5.3.8 Разрушение судна на мели / Wrecked / Stranded / 34
5.3.9 Опасный выброс паров / Hazardous vapour release / 35
5.4 Действия по уменьшению последствий аварий / Mitigating activities / 35
5.5 Аварийная перекачка нефти / Emergency transfers of oil / 36
5.5.1 Перекачка с судна на судно / Transfers from ship to ship / 36
5.5.2 Перекачка на судне / Transfers on the ship / 38

6 РЕКОМЕНДАЦИИ КАПИТАНУ И ЭКИПАЖУ СУДНА / RECOMMENDATIONS TO THE MASTER AND THE SHIPS CREW / 39
6.1 Остойчивость, аварийная остойчивость и прочность судна / Stability of the ship, damage stability and stress considerations / 39
6.2 Посадка судна / Ship's trim / 40
6.3 Ограничения / Restrictions / 40
6.4 Использование дополнительного нефтесборного оборудования / Additional oil spill equipment usage / 40

7 КООРДИНАЦИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ / NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION / 41

8 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ / ADDITIONAL INFORMATION / 42

РАСПИСКА КАПИТАНА / THE MASTER'S SIGNATURE / 44

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ФОРМА ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ /APPENDIX 1 INITIAL NOTIFICATION FORM / 46

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО СУДНУ / APPENDIX 2 ADDITIONAL SHIPS INFORMATION /..... 50

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 СВОДНАЯ СХЕМА ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ ДЕЙСТВИЙ / APPENDIX 3 SUMMARY FLOWCHART / 74

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПЛЕНКИ / APPENDIX 4 PREDICTION OF SLICK MOVEMENT / 77

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 АНКЕТЫ ОТВЕТНЫХ ДЕЙСТВИЙ / APPENDIX 5 CHECK LISTS FOR RESPONSE /..... 79

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 НАЗНАЧАЕМЫЕ ПУНКТЫ СВЯЗИ /APPENDIX 6 CONTACT ADDRESS/ 86

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 ПУНКТЫ СВЯЗИ В СООТВЕТСТВИИ С MSC- MEPC.6/CIRC.11 /APPENDIX 7 CONTACT ADDRESS IN ACCORDANCE TO MSC- MEPC.6/CIRC.11/ 94

ВВЕДЕНИЕ / INTRODUCTION /

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78), является главным инструментом, разработанным ИМО для целей предотвращения загрязнения моря. Правило 37 Приложения I к этой Конвенции требует, чтобы каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более и каждое иное судно валовой вместимостью 400 и более имели на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией.

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) is a principal instrument established by IMO for preventing marine pollution. Regulation 37 of Annex I of this Convention requires that every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 tons gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.

Уместно отметить, что вышеупомянутое правило было включено в МАРПОЛ 73/78 вследствие существования статьи 3(1)(a) *«Международной конвенции по обеспечению готовности на случаи загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года (БЗНС90)»*. Конвенция БЗНС90 содержит требование к определенным судам иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Судовой план, требуемый в соответствии с правилом 37 Приложения I к МАРПОЛ 73/78 является тем же судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, какой требуется в соответствии со статьей 3(1)(a) Конвенции БЗНС90.

It is pertinent to note that MARPOL 73/78 was amended to include the above-mentioned regulation as a consequence of article 3(I)(a) of the *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (OPRC Convention)*. This Convention contains a requirement that certain ships have on board a shipboard oil pollution emergency plan. The shipboard plan required under regulation 37 of Annex I of MARPOL 73/78 is the same shipboard oil pollution emergency plan that is required under article 3(I)(a) of the OPRC Convention.

Настоящий План составлен в соответствии с требованиями Правила 37 Приложения 1 к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом к ней 1978 года и пересмотренный в соответствии с Резолюциями ИМО МЕРС.86(44), МЕРС.85(44) и Правила 17 Приложения II к МАРПОЛ.

This Plan is written in accordance with the requirements of Regulation 37 of Annex 1 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto and as amended with the IMO Resolutions MEPC.86(44), MEPC.85(44) and Regulation 17 of Annex II of the Convention requires.

Цель данного Плана – обеспечение руководства капитану и лицам командного состава, касающегося необходимых действий по остановке или минимизации неожиданного сброса нефти и смягчению его последствий.

The purpose of the Plan is to provide guidance to the master and officers on board concerning necessary actions to stop or minimize the unexpected discharge of oil and to mitigate its effects.

План включает руководство по контролю как за разливом нефти в несчастных случаях, так и за эксплуатационными разливами в процессе погрузки, разгрузки, заправки (бункеровки), и т.д.

The plan includes guidance to control discharge of oil resulting from casualties, as well as operational discharge of oil during loading, unloading, bunkering operation etc.

Если судно вовлечено в инцидент с загрязнением нефтью необходимо сообщить соответствующей организации, контролировать разлив и организовать координацию с соответствующей организацией, согласно указаниям плана.

When the ship involves in the oil pollution incident, it is necessary to report to the relative organization, to control discharge of oil and to arrange of coordination with the relative organization, according to the guidance in the plan.

Для того чтобы План выполнял свое предназначение он должен быть понятен управляющему персоналу судна на борту и на берегу.

For the Plan to accomplish its purpose, it must be understood by ship management personnel, both on board and ashore.

План содержит всю информацию и рабочие инструкции, требуемые руководством. Дополнения содержат имена, номера телефонов, телефаксов и т.д. всех лиц для связи, упомянутых в плане, а также другие справочные материалы.

The plan contains all information and operational instructions required by the Guidelines. The appendices contain names, telephone, telex numbers, etc. of all contacts referred to in the plan, as well as other reference materials.

За исключением предусмотренного ниже, без предварительного одобрения Администрации (или Классификационного Общества, по ее поручению) любая его часть не должна изменяться или пересматриваться.

Except as provided below, no alternations or revisions shall be made to any part of it with out the prior approval of the Administration (or by the Classification Society, due to Administration's mandate).

Изменения дополнений не требуют одобрения Администрации (или Классификационного Общества, по ее поручению). Капитан судна должен регулярно вносить в Приложение 6 самые последние сведения.

Changes to the appendices will not be required to be approved by the Administration (or by the Classification Society, due to Administration's mandate). The appendices should be maintained up to date by the master of the ship (Appendix 6).

План должен регулярно пересматриваться. Ответственность за изменения несет капитан судна. Пересмотр проводится в интервалы, не превышающие 24 месяца.

The plan should be regularly reviewed. Revision should be responsibility of the master of the ship and will be carried out at intervals not exceeding 24 months.

План является документом для использования на судне капитаном и лицами командного состава, поэтому он должен быть на используемом ими языке. При смене капитана и лиц командного состава, которая приводит к изменению рабочего языка, потребуется издание Плана на новом языке.

The Plan is likely to be a document used on board by the master and officers of the ship. It must therefore be available in the working language of the master and officers. A change in the master and officers which brings about an attendant change in their working language would require the issue of the Plan in the new language.

"Не затрагивая вопрос об ответственности собственников судов, некоторые прибрежные государства считают, что их обязанностью является определение методов и средств борьбы с инцидентом, повлекшим загрязнение нефтью, и санкционирование таких операции, которые могут вызвать дальнейшее загрязнение, например частичной разгрузки судов. В целом государства имеют право на такие действия согласно Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года (Конвенция относительно вмешательства в открытом море)" (см. MEPC.86(44)).

"Without interfering with shipowners' liability, some coastal States consider that it is their responsibility to define techniques and means to be taken against an oil pollution incident and approve such operations which might cause further pollution, i.e., lightening. States are in general entitled to do so under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties. 1969 (Intervention Convention)" (see MEPC.86(44)).

КОНВЕНЦИЯ МАРПОЛ 73/78
ГЛАВА 5
ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ В РЕЗУЛЬТАТЕ ИНЦИДЕНТА, ВЫЗЫВАЮЩЕГО ЗАГРЯЗНЕНИЕ НЕФТЬЮ

Правило 37
Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью

1. Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег.т и более и каждое судно, не являющееся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 рег.т и более должны иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией.*

2. Такой план должен составляться в соответствии с руководством, разработанным Организацией, в письменном виде на рабочем языке капитана и лиц командного состава. План должен включать, по крайней мере:

*a) процедуру, которой должны следовать капитан или другие лица, несущие службу на судах, при сообщении в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, как это требуется в статье 8 настоящей Конвенции и Протоколе I к ней, на основе руководства, разработанного Организацией**;*

b) перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью;

c) подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для ограничения или регулирования сброса нефти в результате инцидента; и

d) процедуры и пункты связи на судне для координации действий на борту судна с национальными и местными властями по борьбе с загрязнением.

* См. Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, разработанное Организацией.

** См. "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязняющими море веществами", принятые Организацией резолюцией А. 851(20).

MARPOL 73/78 CONVENTION
CHAPTER 5
PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN OIL POLLUTION INCIDENT

Regulation 37
Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

1. Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 tons gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.*

2. Such a plan shall be in accordance with guidelines developed by the Organization and written in the working language of the Master and officers. The plan shall consist at least of:

*a) the procedure to be followed by the Master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization**;*

b) the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;

c) a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and

d) the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

* Reference is made to "Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans" developed by the Organization.

** Reference is made to General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants adopted by the Organization by resolution A.851 (20).

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ / GENERAL /

План предназначен для оказания помощи персоналу в действиях при неожиданном сбросе нефти. Его главной целью является обеспечение необходимых мероприятий для предотвращения или уменьшения сброса нефти с судна.

This plan is provided to assist personnel in dealing with unexpected discharge of oil. Its primary purpose is to set in motion the necessary actions to stop or minimize the discharge of oil from the ship.

Действия экипажа по предотвращению любого загрязнения с судов при чрезвычайных обстоятельствах является частью комплекса мер по обеспечению безопасности и живучести судна в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС 74/78).

Actions to be taken by the ship's crew to prevent any pollution from the ship in an emergency are part of a package of measures to provide safety and survivability of the ship as required by the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 74/78).

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

Responsibility for implementation of the plan on board the ship, amendments to be made therein to update addresses and communications means and to bring it in line with the changes occurred on the ship as well as to review it, basing on the results of training, exercises and practical actions of the crew in control of any spills will be placed on the master of the ship.

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

Coordination of the efforts to prevent oil spills will be provided by the "Spill Officer" - Chief Officer. He will be also charged with supervision over training of the crew in implementation of procedures stipulated in this plan.

При работе с Планом наряду с приведенными в ПРИЛОЖЕНИЕ 2 схемами, возможно, потребуется дополнительная техническая документация (спецификация, чертеж общего расположения, расчеты остойчивости и т.п.), местонахождение которой указано в разделе 8.

When dealing with the plan, an additional technical documentation (specifications, general arrangement plans, stability calculations etc.) will be possibly required along with the diagrams and instructions attached in APPENDIX 2. The list of such documentation is depicted in item 8.

2 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ / GENERAL SHIP'S DATA /

Тип	**Type**
Многофункциональное аварийно-спасательное судно с усиленным ледовым классом с наклонным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью, с удлиненной двухъярусной надстройкой бака, носовым расположением жилой надстройки и машинным отделением в средней части, с дизель-электрической энергетической установкой, с двумя полноповоротными винто-рулевыми колонками и носовыми подруливающими устройствами.	Multipurpose salvage vessel with a high ice class, with a raked stem and cruiser aft end, with long two tier forecastle superstructure, with forward deckhouse and engine room amidship, with diesel-electric propulsion plant, with two full rotated rudder-propellers and two bow thrusters.
Назначение	**Purpose**
Патрулирование, аварийно-спасательное дежурство в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов.	Stand by, rescue operation in areas of shipping, fishing, sea oil and gas fields.
Оказание технической поддержки и помощи в районах опасных для мореплавания, добычи морепродуктов, обслуживание транспортных операций в портах.	Providing technical support and assistance in dangerous for shipping, sea foods production areas, servicing of transport operations in ports.
Поиск и оказание помощи терпящим бедствие судам.	Search of and assistance to vessel is in distress.
Поиск, спасение, эвакуация и размещение людей, оказание им медицинской помощи.	Search, rescue, evacuation and placing of people, providing first aid to injured persons.
Снятие с мели и рифов аварийных судов, откачка воды из затопленных отсеков.	Refloat from ground and reef damaged vessels, pumping out water from flooded compartments.
Буксировка аварийных судов и объектов к месту убежищ, а также выполнение морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде.	Towing service of damaged vessels and objects to shelter area, and also providing sea towing of vessels, floating objects and constructions in ice conditions and at open water.
Оказание помощи судам и выполнение спасательных работ в ледовых условиях и на чистой воде.	Providing assistance to vessels and rescue operations in ice conditions and at open water.
Оказание помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря.	Providing assistance at fire fighting at floating and coastal objects accessible from sea.
Тыловое и техническое обеспечение, в том числе выполнение подводно-технических работ водолазов на глубинах до 60 метров.	Supply and logistic support, including performing underwater engineering operations with divers at depth up to 60 m.
Тушение горящего на воде топлива, ликвидация аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН), в том числе с температурой вспышки ниже 60°С.	Fire fighting of burning fuel on water, oil spills response service emergency oil and oil product spill, including with flash point lower than 60°C.
Освидетельствование и очистка подводной части корпуса судов, плавучих и береговых объектов.	Survey and cleaning underwater hull of vessels, floating and coastal objects.

Название судна **«СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»**	**Name of ship** **«SPASATEL ZABORSHCHIKOV»**	
Номер ИМО	***9593945***	IMO Number
Позывной сигнал	***UBJK5***	Call sign
Порт приписки	***Владивосток, Российская Федерация*** ***Vladivostok, Russian Federation***	Port of registry
Год и место постройки, строительный №	***Невский судостроительно-судоремонтный завод, Шлиссельбург, Российская Федерация, №703***	Year and place of building, hull No.
Классификационное общество	***Российский Морской Регистр Судоходства*** ***Russian Maritime Registry of Shipping***	Classification society
Регистровый номер	***100340***	Registered Number
Класс судна	***КМ ★ Arc 5 1 AUT1-ICS OMBO FF3WS DYNPOS-2 EPP Salvage ship***	Class notation
Судовладелец		Shipowner
Менеджер	***ФБУ «ГОСМОРСПАССЛУЖБА РОССИИ»***	Manager

Длина наибольшая, м	***73.00***	Length overall, m
Длина расчетная, м	***64.40***	Length moulded, m
Ширина, м	***15.50***	Breadth, m
Высота борта, м	***6.70***	Depth, m
Осадка по КВЛ, м	***4.50***	Draught DWL, m
Водоизмещение при осадке по КВЛ, т	***3094***	Displacement for DWL, t
Дедвейт при осадке по КВЛ, т	***642***	Deadweight for DWL, t
Осадка максимальная, т	***5.10***	Draught scantling, t
Водоизмещение при макс. осадке, т	***3634***	Displacement for scantling draught, t
Дедвейт при максимальной осадке, т	***1182***	Deadweight for scantling draught, t

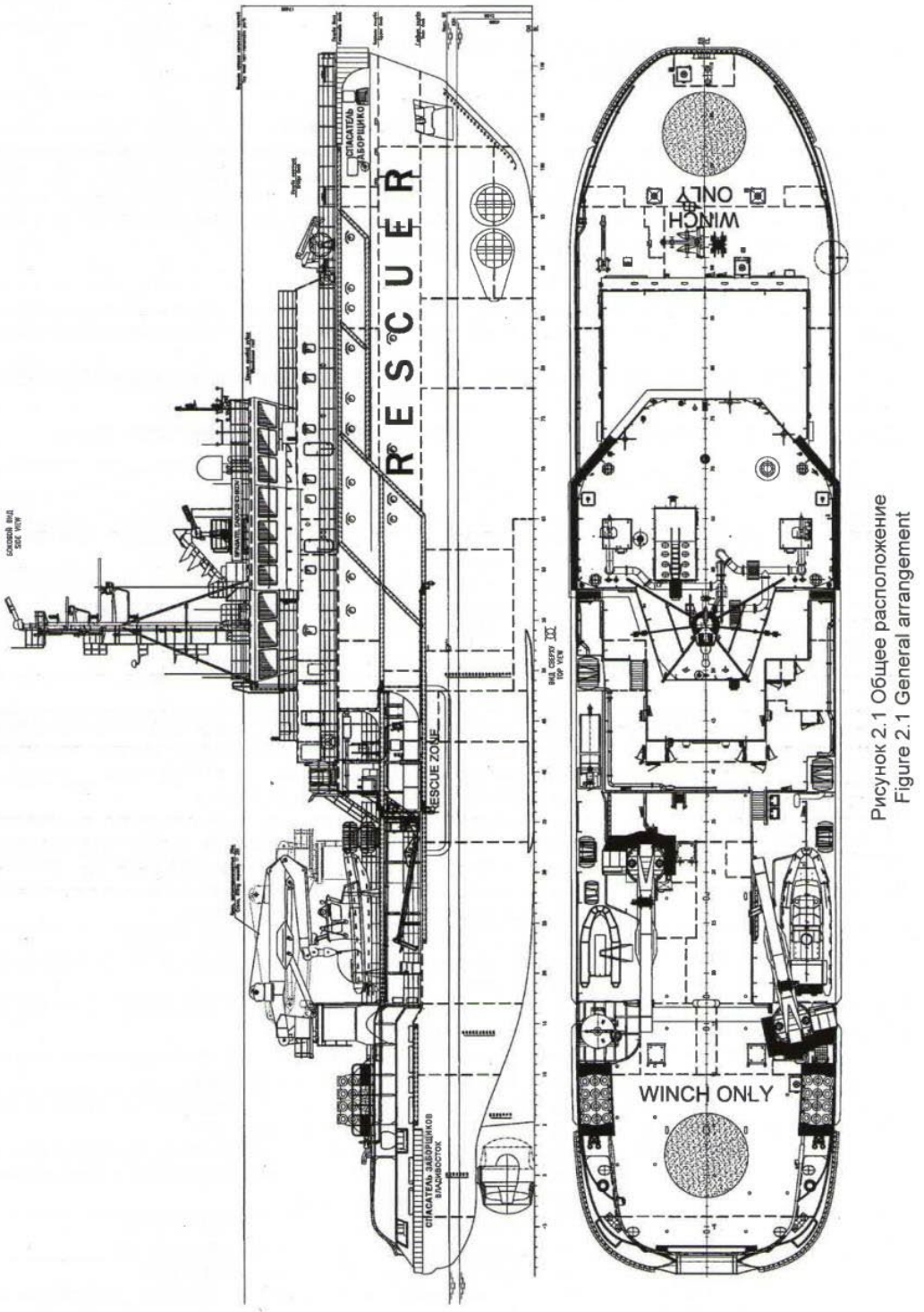


Рисунок 2.1 Общее расположение
Figure 2.1 General arrangement

3 КОМАНДА ПО ЛИКВИДАЦИИ РАЗЛИВОВ НЕФТИ / OIL POLLUTION RESPONSE TEAM /

ОРГАНИЗАЦИЯ

Организация реагирования судна должна обеспечить быстрые ответные действия в случае любого разлива. Следующие члены экипажа т/х **"СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ"** зачислены в команду ликвидации разливов нефти (ЛРН).

Примечание: Состав команды ЛРН будет принят в соответствии с конкретными обстоятельствами каждого разлива.

Чек-листы ответных действий приведены в ПРИЛОЖЕНИИ 5

ORGANIZATION

A ship response Organization is necessary to ensure prompt action in response to any spill. The following officers and crew are assigned to the mv **"SPASATEL ZABORSHCHIKOV"** Spill Response Team.

NOTE: The composition of the Oil Pollution Response Team shall be adapted to the specific circumstances of the actual spill.

Check-lists for Response action are given in the APPENDIX 5

ОБЯЗАННОСТИ КОМАНДЫ ЛРН.

DUTIES OF OIL SPILL RESPONSE TEAM

RANK Пост	POSITION Позиция	DUTIES Обязанности
Captain Капитан	Bridge Мостик	Overall Control on the ship, is at all times responsible for the safety and Welfare of the crew, Cargo and Vessel Полный контроль за судном, постоянно несет ответственность за безопасность и сохранность экипажа, груза и судна
Chief Engineer Старший механик	Bridge Мостик	Dispatch and Coordinate the effect of the Spill Response team Maintenance of Clean-up Equipment. Отправка и координирование действий команды ЛРН. Обслуживание ЛРН оборудование.
Chief Officer (Spill Coordinator) Старший помощник (Координатор ликвидации разлива)	On the Scene На месте проишеств.	On-scene Control, Training Control; is Ship Spill Response Officer and is responsible to the captain for training vessel crew members how to carry out spill response efforts, and for coordinating all on board response actions in all case of spill. Контроль на месте происшествия, контроль обучения; является помощником капитана и отвечает за действия экипажа во время разливов, ответственен перед капитаном за обучение членов экипажа по устранению разливов, за координацию всех действий экипажа судне в случае разлива.
Second Officer Второй помощник	On the scene На месте проишеств.	Assistance to spill Coordinator. Lowering of life boat. Помощь координатору ликвидации разлива, спуск спасательной шлюпки
Second Engineer Второй механик	Engine Control Room МО ЦПУ	Operation of various machineries and equipment under the instruction of spill coordinator. Эксплуатация различных механизмов и оборудования по указанию координатора ликвидации разлива
Third Engineer Третий механик	On the scene На месте проишеств.	Assistance to spill coordinator Close openings of engine room and accommodationю Removal of source of spill Помощь координатору ликвидации разлива, закрытие вентиляционных отверстий в машинном отделении и надстройке, устранение источника разлива
Chief Operator Радист	Radio room Радиорубка	Communication under the instruction of the Captain Связь в соответствии с распоряжениями капитана
Boatswain Боцман	On the scene На месте проишеств.	Assistance to spill coordinator. Removal operation Помощь координатору ликвидации разлива. Операции по уборке разлива.

Quarter Master A Капитан-наст.	Bridge Мостик	Steering and signal under the instruction of the Captain Управление судном и оповещение в соответствии с указаниями Капитана
No.1 Oiler Моторист No1	On the scene На месте проишеств.	Assistance to spill coordinator. Removal operation Помощь координатору устранения разлива. Операции по уборке разлива.
No.2 Oiler Моторист No.2	Engine room МО	Assistant to Second Engineer Помощь второму механику
Other crew Остальной экипаж	On the scene На месте проишеств.	Removal operation under the instruction of spill coordinator Операции по уборке разлива в соответствии с указаниями координатора ликвидации разлива

Конкретные обязанности судового персонала должны быть указаны в судовом расписании по тревогам и пожарных планах.

Specific personnel assignments for anticipated tasks should be identified in the onboard muster lists and fire-fighting lists.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ РАЗЛИВ НЕФТИ:

- Ответственный за бункеровку или перекачку;
- Старший механик;
- Старший помощник;
- Дополнительный персонал в зависимости от природы и размеров разлива.

OPERATIONAL OIL SPILL :

- The officer in charge of the bunkering or transfer operation;
- Chief Engineer;
- Chief Officer;
- Additional personnel depending on nature and extent of the oil spill.

АВАРИЙНЫЙ РАЗЛИВ:

1. Капитан;
2. Старший механик;
3. Старший помощник;
4. Вахтенный офицер (мостик / палуба);
5. Вахтенный офицер (машинное отделение);
6. Судовой механик;

- дополнительный персонал по требованиям конкретных обстоятельств.

CASUALTY OIL SPILL :

1. Master;
2. Chief Engineer;
3. Chief Officer;
4. Duty Officer bridge / deck;
5. Duty Officer engine room;
6. Ship's Mechanic;

- additional personnel as required under the relevant circumstances.

Командный пост:

При обнаружении или сообщении о любом разливе Командный пост будет предусмотрен на мостике с целью приема и сбора информации, информирования капитана, подготовки своевременных отчетов компании и правительственным властям.

Command Post:

Upon discovery or report of any spill a Command Post will be established on the bridge to receive and compile information, keep the captain informed, and make timely reports to company and government authorities.

4 ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ / REPORTING REQUIREMENTS /

4.1 Когда следует передавать сообщения / When to Report /

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

Report on a pollution incident should be made without any delay. The report, whenever possible, will be made via radio, telephone, telex, but in any case by the quickest means available at the time of incident. The radio report should be made as far as possible in the first place.

Сообщение ближайшему прибрежному государству требуется всякий раз, когда происходит фактический:

A report to the nearest Coastal State is required whenever there is an actual:

- Сброс во время эксплуатации судна нефти, количество или мгновенная интенсивность сброса которой превышает допустимые Конвенцией МАРПОЛ 73/78 нормы.
- Discharge of oil during ship operations in excess of the quantity or instantaneous rate permitted by MARPOL 73/78.
- Сброс нефти в результате повреждения судна или его оборудования или в целях обеспечения безопасности судна или спасения людей на море.
- Discharge of oil caused by damage to the ship or its equipment or a necessity to secure the safety of the ship or to save life at sea.

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

A report to the nearest Coastal State should be made where there is probability or likelihood of a discharge, in the following cases:

- Повреждение, выход из строя или поломка, которые влияют на безопасность судна; примерами таких ситуаций являются столкновение, посадка на мель, пожар, взрыв, повреждение конструкции, затопление, смещение груза;
- Damage, failure or breakdown which may adversely affect safety of the ship; examples of such situations are collision, grounding, fire, explosion, structural damage, flooding, cargo shifting;
- Выход из строя или поломка механизмов и оборудования, которые ведут к нарушению безопасности мореплавания; примерами таких случаев являются выход из строя или поломка рулевой машины, главного двигателя, электроэнергетической установки, основного судового навигационного оборудования.
- Failure or breakdown of the machinery and equipment which may result in impairment of the safety of navigation; examples of such cases are failure or breakdown of steering gear, propulsion, electrical generating system or essential shipborne navigational aids.

При оценке необходимости передачи сообщений должны учитываться, как минимум, следующие факторы:

In judging whether a report must be made the following factors should be at least taken into account:

- характер повреждения, выход из строя или поломка судовых механизмов или оборудования;
- the nature of damage, failure or breakdown of the ship, machinery or equipment;
- положение судна и близость его к берегу, навигационным опасностям;
- the location of the ship and its proximity to land or other navigational hazards;
- погода, прилив, течение и состояние мо-
- present weather, tide, current and sea state;

ря;

- интенсивность движения.
- traffic density.

4.2 Требуемая информация / Reporting Requirements /

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

The initial notification form is set forth in Table of APPENDIX 1. The same form should be, as far as possible, used for additional notifications. The notification form is based on IMO Resolution A.851(20) "General Principles for Ship Reporting System and Ship Reporting Requirements Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants".

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

Whenever any linguistic problems are likely to occur the languages used should include English with a recourse being made where applicable, to a standard nautical phrase-book. To transmit detailed information the International Code of Signals may be used. In the latter case letter index in the report text should be immediately followed by a relevant statement.

После передачи первоначального сообщения в объеме таблицы из Дополнения 1, как можно ранее и насколько это практически возможно, следует передать дополнительное сообщение, содержащее информацию важную для защиты морской среды. Эта информация должна включать пункты: PP, QQ, RR, SS, XX.

After transmission of the initial report within the scope of the Table from Appendix 1 an additional report containing the information essential for the protection of the marine environment should be as soon as possible and so far as practicable transmitted. This information should include items PP, QQ, RR, SS,XX.

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

The following additional information should be sent to the owner or operator either at the same time as the initial report or as soon as possible thereafter:

- дополнительные детали повреждения судна и оборудования;
- further details of damage to ship and equipment;
- сохраняются ли имеющиеся повреждения до сих пор;
- whether damage is still being sustained;
- оценка пожароопасности и предпринятые меры предосторожности;
- assessment of fire risk and precautions taken;
- размещение груза на борту и его количество;
- disposition of cargo on board and quantities involved;
- число несчастных случаев;
- number of casualties;
- ущерб и повреждения, нанесенные другим судам;
- damage to other ships;

- время (GMT), когда была запрошена помощь и время, в течении которого она ожидалась;
- наименование спасателя и тип спасательного оборудования;
- была ли затребована дальнейшая дополнительная помощь;
- первейшие требования в запасных частях и других материалах;
- любая другая важная информация.

В случае оказания или намерения оказать помощь другому судну, вовлеченному в инцидент, капитан должен сообщить сведения о своем судне и судне, вовлеченном в инцидент, а также о принятых или планируемых мерах по оказанию помощи и информировать о дальнейшем развитии событий, если передача такой информации не наносит ущерба проведению операций по оказанию помощи.

В сообщении о разливе в порту России должно быть указано:

- название судна;
- местонахождение судна (причал, район стоянки);
- производимые судном операции;
- дата и время обнаружения разлива;
- краткая характеристика загрязненной акватории порта (размер нефтяного пятна, состояние моря и погоды);
- источник разлива;
- фамилия и должность лица, передавшего сообщение.

После передачи сообщения делается запись в судовом журнале с указанием текста сообщения и адресатов, которым оно передано.

- time (GMT) assistance was requested and time assistance expected to arrive at the scene;
- name of satvator and type of salvage equipment;
- whether further assistance was requested;
- priority requirements for spare parts and other materials;
- any other important information.

In case of rendering assistance to another ship involved in an incident or an intention to tender it the Master should report data on his ship and the ship involved in the incident and about actions that has been taken or are planned, and inform on the further course of events, if the transmission of such information does not damage the process of rendering assistance,

The report on the oil discharge in a port of Russian Federation should contain:

- ship name;
- location of the ship (terminal or mooring place);
- operations taking place aboard the ship;
- date and time of spotting the discharge;
- brief details of spoiled aquatorium (size of oil slick, condition of the sea and the weather);
- source of the discharge;
- name and post of a person who delivered the report.

After the report is transmitted a relevant statement in the Ship's Logbook should be made with depicting the contents of the report and the addressees it was delivered to.

4.3 С КЕМ СЛЕДУЕТ УСТАНОВИТЬ СВЯЗЬ / WHOM TO CONTACT /

При вовлечении в инцидент, вызывающий загрязнение или его вероятность, судно должно поддерживать связь с пунктами связи прибрежного государства или порта, с организациями, заинтересованными в судне.

Пункты связи представлены в ПРИЛОЖЕНИИ 6. Связь должна поддерживаться круглосуточно.

A ship being involved in an incident causing pollution or likelihood thereof should maintain contacts with the focal points of the Coastal State or port, parties with an interest in the ship.

A list of contacts is given in Appendix 6. The contacts should be maintained on a round-the-clock bases.

4.3.1 Связь с прибрежным государством / Coastal State Contacts /

Связь с прибрежным государством начинается с первоначального сообщения, передаваемого в соответствии с первым абзацем раздела 4.2 данного Плана.

A contact with the Coastal State is begun with the initial report to be made as stated in the first block of the section 4.2 of this Plan.

При отсутствии в разделе ПРИЛОЖЕНИЕ 6 необходимого пункта связи или в случае невозможности или задержки в установлении связи с пунктом, указанном в разделе ПРИЛОЖЕНИЕ 7, следует связаться с ближайшей береговой радиостанцией, назначенной станцией для сообщения о движении судов, или спасательно-координационным центром скорейшим из имеющихся наличии средств.

In the absence in section APPENDIX 6 a listed focal point or where the responsible authority cannot be contacted without delay with point listed in section APPENDIX 7 the ship should contact the nearest coast radio station, designated as the ship movement reporting station, or Rescue Coordination Center by the quickest available means.

4.3.2 Связь с портом / Port Contacts /

В ПРИЛОЖЕНИЕ 6 документа следует включить информацию о регулярных портах захода. Если это неосуществимо, по прибытию в порт капитан должен получить подробные сведения, касающиеся местного порядка передачи сообщений.

Information on regularly visited ports should be included in APPENDIX 6 of this document. If this is not feasible, master should obtain details concerning local reporting procedures upon arriving in the port.

На судне необходимо быть готовыми связаться со следующими портовыми службами и официальными лицами:

- Капитан порта;
- Отдел пожарной охраны (на случай взрыва и/или пожара);
- Агент;
- Портовые власти;
- Представитель P&I Club;
- Судовладелец / управляющий;
- Фрахтователь;
- Подрядчик по очистительным работам.

Provision should be made on board for contacts with the following port agencies and officials:

- Terminal / loading master;
- Local fire department (in case of explosion and/or fire);
- Agent;
- Port authority;
- The ship's local P&I representative;
- Owner / manager;
- Charterer;
- Clean-up contractor.

4.3.3 Связь с организациями, заинтересованными в судне / Ship Interest Contacts /

В ПРИЛОЖЕНИЕ 7 документа должны содержаться подробные сведения о всех сторонах, представляющих интересы судна, которых следует информировать в случае инцидента.

The APPENDIX 7 of this document should provide details of all parties with an interest in the ship to be advised in the event of an incident.

Капитан судна отвечает за передачу информации всем заинтересованным сторонам.

Mater is responsible for informing the various interested parties

5 МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСОМ / STEPS TO CONTROL DISCHARGE /

Основная задача судового персонала не допустить даже минимального сброса нефти со своего судна за борт.

Если же по каким-то причинам сброс произошел, то должны быть приняты все возможные и целесообразные меры для сведения к минимуму такого сброса, а в судовом журнале должна быть произведена запись с изложением обстоятельств и причин сброса.

The main goal of the ship's crew is to prevent even the minimal discharge of oil from the ship into the sea.

If by some reason a discharge occurs all possible and expedient means should be used to minimize the scope of such discharge and the statement on the circumstances and causes of the discharge should be made in the ship's Logbook.

5.1 ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ И МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ / SAFETY ASSESSMENT AND PRECAUTION /

1.Оценка ситуации

Когда аварийная ситуация приводит к любой, даже незначительной потере эксплуатационной способности судна, капитан должен оценить, к чему может привести эта ситуация, если никакие ответные шаги не будут предприняты. Он должен оценить, насколько долго можно разрешить этой ситуации развиваться, учитывая возможные изменения в погоде или такие обстоятельства, такие как дрейф в сторону берега.

2 План действий

Капитан должен произвести все возможные действия для исправления ситуации, первоначально наиболее выгодно используя собственные ресурсы судна, пока не будет возможно получение помощь со стороны.

План действий должен быть разработан принимая во внимание следующие факторы:

1. Природные условия, обстоятельства и срочность ситуации
2. Судовые устройства и системы (пропульсивная установка, рулевое устройство, электростанция, грузовая система и т.д.) которые остаются в эксплуатации, и возможность их использования для улучшения ситуации.
3. Способность персонала судна минимизировать или полностью устранить результаты аварии и восстановить эксплуатационное состояние судна.
4. Использование альтернативных способов для преодоления эксплуатационных проблем.
5. Естественное влияние ветра, волн, течения и т.д. и пути его использования.

1. Evaluation of situation

When a casualty causes any loss of the operational capability of a ship, however slight, the captain must evaluate the situation that could arise if no corrective action were to be taken. He must assess how long the present situation can be permitted to continue, taking into account the possible changes in the weather or circumstances such as drift towards the shore.

2. Plan of action

The captain should take whatever action is possible to remedy the situation, initially making the best use of the ship's own resources until outside assistance can be obtained.

A plan of action should be developed taking account of the following factors;

1. The nature, circumstances and urgency of the situation
2. The various ship systems(main propulsion, steering, electrical, cargo, etc.) that remain operative and how they can be applied to relieve the situation.
3. The ability of ship's personnel to minimize or nullify the effects of the casualty and to restore the ship's capability.
4. The use of alternative means to overcome the operational deficiency.
5. The natural effect of wind, sea, current, etc. and ways to take advantage of them.

6. Использование помощи и оборудования со стороны и меры для по размещению на борту судна этой помощь.
7. Риск загрязнения.
8. Если судно находится в неизбежной опасности, и если все остальное претерпело неудачу, то чрезвычайные меры должны быть приняты во избежание людских жертв, для минимизации ущерба собственности и смягчения результатов загрязнения.

Это может быть произведено путем использования собственных судовых средств или наниманием очистной компании.

6. The use of outside assistance and the measures to be taken on board the ship to accommodate such assistance.
7. The risk of pollution.
8. If the ship is in imminent peril and if all else fails, the extreme measures to be taken to avoid loss of life, to minimize damage to property and to mitigate the effects of pollution.

This may be through the use of on-board resources or by hiring a clean-up company.

5.2 Эксплуатационные разливы / Operational Oil Spills /

В целях предотвращения аварийных эксплуатационных разливов нефти необходимо строгое соблюдение требований следующих судовых документов:

- **Система топливная**
  - Прием, перекачка, выдача и сепарация топлива. Техническое описание и инструкция по эксплуатации №...
  - Хранится у старшего механика, папка №...
- **Система масляная.**
  - Техническое описание и инструкция по эксплуатации №...
  - Хранится у старшего механика, папка №...
- **Система термального масла.**
  - Техническое описание и инструкция по эксплуатации №...
  - Хранится у старшего механика, папка №...
- **Система сбора и выдачи нефти.**
  - Техническое описание и инструкция по эксплуатации №...
  - Хранится у старшего механика, папка №...
- **Система воздушных и измерительных труб.**
  - Техническое описание и инструкция по эксплуатации. №...
  - Хранится у старшего механика, папка №...

Наибольшая вероятность эксплуатационного аварийного разлива нефти может иметь место при бункеровке судов.

To prevent the emergency operational oil spills requirements of the following ship's documents should be strictly adhered to:

- **Fuel system**
  - Receipt transfer, discharge and separation of fuel oil. Description and instructions. No...
  - To be kept by the Chief Engineer, folder No...
- **Lubricating oil system.**
  - Description and instructions No ...
  - To be kept by the Chief Engineer, folder No...
- **Oil recovery system.**
  - Description and instructions No ...
  - To be kept by the Chief Engineer, folder No...
- **Thermo oil system.**
  - Description and instructions No ...
  - To be kept by the Chief Engineer, folder No...
- **Air and sounding tube system.**
  - Description and instructions. No...
  - To be kept by the Chief Engineer, folder No...

The most likely emergency operational oil spill can occur during loading or discharging of oil bunkers.

В случае пролива топлива на палубу при бункеровке необходимо прекратить прием топлива и приступить к устранению последствий пролива: ограничить растекание пролива по палубе, оградив по периметру подручными средствами, и организовать сбор разлитых нефтепродуктов в ведра, бочки и т.п. и с помощью впитывающих нефть материалов (песок, опилки, ветошь).

Should oil be spilt upon the deck during bunkering operations loading of oil bunkers should be ceased and steps taken to eliminate the aftereffects by limiting the spread of the spill by fencing it with any available means and scooping the spillage into buckets, drums etc. and cleaning it up using oil absorbing materials (sand, sawdust, rugs).

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

No oil spill upon the deck is allowed to be washed away to the sea. Care should be exercised that the oil soiled sand, sawdust, rugs are not cast over board the side. The sand should be disposed ashore. The sawdust and rugs should be disposed ashore.

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

- Информировать ответственное лицо берегового персонала (координаты указаны в ПРИЛОЖЕНИИ 6);
- сделать соответствующую запись в судовом журнале.

Upon discovery of an oil slick in the vicinity of the ship the following measures should be implemented immediately:

- Inform the responsible person of the port personnel (Appendix 6);
- Make appropriate statement in the ship's logbook.

Возобновление приемки топлива возможно только после устранения причин утечки нефти 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.

After dealing with the cause of the oil leakage and obtaining permission from appropriate authority loading of the bunkers may be resumed. Information about the oil discharge should be transmitted to the responsible person of port personnel, owner, terminal master and ship agent.

5.2.1 Утечки из труб / Pipe Leakage /

Районами вероятного выброса нефти т/х "**СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ**" при эксплуатационных разливах являются:
1) районы выхода воздушных труб топливных цистерн;
2) станции приема топлива и масла.
3) станция выдачи собранной нефти

Places of possible oil spill on mv "**SPASATEL ZABORSHCHIKOV**" during operational oil spills are, as follows:
1) oil store tanks air-escape pipes outlet;
2) bunker reception stations;
3) discharge station of recovered oil.

При разливах топлива на палубу судна необходимо:
1) остановить насосы и оповестить оператора на берегу или капитана / сменного помощника капитана плавучего бункеровщика или сборщика льяльных вод о прекращении нефтяных операций;
2) принять все возможные меры по прекращению дальнейшего вылива топлива на палубу и исключению ее сброса с палубы за борт с остановкой бункеровочных операций, перепуском топлива из переполненного танка, в пустой или не полностью

Should an operational oil spill occur on deck:
1) stop oil pumps and inform the operator on shore or the master/officer on duty of a bunkering vessel or oily bilges collection vessel about the stoppage of oil operations;
2) take all necessary measures to stop further outflow of oil on the deck and prevent it from escaping overboard by shutting down bunkering operations, bypassing the oil from the overfilled tank to an empty or slack tank;

заполненный;	
3) доложить о разливе капитану, офицеру по разливам - старшему помощнику капитана и старшему механику;	3) advise the master, oil spill officer-chief officer and chief engineer about the spill;
4) офицеру по разливам - старшему помощнику капитана, ввести в действие настоящий План;	4) have the oil spill officer - chief officer initiate this Plan;
5) принять меры по обеспечению пожарной безопасности в районе разлива;	5) ensure fire safety in the area of spill;
6) произвести силами палубной вахты тщательный осмотр поверхности моря вокруг судна;	6) have the deckhands on duty perform thorough visual inspection of the sea surface around the vessel;
7) вахтенному помощнику капитана собрать персонал аварийной группы ЛРН (по ликвидации разливов нефти) в районе разлива;	7) muster by order of the officer on duty the Oil pollution prevention team in the area of spill;
8) аварийной группе ЛРН приступить к сбору нефти с палубы судна подручными средствами в переносные емкости;	8) have the Oil pollution prevention team start to remove the oil spilled on deck by handy means into portable containers;
9) установить источник разлива, обстоятельства, приведшие к сбросу на палубу включая тип разлитой нефти;	9) identify the source of discharge, circumstances that led to the discharge on the deck include the type of oil;
10) оценить размеры разлива и возможные последствия его;	10) estimate the amount of oil lost and possible consequences;
11) собранную в поддоны и переносные емкости нефть слить в одну из топливных цистерн через мерительную или воздушную трубу;	11) drain the oil removed into oil trays and portable containers into one of the bunker tanks through a sounding or air pipe;
12) загрязненные нефтью сорбирующие материалы (опилки, песок, ветошь и т.п.) собрать в отдельную емкость для передачи на берег;	12) collect oily sorbent materials (sawdust, sand, rags, etc.) into a separate container for disposal ashore;
13) после сбора с палубы разлившейся нефти оценить возможность возобновления и продолжения нефтяных операций, которые были прерваны при разливе, и время возобновления операций;	13) decide, after the spill has been removed from the deck, whether it is possible to renew and continue oil operations interrupted during the discharge of oil, and time of same;
14) сделать запись в судовом журнале обо всех обстоятельствах разлива.	14) make entries into the Ship's logbook concerning all circumstances of the discharge.
При разливах нефти (топлива) за борт необходимо:	If the discharged oil escapes overboard:
1) остановить насосы или оповестить оператора на берегу или капитана/сменного помощника капитана плавучего бункеровщика или сборщика льяльных вод о прекращении нефтяных операций;	1) inform the operator on shore or the master/officer on duty of a bunkering vessel or oily bilges collection vessel about the stoppage of oil operations;
2) принять меры по прекращению дальнейшего вылива нефти на палубу и сброса ее с палубы за борт путем остановки нефтяных операций, перепуска нефти из переполненного танка, в пустой или не полностью заполненный;	2) take all necessary measures to stop further outflow of oil on the deck and prevent it from flowing over side by shutting oil operations by-passing the oil from the overfilled tank to an empty or slack tank;
3) доложить о разливе капитану, офицеру по разливам - старшему помощнику и старшему механику;	3) advise the master, oil spill officer-chief officer-and chief engineer about the discharge;

4) офицеру по разливам – старшему помощнику ввести в действие настоящий План;
5) передать сообщение о разливе в соответствии, с разделом 4 настоящего Плана;
6) силами палубной вахты произвести тщательный осмотр поверхности моря вокруг судна;
7) аварийной группе ЛРН произвести ликвидацию разлива с палубы судна в соответствии с рекомендациями настоящего Плана;
8) офицеру по разливам - старшему помощнику обеспечить запись состава и количества технических средств и персонала, участвующий в ликвидации разлива с акватории порта, времени работы их по сбору нефти (топлива).
9) сделать запись в судовом журнале обо всех обстоятельствах разлива;
10) произвести запись в Журнале нефтяных операций, часть I (раздел "Случайные или другие исключительные сбросы нефти". Код G) при нефтяных операциях.

4) have the oil spill officer-chief officer initiate this Plan;
5) inform about the discharge in accordance with Section 4 of this Plan;
6) have the deckhands on duty perform thorough visual inspection of the sea surface around the vessel;
7) have the Oil pollution, prevention team clean up the contained on deck in accordance with the recommendations of this Plan;
8) oil spill officer-chief officer is to make entries on the composition and number of technical means and personnel employed during the spill clean up in the port and the time they worked;
9) make entries into the Ship's logbook regarding ail circumstances of the spill;
10) make entries into the Oil Record Book, part I (section "Accidental or other exceptional discharges of oil", Code G) during oil operations.

Действия экипажа приведены ниже в табличной форме.

The crew should take the following measures (see next Table):

Необходимые действия	Actions to be taken	Ответственный Responsible pers.
Остановить насос, подающий нефтепродукты по поврежденному трубопроводу;	Stop the pump delivering oil through the affected line;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Перекрыть ближайшие к месту повреждения вентили. При принятии решения по перекрытию вентилей и остановке насоса должно быть учтено, что данные действия не приведут к прекращению подачи топлива к жизненно необходимым для функционирования судна механизмам;	Close the valves nearest to the source of leakage. When making decision for closing valves and stopping the pump it should be borne in mind that this action will not result in failure of oil supply to vital machinery;	Третий механик Third Engineer
Запустить пожарный насос, подготовить систему пожаротушения и принять меры по предотвращению возгорания пролитого нефтепродукта;	Start fire pump, prepare fire protection system for operation and take precautions to prevent ignition of the spill oil;	Вахтенный мех-к Электромеханик Engineer on duty Electrical engin.
Приступить к ликвидации последствий аварии.	Begin correcting aftereffects	Старший мех-к Chief engineer

При обнаружении утечки при бункеровочных операциях необходимо руководствоваться следующим (см. таблицу, ниже).

Upon discovery of a pipe leakage during bunkering operations follow the next requirements (see next Table).

Необходимые действия	Actions to be taken	Ответственный Responsible pers.
Первоочередные	**Immediate actions**	
Объявить общесудовую тревогу с указанием вида тревоги и места разлива нефти;	Sound emergency alarm with the kind of alarm and spilling location being indicated;	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Прекратить прием топлива и закрыть клапаны на поврежденном трубопроводе;	Cease loading of bunkers oil and close the valves on the affected lines	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Запустить пожарный насос и подготовить к запуску систему пожаротушения;	Start the fire pump and prepare the fire protection system for operation;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Проинформировать портового специалиста, руководящего погрузкой об инциденте.	Inform the terminal / loading master about the incident;	Вахтенный пом. Deck officers on duty
Дальнейшие	**Further actions**	
Найти источник утечки;	Locate the source of leakage;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Организовать сбор разлитой на палубе нефти и принять меры по недопущению ее попадания за борт; при необходимости использовать сорбенты и допустимые растворители;	Begin clean-up procedures and take measures to contain spillage; if necessary, use sorbents and permissible solvents;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Наблюдать за водной поверхностью и при появлении нефтяных пятен от попавшей с судна за борт нефти сообщить властям;	Keep watch over the water surface and if and oil slick is detected alert the shore authority;	Вахтенный пом. Старший пом. Duty deck officer Chief officer
При попадании нефти за борт, во избежание растекания ее на большую поверхность, организовать обвод пятна с помощью судовой шлюпки синтетическим канатом или другими имеющимися средствами;	If oil has been split to the sea then to prevent it being spread over a large surface arrange, if the weather conditions permit it, containment of the oil slick with a synthetic rope or other means available, using the ship's boat;	Вахтенный пом. Старший пом Deck officer on duty Chief officer
Оценить количество пролитой нефти и размер нефтяного пятна;	Assess the quantity of the oil spill and size of the oil slick;	Старший мех-к Chief engineer
Прекратить, при необходимости, подачу второстепенного воздуха в машинное отделение;	Stop, if necessary, non-essential air intake to engine room;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
В случае, возгорания нефти – действовать согласно расписанию по пожарной тревоге;	Should oil catch fire it will be handled under the ship's Fire Plan;	
Составить список личного состава и оборудования, задействованных в ликвидации разлива нефти на акватории порта, с указанием затраченного времени;	Record the composition and number of stuff and equipment involved in dealing with the oil spill in harbour waters and the time spent	Старший помощ. Chief officer
Произвести соответствующие записи в судовом журнале и в журнале нефтяных операций	Make a relevant statement in the Ship's Logbook and Oil Record Book.	Вахтенный пом. Старший мех-к Duty deck officer / Chief engineer

5.2.2 Переполнение танков / Tank Overflows /

При переполнении топливных танков и разлива топлива на палубу необходимо действовать в соответствии с п. 5.2.1 данного Плана.

Дополнительно следует осуществить перепуск излишков топлива из переполненного танка в пустые или частично заполненные танки или на берег.

Should a bunker tank overflow occur and has been spill upon deck steps should be taken in accordance with procedures 5.2.1 of this Plan.

Further steps should include transfer of excess bunker from the overflowed tank to an empty or slack tank or to shore.

5.2.3 Течь корпуса / Hull Leakage /

При обнаружении нефти на воде рядом с судном во время стоянки или при движении, когда появление нефти не может быть объяснено эксплуатационными причинами или бункеровкой, можно предположить возможность утечки через корпус (см. ниже).

If oil is noticed on the water near the ship while at standstill or under way and cannot be accounted for by operational reasons, bunkering or oil operations, the possibility of hull leakage should be suspected (see next Table).

Необходимые действия	Actions to be taken	Ответственный Responsible pers.
Объявить общесудовую тревогу;	Sound emergency alarm;	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Прекратить прием топлива или масла, если они производились;	Cease loading of bunkers or oil if it was done;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
В соответствии с обстановкой снизить или остановить ход судна, если на ходу, зафиксировать данные об осадке, крене и дифференте судна;	Depending on the situation, slow down or stop the ship if under way, record the draft, list and trim data;	Капитан Master
Проинформировать специалиста порта;	Inform the terminal loading master;	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Запустить пожарный насос и подготовить к запуску систему пожаротушения;	Start the fire pump and prepare the fire protection system for operation;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Определить место утечки нефти. При незначительной утечке место повреждения корпуса определяется визуально, т.к. определение путем замера уровня в танке в данном случае малоэффективно.	Locate the source of oil leakage. If leakage is slight the affected hull area will be identified by visual inspection since identification by checking tank ullages is ineffective in this case.	Старший пом. Chief officer
Перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденным танком;	Shut off pipelines connected with the affected tank;	Старший мех-к Chief engineer
Уточнить наличие и количество масла или топлива в танках;	Ascertain presence and amount of oil or bunkers in the tanks;	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Подготовить насосы для перекачки масла или топлива из поврежденного танка;	Prepare pumps to transfer the oil or bunkers from the affected tank;	Старший мех-к Chief engineer
При необходимости закачать воду в поврежденный танк для создания водяной подушки и предотвращения дальнейших потерь топлива;	When appropriate, pump water into the affected tank to create a water cushion to prevent further oil fuel loss;	Старший пом Старший мех-к Chief officer Chief engineer
Подготовить и доложить капитану ва-	Prepare and submit to the Master	Вахтенный мех-к

рианты накренения, дифферентования и спрямления судна для вывода поврежденной части корпуса из воды и варианты перекачки бункера из поврежденных танков с учетом остойчивости и прочности судна;	heeling, trimming and righting schemes to emerge affected hull portion and schemes to transfer oil or bunkers from the affected tanks with due regard for ship stability and hull stress;	Engineer on duty
Частично откачать или перекачать масло или топливо из поврежденных танков;	Pump out partially or transfer the oil or bunkers from the affected tank;	Старший пом. Chief officer
Устранить течь корпуса;	Stop hull leakage;	Старший пом. Chief officer
Оценить количество вылитого топлива;	Assess the amount of the spill oil;	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Сделать запись в судовом журнале и журнале нефтяных операций.	Make statement in the Ship's Log-book and Oil Record Book.	Старший мех-к Chief engineer

5.3 РАЗЛИВЫ, ЯВЛЯЮЩИЕСЯ РЕЗУЛЬТАТОМ АВАРИЙ / SPILLS RESULTING FROM CASUALTIES /

Крупные разливы нефти могут произойти в результате аварии судна – повреждений днища при посадке на мель, повреждений борта при столкновении судов, повреждений судна при пожаре и взрыве.

В результата таких инцидентов условно принимается, что за борт т/х "СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ" может попасть нефть из 2-х смежных поврежденных танков.

Основные действия при аварийных разливах должны быть направлены на предотвращение или уменьшение дальнейшего вылива из поврежденных танков и цистерн наряду с обеспечением живучести судна и безопасности экипажа.

При авариях, вызывающих разливы, немедленно должны быть рассмотрены меры, направленные на предотвращение пожара и взрыва, такие как изменение курса с тем, чтобы судно находилось с наветренной стороны от нефтяного пятна, закрытие второстепенных воздухозаборников и т.д.

Если судно находится на мели и поэтому не может маневрировать, должны быть устранены все возможные источники воспламенения и должны быть приняты меры по предотвращению поступления паров в жилые помещения и машинное отделение.

Large oil spills can occur as a result of a casualty due to ship's bottom damage caused by grounding or the damage, to the ship's side caused by a collision with another vessel, or damage to ship caused by a fire/explosion.

As a result of such incidents it is conventionally assumed that the oil from the two adjacent damaged tanks can be spill into the water from the mv "SPASATEL ZABORSHCHIKOV".

Basic measures during accidental spills should be directed, to the prevention or reduction of further outflow of oil from the damaged bunker tanks in combination with steps on the vessel's damage control and safety of crewmembers.

In casualties involving spills, immediate consideration should be given to measures aimed at preventing fire and explosion, such as altering course so that the ship is upwind of the slick, shutting down non-essential air intakes, etc.

If the ship is aground, and cannot therefore maneuver, all possible sources of ignition should be eliminated and action taken to prevent flammable vapours entering accommodations and engine-room spaces.

Когда есть возможность маневрирования, капитан, совместно с соответствующими береговыми властями, может рассмотреть вопрос о переходе его судна в более удобное место с целью, например, облегчения аварийных ремонтных работ или операции по частичной разгрузке судна либо для уменьшения возникшей угрозы каким-либо особо чувствительным прибрежным районам. Такое маневрирование может подпадать под юрисдикцию прибрежного государства.

When it is possible to manoeuvre, the master, in conjunction with the appropriate shore authorities, may consider moving his ship to a more suitable location in order, for example, to facilitate emergency repair work or lightening operations, or to reduce the threat posed to any particularly sensitive shoreline areas. Such manoeuvring may be subject to coastal State jurisdiction.

Основные действия экипажа при аварийных разливах следующие:

- объявить общесудовую тревогу, ввести соответствующий полученному повреждению судовой оперативный план и настоящий План;
- принять необходимые противопожарные меры;
- оценить объем разлива нефти;
- сообщить о происшедшем разливе в соответствии с разделом 4 настоящего Плана.

Crewmembers basic actions during accidental oil spills:

- alert and activate the SOLAS Operational plan relevant to the Damage sustained by the vessel and. this Plan;
- take all necessary fire-fighting measures;
- estimate the amount of oil lost;
- report on the oil spill that occurred in accordance with Section 4 of this Plan.

При посадке на мель и столкновении судов необходимо:

- произвести осмотр поверхности моря вокруг судна для обнаружения утечки за борт;
- произвести замеры во всех топливных и масляных цистернах;
- произвести замеры во всех остальных, цистернах, отсеках, льялах машинного отделения;
- произвести осмотр всех помещений и отсеков, граничащих с забортным пространством.

In case of grounding and collision of ships:

- perform visual inspection of the sea surface around the vessel for any Leakage;
- take soundings of all bunker and lubricating oil tanks;
- take soundings of all other tanks compartments and engine room bilges;
- perform visual inspection of all spaces and compartments which have contact with the sea.

В результате осмотра судна после аварии капитан должен выяснить, можно ли изменить дифферент или крен судна с тем, чтобы исключить или уменьшить возможную деформацию корпуса судна в районе нефтяных танков, и соответствующий разлив нефти.

Based on the results of the vessel's inspection after the accident the master shall decide whether it is possible to, change the trim or list of the vessel to exclude or reduce possible damage to the hull in oil tanks area and oil outflow therefrom.

До получения квалифицированной посторонней помощи, выполнить:

Prior to qualified external assistance is obtained:

- уменьшить дальнейший вылив нефти перекачкой ее в другие цистерны;
- исключить бесконтрольное открытия пробок мерительных трубок, горловин и крышек цистерн, и т. п.

- reduce further outflow of oil by transferring oil to other tanks;
- exclude indiscriminate opening of ullage plugs, manholes and tank covers, etc.

При столкновении с другим судном необходимо определить размеры, повреждения своего судна и принять меры для обеспечения безопасности своего судна и экипажа. При этом необходимо выяснить:

- разрушены ли масляные и топливные цистерны и если разрушены, то какие;
- произошел ли разлив нефти и если произошел, то какой;
- что более безопасно, оставить суда сцепленными между собой или развести суда;
- увеличится ли разлив при разведении судов;
- может ли разводка сцепленных судов явиться источником искр, которые могут воспламенить разлившуюся нефть.

Should the vessel be involved in a collision with another vessel the master shall as soon as possible identify the extent of damage to his own vessel and take necessary measures to safeguard the complement and the vessel. In this case it is necessary to find out:

- are any oil tanks penetrated, and if any which of them;
- is there any oil spill at present - small or large;
- if vessels are dead in the water and interlocked what is most prudent to stay interlocked or to separate;
- will a separation of interlocked vessels create a larger spill;
- will a separation of the vessels cause spares that can ignite the oil leaked out from the vessels.

При пожаре или взрыве, происшедшем на борту судна, для контролирования ситуации должны быть приняты следующие необходимые действия:

- незамедлительно обнаружить место, где произошел пожар/взрыв;
- определить масштабы повреждения нефтяных цистерн;
- принять меры. для обеспечения безопасности экипажа;
- определить, произошел ли разлив нефти и если произошел, то какой;
- определить какой оперативный план борьбы с пожаром на судне необходимо ввести в действие для ограничения распространения пожара, исключения последующих взрывов и дальнейшего разрушения танков;
- определить потребуется ли посторонняя квалифицированная помощь для борьбы с пожаром на судне и ликвидации разлива.

Should a fire or an explosion occur on board the ship it is necessary to initiate the steps to bring the situation under control, as follows:

- find out immediately where the fire/explosion has taken place;
- determine the extent of damage to bunker tanks;
- take measures to ensure safety of the crewmembers;
- find out whether there is any oil spill at present and if any what kind of it;
- determine which of the Operational plan on the fire control should be initiate to contain the fire and prevent it from spreading, prevent other explosions and subsequent damage to tanks;
- determine whether the qualified external, assistance for fighting the fire and clean up of the spill is required.

При аварии системы герметизации, для контролирования ситуации должны быть приняты следующие необходимые действия:

- незамедлительно обнаружить место, где произошла неисправность;
- определить масштабы повреждения топливных цистерн;
- принять меры. для обеспечения безопасности экипажа;
- определить, произошел ли разлив и если произошел, то какой;

Should a containment system failure on board the ship it is necessary to initiate the steps to bring the situation under control, as follows:

- find out immediately where the failure has taken place;
- determine the extent of damage to bunker tanks;
- take measures to ensure safety of the crewmembers;
- find out whether there is any spill at present and if any what kind of it;

- определить потребуется ли посторонняя квалифицированная помощь.

Контролирующим органам для рассмотрения обстоятельств разлива должны быть предъявлены следующие документы:

1) настоящий План;
2) журнал нефтяных операций (часть I);
3) судовой журнал;
4) машинный журнал;
5) распределение топлива по танкам на текущий рейс;
6) инструкция о бункеровке;
7) Руководство Компании по предотвращению загрязнения;
8) Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.

При любых авариях первоочередная задача капитана предпринять все возможные и целесообразные меры для предотвращения или уменьшения сброса нефти в море.

- determine whether the qualified external assistance.

The following documentation should be presented to the authorities for considering oil spill circumstances:

1) this Plan;
2) oil record book (part I);
3) ship's logbook;
4) engine logbook;
5) quantity of bunker on board at the time of incident;
6) bunkering instructions;
7) present company Manual on Oil Pollution Prevention from Ships;
8) International Oil Pollution Prevention Certificate.

In all events of casualties the Master's first priority is to institute damage control taking all possible and appropriate measures to prevent or mitigate oil discharge to the sea.

5.3.1 Посадка на мель / Grounding /

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

При повреждении корпуса в районе топливных цистерн, в целях предотвращения загрязнения моря, наряду с действиями, предусмотренными Расписанием по тревоге, должны быть приняты следующие меры (см. таблицу, приведенную ниже).

If the ship runs aground the emergency alarm will be sounded and emergency response procedures initiated under the ship's Complex Bill.

If the hull is damaged in way of the oil tanks then to prevent marine pollution the following steps should be taken in addition to those stipulated under the ship's Complex Bill (see next Table).

Действия, которые должны быть приняты	Actions to be taken	Ответственный член экипажа Responsible person
Запустить противопожарный насос и подготовить к пуску систему пожаротушения	Start the fire pump and prepare the fire protection system for operation	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Обесточить, по возможности, оборудование в районе повреждения корпуса	De-energize, whenever possible, the equipment in way of the hull damage	Электромеханик Electrical officer
Остановить всасывающие вентиляторы МО и жилых помещений	Cut off the exhaust fans in engine room and accommodation	Электромеханик Electrical officer
При возгорании нефти у борта судна действовать в соответствии с расписанием по пожарной тревоге, отгон нефти от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов	Should oil alongside the ship catch fire it should be handled under the ship's Fire Plan with the fire protection means being used and oil pushed away from the ship's side by water jets emanated from the fire monitors	Старший пом. Chief officer

Получить подробную информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных танков путем визуального осмотра и обследования, при этом следует весьма осторожно использовать измерительные отверстия или смотровые окна в танках, чтобы избежать потери плавучести	Obtain detailed information on the damage sustained in way of the oil tanks through visual inspection and investigation; in doing so the ullage and sighting ports should be used with great care to avoid loss of buoyancy	Старший пом. Chief officer
Перекрыть трубопроводы, связанные о поврежденными танками	Shut off the pipelines connected to the affected tanks	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Оценить величину приливов и отливов	Evaluate the tidal current	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Передать сообщение об аварийном разливе в соответствия с разделом 4 Данного Плана	Make notification of the emergency oil spillage in accordance with the procedures in Section 4 of this plan	Вахтенный пом. Deck officer on duty

Рассмотреть варианты перекачки топлива из аварийных танков в свободные или не полностью заполненные танки с учетом остойчивости и прочности судна. При невозможности оценить на судне воздействие перекачки топлива на напряжение и остойчивость установить связь с судовладельцем для получения информации.	Consider the possibilities of transferring oil into the empty or slack tanks with due regard for the stability and hull stress. If the impact of oil transfer upon the stability and stress cannot be evaluated on board a contact should be made with the owner to obtain information	Старший пом. Старший мех-к Chief officer Chief engineer
Перекачать нефть из аварийного танка в соответствии с распоряжением Главного поста управления (рулевой рубки).	Transfer oil from the damaged tank as ordered by the Command Centre (wheel house)	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Изолировать аварийные танки в целях уменьшения вылива топлива из-за изменения гидростатического давления во время приливов-отливов;	Isolate the damaged tanks to reduce further loss of oil due to hydrostatic pressure during tidal changes	Старший пом Chief officer
При отсутствии на судне достаточных свободных емкостей для откачки нефти из поврежденного танка, при необходимости запросить помощь другого судна, перекачку нефти с судна на судно целесообразно осуществить насосами аварийного судна с использованием (при необходимости) энергии, подаваемой с другого судна.	In the absence of sufficient empty tanks on board to pump oil out of the damaged tank request, if necessary the outside assistance and in this case it would be appropriate to transfer oil from ship by (if necessary) the pumps of the damaged ship using power to be transmitted from the other ship.	Старший пом. Старший мех-к Chief officer Chief engineer
При перекачке нефти учитывать рекомендации, касающиеся бункеровочных операций и Руководства по перекачке.	When transferring oil recommendations concerning bunkering operations and Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum) should be followed.	
Организовать заделку пробоины;	Arrange sealing of the leak	Старший помощ. Старший мех-к

		Chief officer Chief engineer
Если риск дополнительных повреждений судну вследствие попыток возвратить его на воду своими силами оценивается выше риска оставаться на мели в ожидании помощи, капитан должен пытаться предотвратить подвижки судна	If the risk of additional damage to the ship by attempting to refloat it by its own means is assessed to be greater than by remaining aground until assistance is obtained, the Master should try to prevent the ship from moving from its present position	Капитан Master
При нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключить на днищевые кингстоны, при этом следует учесть взаиморасположение кингстона и места соприкосновения корпуса с грунтом	When the ship is in an oil field sea water intake to cool machinery and to supply fire pumps should be switched over to the bottom sea valves, with consideration being given to relative positions of the sea valves and touch positions	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Сделать запись в судовом журнале, в том числе запись о факте передачи сообщения и о лице, принявшем сообщение	Make an entry in the Ship's Log-book, including statement to ascertain the message transmitted	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Сделать запись в журнале нефтяных операций	Make an entry in the Oil Record Book	Вахтенный мех-к Engineer on duty

5.3.2 Пожар / взрыв / Fire/Explosion /

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

При возгорании нефти у борта судна необходимо использовать средства пожаротушения, отгон нефти от борта осуществлять с помощью струй из пожарных стволов.

Если имел место разлив нефти или есть вероятность такого разлива, то нужно поставить в известность соответствующие стороны (раздел 4 данного Плана).

If fire or an explosion occurs on board the emergency alarm will be sounded and the crew initiate emergency response procedures under the ship's Fire Plan.

If the oil spill alongside the ship catches fire the fire protection means should be used while the oil slick should be pushed away by water jets emanated from the fire monitors.

Should there be a spill of oil or likelihood of such a spill appropriate parties should be informed (in accordance with Section 4 of this plan).

5.3.3 Столкновение / Collision /

При столкновении судна по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам. Если в результате столкновения произошло повреждение корпуса в районе топливных цистерн, то для уменьшения ущерба от загрязнения моря нефтью следует действовать в соответствии о пунктом 5.3.4 данного Плана. Если при столкновении судов произошло их сцепление в районе топливных танков, то следует оценить – не приведет ли разъединение судов к увеличению вылива нефти. При разъединении судов помнить о возможности образования искр.

If the ship is involved in a collision with another ship the emergency alarm should be sounded and the crew should initiate emergency response procedures under the ship's Collision Bill. If collision has resulted in hull failure in the oil tank area then to reduce damage due to marine pollution action should be taken as stated in 5.3.4 of this Plan. If the collision has resulted in interlocking of ships in the oil tank area it should be assessed whether the separation of the ships will increase the size of a spill. It should be remembered that separation of the ships is attendant with sparks.

5.3.4 Повреждение корпуса / Hull failure /

При повреждении корпуса по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с Расписанием по тревогам. При повреждении корпуса в районе нефтяных цистерн для уменьшения ущерба от загрязнения моря должны быть приняты следующие меры (см. таблицу, приведенную ниже).

If the ship suffers a structural hull failure the emergency alarm should be sounded and the crew should initiate emergency response procedures under the ship's Complex Bill. In the event of hull failure in the bunker tank area the following steps should be taken to minimize the damage from marine pollution (see next Table).

Необходимые действия	Actions to be taken	Ответственный Responsible pers.
Запустить противопожарный насос и подготовить систему пожаротушения;	Start the fire pump and prepare the fire protection system for operation	Вахтенный м-к Engineer on duty
Обесточить, по возможности, оборудование в районе повреждения корпуса	De-energize, whenever possible, the equipment in way of damage	Электромеханик Electrical officer
При возгорании нефти у борта судна использовать средства пожаротушения, отгон нефти от борта осуществлять о помощью водяных струй из пожарных стволов;	If oil spill alongside catches fire it will be handled under the ship's Fire Plan, using the fire protection means and pushing away the oil slick by water jets emanated from the fire monitors	Старший пом. Chief officer
Получить подробную информацию о полученных повреждениях корпуса в районе топливных танков путем визуального осмотра и обследования	Obtain detailed information about the sustained hull damages in the oil tank area by visual inspection and investigation	Старший пом. Chief officer
Передать сообщение об аварийном разливе в соответствии с разделом 4 данного План	Transmit an accident oil spill message in accordance with Section 4 of this plan	Старший пом. Chief officer
Перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденным танком	Shut off the pipelines connected to the damaged tank	Вахтенный мех-к Engineer on duty

Если судно оказалось в нефтяном поле, то необходимо вывести судно из района разлива, сообразуясь с направлением ветра и течения, удерживая борт, в котором имеется пробоина, с подветренной стороны	When the ship comes to be in the oil field she should be maneuvered away from the spill area in conformity with the wind and current direction, positioning the damaged side to leeward	Капитан Master
Осуществить перевод судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения каким-либо особо чувствительным прибрежным районам. Такое маневрирование должно быть согласовано с администрацией прибрежного государства, если это требуется	Shift the ship to a more convenient place to perform repair and lightening operations as well as to lessen the pollution threat to any particularly susceptible coastal areas. Such maneuver should be agreed to with the Coastal State Administration, if required	Капитан Master
Рассмотреть варианты перекачки нефти из аварийных танков в свободные или не полностью заполненные танки с учетом остойчивости и прочности судна судна. При невозможности оценить на судне воздействие перекачки нефти на остойчивость и прочность установить связь с судовладельцем для получения информации	Consider the possibilities of transferring oil from the damaged tanks into empty or slack tanks with due regard for the stability and hull stress. If the impact of oil transfer upon stability and stress cannot be evaluated on board contact should be made with the owner to obtain information	Старший пом. Chief officer Старший мех-к Chief engineer
Перекачать нефть из аварийных танков в соответствии с распоряжением ГПУ	Pump oil from the damaged tanks as ordered by the Command Center	Вахтенный мех-к Engineer on duty
При отсутствии на судне достаточных свободных емкостей для откачки нефти из поврежденного танка, при необходимости, запросить помощь другого судна. При перекачке нефти учитывать рекомендации, касающиеся бункеровочных операций и Руководства по перекачке нефтепродуктов	In the absence of sufficient empty tanks on board request, if necessary, outside assistance. When transferring oil recommendations concerning bunkering operations and Ship-to-Ship Transfer Guide (Petroleum) should be followed	Старший пом. Chief officer Старший мех-к Chief engineer
Организовать заделку течи	Arrange sealing of the leak	Старший пом. Chief officer Старший мех-к Chief engineer
При нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключить на днищевые кингстоны	When the ship is in oil field, sea water intake to cool the machinery and supply the fire pumps should be switched over to the bottom sea valves	Вахтенный мех-к Engineer on duty
Сделать запись в судовом журнале, в том числе о факте передачи сообщения	Make an entry in the Ship's Logbook including statement to ascertain transmission of a message	Вахтенный пом. Deck officer on duty
Сделать запись в журнале нефтяных операций	Make an entry in the Oil Record Boo.	Старший мех-к Chief engineer

5.3.5 Чрезмерный крен / Excessive List /

При чрезмерном накренении судна может иметь место или возникать опасность выброса нефти на палубу через воздушные трубы. В целях предотвращения загрязнения моря необходимо:

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

При выполнении указанных действий должны приниматься во внимание вопросы безопасности судового персонала.

An excessive list may constitute a threat of oil discharge onto the deck via the air pipes. To prevent marine pollution the following steps should be taken:

- plug the scuppers on the deck to which oil is likely to be discharged;
- transfer partially oil from the tanks on the listed side to the opposite side;
- if oil has been discharged onto the deck it should be scooped into buckets, drums, etc. Or removed with the use of absorbing materials (sand, sawdust, rugs). Oil should not be washed away to the sea. No solid materials may be cast overboard.

When carrying out pointed action safety of vessel's personal should be taken into consideration obligatory.

5.3.6 Неисправность системы герметизации / Containment System Failure /

Под аварией системы герметизации понимается разрушение любой части конструкции судна включая цистерны, вентканалы, трубопроводы, клапана и т.д., предназначенной содержать нефтепродукты и предохранять их от утечки в море.

Containment system failure should be regarded as failure in all parts of the ships structure including tanks, vents, piping, valves etc. designed to hold quantities of oil and prevent their escape to sea.

В СЛУЧАЕ НАСТУПЛЕНИЯ АВАРИИ:	IN CASE OF ACCIDENT:
Подать аварийный звуковой сигнал и задействовать ответную аварийную процедуру	Sound the emergency alarm, and initiate emergency response procedures.
Зафиксировать источник утечки, и когда нарушенная герметичность будет восстановлена и процесс разлива будет прекращен, приступить к процедуре зачистки	Locate source of leakage, when containment is satisfactory and spillage has stopped begin clean-up procedures.
Если разлитые нефтепродукты находятся на борту судна и могут быть обработаны группой предотвращения загрязнения, то тогда использовать сорбенты и допускаемые растворители для уборки разлива с палубы.	If the spilled oil is contained onboard and can be handled by the oil pollution prevention team then use sorbents and permissible solvents to clean up oil spills on board.
Необходимо убедиться что все остатки, собранные при зачистке, аккуратно затарены до начала обработки.	Ensure that any residues collected in the clean up operation are stored carefully prior to disposal.

5.3.7 Погружение или затопление судна / Submerged / Foundered /

В случае опасности затопления судна приоритет должен быть отдан спасению экипажа, с последующими мерами по защите окружающей среды.

In the case of a ship likely to foundered, priority shall be given to the safety of the crew, followed by the protection of the environment.

Если судно разрушено до такой степени что оно полностью или частично ушло под воду, необходимо принять все меры по эвакуации всех людей с борта судна. Необходимо избегать любых контактов людей с разлитой нефтью.

If the ship is wrecked to the extent that it or parts of it are submerged take all measures to evacuate all persons on board. Avoid contact with any spilled oil.

ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

Спасание. Процесс принятия решений должен включать, не ограничиваясь этим, следующее:

.1 ближайший берег или навигационная опасность:

.2 снос и дрейф судна:

.3 место и время столкновения с опасностью с учетом сноса и дрейфа судна:

.4 расчетное время ремонтных работ в связи с аварией: и

.5 определение ближайшего подходящего пункта оказания помощи и требуемого для этого времени (например, в случае оказания помощи буксиром – время, требуемое для его прибытия на место и закрепления буксирного троса). Когда с судном на ходу происходит авария, снижающая его маневренность, капитан должен определить "безопасный промежуток", исходя из времени, необходимого для получения помощи, независимо от расчетного времени ремонтных работ.

Было бы неразумно проявлять колебания в обращении за помощью, когда время, необходимое для проведения ремонта, выходит за пределы безопасного промежутка.

Перед оставлением судна должны быть рассмотрены и предприняты следующие действия:

- Послать сигнал бедствия с указанием координат судна;
- Остановить главные двигатели;
- Приготовить шлюпки к оставлению судна
- Остановить все насосы;
- Остановить вспом. оборудование;
- Перекрыть клапана всех танков с нефтепродуктами;
- Перекрыть клапана вентиляции;
- Перекрыть все вент. заслонки и водонепроницаемые двери.

PRIORITY ACTIONS

Salvage. The decision process should include, bin not be limited to the following:

.1 Nearest land or hazard to navigation;

.2 Vessel's set and drift:

.3 Location and time of impact with hazard based on vessel's set and drift;

.4 Estimated time of casualty repair; and

.5 Determination of the nearest capable assistance and its response time (i.e. or nig assistance, the time it will take to get on scene and secure the tow). When a casualty occurs to a vessel underway that reduces its manoeuvrability, the master needs to determine his window of opportunity considering the response time of assistance, regardless of the estimated time of repair.

It would not be prudent to hesitate in calling for assistance when the time needed to repair something goes beyond the window of opportunity.

Prior to abandoning ship, the following action should be considered and appropriate action taken as required:

- Send distress message - giving ships position;
- Stop main engine;
- Prepare boats for abandon ship;
- Stop all pumps;
- Stop auxiliary machinery;
- Close all valves on any tanks containing oil;
- Close vent. valves
- Close all vent. Flaps and watertight doors.

5.3.8 Разрушение судна на мели / Wrecked / Stranded /

Суда спроектированы для выдерживания напряжений, которым они могут подвергаться, находясь на плаву и в грузу в соответствии с предписанными образцами распределения нагрузки, которые предполагают, что судно находится в море. Напряжения могут меняться, когда судно садится на мель, при этом напряжения могут выходить за принятые границы с учетом внутреннего перемещение груза (не исключающего его потерю из других помещений).

Ships are designed to withstand the stresses to which they may be subjected when afloat and loaded in accordance with prescribed load distribution patterns, which assume the ship is in a seaway. The stresses may change once a ship is aground, and internal transfer of discharge of cargo, possibly coupled with loss of cargo from other spaces, may increase these beyond acceptable limits.

Поврежденное судно, как правило, ведет себя иначе, чем неповрежденное и персоналу судна полагается иметь на борту средства, готовые и доступные для выяснения причинит ли произведенное действие неприемлемое напряжение в корпусе или потерю остойчивости во время плавания.

A damaged ship will usually behave differently from an intact ship and the ship's personnel will have means readily available on board to determine whether any action taken will produce unacceptable stresses or loss of stability when she comes afloat.

ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

Следующая информация должна быть отослана владельцу или оператору так скоро, как это будет возможно:

.1 Состояние нагрузки
- Груз/балласт – количество и расположение;
- Топливо – количество и расположение;
- Осадка – при свободном плавании.

.2 Повреждения
- Место и размеры.

.3 Состояние судна
- Степень посадки на грунт (промеры вокруг судна);
- Осадки – носом, в миделе(левый и правый борт), кормой;
- Груз и горючее – потеря или изменения в количестве и расположении;
- Принятые меры – выравнивание давления в танков, внутреннее перемещение груза, удаленный за борт груз, бункер или балласт и т.д.

.4 Местные условия
- Течение, существующие приливы и отливы;
- Ветер – сила и направление;
- Море и зыбь – высота и направление;
- Течение;

PRIORITY ACTIONS

The following information should be sent to the owner or operator as soon as it is available:

.1 Loading Condition
- Cargo/ballast-amount and disposition;
- Fuel-amount and disposition;
- Draught-when free floating.

.2 Damage
- Location and extent.

.3 Condition of the ship
- Extent to which aground (soundings around the vessel);
- Draught - forward, amidships(port and starboard), aft;
- Cargo and fuel-loss or change in amount or disposition;
- Action already taken - pressurisation of tanks, internal transfer of cargo, jettison of cargo, bunkers or ballast, etc.

.4 Local Conditions
- Tide-range and whether rising or falling;
- Wind-Force and direction;
- Sea and swell-height and direction;
- Current;

- Прогноз погоды;
- Природа дна;
- Другие местно значимые условия.

Список информации не является всеобъемлющим и включает лишь необходимый минимум. Любая дополнительная информация, которую можно использовать, также должна быть включена. О любых изменениях в информации необходимо сообщать.

Перечисленной выше информации должно быть достаточно для расчета остойчивости судна на плаву, и прочности. Это даст владельцу возможность передать на судно и спасателям рекомендации о том, что может опасным и безопасным при спасении судна.

Важность наискорейшей передачи всей требуемой информации не может быть преувеличена. Много драгоценного времени может быть потеряно, если случится задержка в передаче владельцу или оператору деталей повреждений и местных условий.

- Weather forecast;
- Nature of bottom;
- Other locally significant features.

The list of information is not all-embracing and covers only the minimum required. Any additional information that might be of use should also be included. Any changes in the information sent should be reported.

With the information listed below, it should be possible to calculate the stability of the ship when afloat and the stress conditions. This will enable the owner to pass to the ship and the salvors advice on what can and cannot safely be done in the efforts to salve the ship.

The importance of relaying all the required information as soon as possible cannot be over emphasised. A great deal of valuable time can be lost if delays occur in sending to the owner or operator details of the damage suffered and prevailing conditions.

5.3.9 Опасный выброс паров / Hazardous vapour release /

В случае выброса любых опасных паров должны быть предприняты предупредительные шаги по защите людей, находящихся на борту судна.

Судно должно быть отведено надстройкой против ветра в защищенное место как можно дальше.

Экипаж должен быть эвакуирован из опасной зоны. Все возможные источники возгорания должны быть заглушены, перекрыты каналы неосновного поступления воздуха – с целью предотвратить поступление опасных паров в жилую надстройку и машинные помещения

В случае необходимости проведения работ в опасной зоне, привлеченные лица должны быть в защитной одежде и дыхательных устройствах.

In case of any vapour release out of the containment system precautions have to be taken to protect the persons onboard against contamination.

The ship should be brought with the accommodation upwind to the sill area as far as possible.

The crew should be evacuated from any area of risk. All possible sources of ignition should be eliminated and nonessential air intakes shut down to prevent intake of vapour into accommodation and engine spaces.

If unavoidable work has to be carried out within risk areas, the involved persons have to wear protective clothing and breathing apparatus.

5.4 Действия по уменьшению последствий аварий / Mitigating activities /

Приняв меры по обеспечению безопасности судна и персонала, капитан может уделить внимание следующим вопросам:

- оценить ситуацию и отслеживать все происходящее с фиксированием свидетельств;

If the safety of both the ship and the personnel has been addressed the Master shall care for following issues:

- Assessment of the situation and monitoring of all activities as documented evidence.

- уделять внимание дальнейшей защите персонала с использованием защитного снаряжения, оценивая дальнейший риск для здоровья и безопасности людей;
- изолирование разлитого вещества его абсорбцией и помещением в непроницаемые контейнеры всех использованных материалов - до прихода в порт, с учетом пожарной опасности.
- санобработка персонала после окончания процесса зачистки;
- изоляция и освобождение от собранной нефти и использованных при зачистке материалов.

- Care for further protection of the personnel, use of protection gear, assessment of further risk for health and safety
- Containment of the spilled material by absorption and safe disposal within leakproof containers of all used material on board until proper delivery ashore, with due consideration to possible fire risk.
- Decontamination of personnel after finishing the cleanup process;
- Isolating procedures and disposal of removed oil and clean-up material.

5.5 АВАРИЙНАЯ ПЕРЕКАЧКА НЕФТИ / EMERGENCY TRANSFERS OF OIL /

5.5.1 Перекачка с судна на судно / Transfers from ship to ship /

Общие положения

1) Все операции по перекачке нефти или балласта должны соблюдать требования к остойчивости и прочности судна в соответствии с судовыми документами.
2) Фактическая перекачка груза должна производиться в соответствии с требованиями принимающего судна при учете физико-химических характеристик груза;
3) Каждый капитан должен принять во внимание приблизительную длительность и особые требования операции для обеспечения адекватной укомплектованности людьми на протяжении всей операции;
4) Обсудить с другой стороной детали погодных условий, состояния моря и условий постановки судов лагом друг к другу;
5) Убедиться, что вовлеченные суда совместимы по критичным параметрам конструкции и оборудования, и что таким образом связь, швартовка и шланговка могут проводиться безопасно и эффективно;
6) Во избежание недоразумений, язык общения должен быть оговорен до начала операции;
7) Капитан должен координировать действия с береговым государством, так как данная операция может находиться в юрисдикции последнего.

General

1) All oil and ballast transfer operations should take into consideration stability and strength requirements in accordance with onboard documentation.
2) The actual cargo transfer operations should be carried out in accordance with the requirements of the receiving ship with using physical and chemical characteristics of cargo;
3) Each captain should take into consideration the estimated duration and the particular requirements of the operations to ensure that adequate manning can be maintained throughout;
4) Communicate with other party details of the weather conditions, sea conditions, and conditions with regard to bringing ships alongside;
5) Ensure that the vessels involved are compatible in certain critical features of design and equipment and thus that communications, mooring and hose handling operations can be conducted safely and efficiently;
6) To avoid any misunderstanding, a common language to be used in communications should be agreed before the operations commence;
7) The captain shall co-ordinate the activity with coastal state, as such operation may be subject to its jurisdiction.

Подготовка к передаче нефти

1) Установить контакт с компанией, осуществляющей разгрузку и составить детальный план предлагаемой операции, включая обозначение канала связи. Должны использоваться фиксированные или переносные радио-телефоны;
2) Расположить линии швартовки, бросательные концы, проводники, стопоры, кранцы и т.д. Если нет больших кранцев, необходимо растянуть швартовочные канаты или другой мягкий материал по борту судна в стратегических местах.
3) Подготовить коллектор и, при необходимости, приготовить переходники для соединения шлангов. В большинстве случаев разгружающееся судно предпочтет встать своим ЛБ к ПрБ поврежденного судна, если это приемлемо.
4) Приготовить мачты или краны для облегчения работы со шлангами. Также предусмотреть канаты, подъемный такелаж и т.д.
5) Якоря должны быть готовыми к использованию, где это возможно.
6) Проинструктировать офицерский состав и экипаж о предполагаемом ходе операции, уделяя особое внимание вопросам безопасности. По возможности, заполнить соответствующий чек-лист.

Preparation for oil transfer

1) Establish contact with the lightening step and make a detailed plan of the proposed operation including the designation of a communications channel. Fixed or portable hand-held radio telephones may be usefully employed.
2) Lay out mooring lines, heaving lines, messengers, stoppers, fenders, etc. If no large fenders are available, mooring ropes and any other soft material should be strung over the ship's side in strategic positions.
3) Prepare the cargo manifold and connections (if necessary). In most cases the lightening ship will prefer to berth with her port side to the disabled ship's starboard side, if this is practicable.
4) Top-up derricks or cranes to assist in hose connection. Also have messenger ropes, lifting tackles etc. available.
5) Have the anchors cleared ready for use, if in waters where use may be possible.
6) Brief the officers and crew on the operation, with particular reference to the safety aspects and complete the appropriate safety check list, if possible.

Операции с балластом

Балластные операции должны выполняться без чрезмерного изменения в надводном борту и дифференте на нос. Крен судна следует избегать, кроме случаев, когда он необходим для полного осушения нефтяных танков.

Ballast handling

During transfer, ballast operations should be carried out in order to avoid excessive changes in freeboard and trim by the stem. Listing of each vessel should be avoided except as required for proper oil tank draining.

Перекачка нефти

Если на поврежденном судне его система трубопроводов не повреждена, передача должна производиться в нормальном порядке.

Если нефтяные трубопроводы повреждены, то одобренные переносные погружные насосы с (приводами), должны быть поставлены на поврежденное судно. Погружные насосы могут быть электрическими, пневмо- или гидроприводными.

Oil transfer

If the disabled ship has power and its piping system is intact, transfer should be made in the usual way.

If the ship's pipelines are not intact, approved portable submersible pumps with power packs should be obtained. The power for submersible pumps may be electric, air or hydraulic.

5.5.2 Перекачка на судне / Transfers on the ship /

Внутренняя перекачка должна производиться только при полном понимании ее возможного влияния на общую продольную прочность и остойчивость судна. При получении судном обширного повреждения может оказаться невозможным оценить влияние внутренней перекачки на прочность и остойчивость судна.

Может потребоваться установление связи с собственником, оператором или другим субъектом для предоставления информации, с тем, чтобы можно было выполнить оценки остойчивости и продольной прочности судна в поврежденном состоянии. Это может быть выполнено силами технических отделов головной конторы. В других случаях может потребоваться установление связи с классификационными обществами или независимыми организациями.

Internal transfers should be undertaken only with a full appreciation of the likely impact on the ship's overall longitudinal strength and Stability. When the damage sustained is extensive, the impact of internal transfers on stress and stability may be impossible for the ship to assess.

Contact may have to be made with the owner or operator or other entity in order that information can be provided so that damage stability and damage longitudinal strength assessments may be made. These could be made within the head office technical departments. In other cases, classification societies or independent organizations may need to be contacted.

6 РЕКОМЕНДАЦИИ КАПИТАНУ И ЭКИПАЖУ СУДНА / RECOMMENDATIONS TO THE MASTER AND THE SHIPS CREW /

Выполнение требований Правил Классификационного Общества обеспечивает определенный уровень безопасности плавания. При этом предполагается, что обеспечивается водонепроницаемость корпуса судна.

Compliance with the requirements of the Rules of the Classification Society provides definite level of safe sailing. With this, it is assumed, that ship's hull is impermeable.

На практике могут возникнуть более сложные условия, чем предусматривают Правила, поэтому, чтобы неправильные действия не привели к аварийной ситуации, капитану необходимо постоянно контролировать состояние судна, его загрузку и принимать меры предосторожности в соответствии с хорошей морской практикой при управлении судном, учитывая нижеследующее.

In practice, there might arise more complicated conditions, that those foreseen by the "Rules", that is why, in order to avoid average situation, caused by improper actions, the master has to check the ship's state and her loading constantly and to undertake precautions in accordance with good sea practice when operating the ship, keeping in mind the following.

6.1 ОСТОЙЧИВОСТЬ, АВАРИЙНАЯ ОСТОЙЧИВОСТЬ И ПРОЧНОСТЬ СУДНА / STABILITY OF THE SHIP, DAMAGE STABILITY AND STRESS CONSIDERATIONS /

В случае аварии большое внимание должно обращаться на остойчивость и прочность, когда принимаются меры по смягчению последствий разлива нефти или по снятию судна с мели. Ничто в настоящем разделе не должно толковаться как создающее требование относительно схем или расчетов остойчивости судна в поврежденном состоянии в дополнение к тем, которые требуются соответствующими международными конвенциями.

Great care in casualty response must be taken to consider stability and strength when taking actions to mitigate the spillage of oil or to free the ship if aground. Nothing in this section shall be construed as creating a requirement for damage stability plans or calculations beyond those required by relevant international conventions.

Внутренняя перекачка должна производиться только при полном понимании ее возможного влияния на общую продольную прочность и остойчивость судна. При получении судном обширного повреждения может представиться невозможным оценить влияние внутренней перекачки на напряжение и остойчивость судна.

Internal transfers should be undertaken only with a full appreciation of the likely impact on the ship's overall longitudinal strength and Stability. When the damage sustained is extensive, the impact of internal transfers on stress and stability may be impossible for the ship to assess.

Может потребоваться установление связи с собственником, оператором или другим субъектом для предоставления информации, с тем чтобы можно было выполнить оценки остойчивости и продольной прочности судна в поврежденном состоянии. Это может быть выполнено силами технических отделов головной конторы. В других случаях может потребоваться установление связи с классификационными обществами или независимыми организациями.

Contact may have to be made with the owner or operator or other entity in order that information can be provided so that damage stability and damage longitudinal strength assessments may be made. These could be made within the head office technical departments. In other cases, classification societies or independent organizations may need to be contacted.

6.2 Посадка судна / Ship's trim /

Посадка судна влияет на его мореходные качества – заливаемость, слеминг и скорость хода.	Ship's trim influences her seakeeping characteristics – "green water", slamming and performance.
Для обеспечения наименьшей потери скорости судна, гребной винт должен быть постоянно погружен.	To provide minimum speed loss, screw must be always submerged.

6.3 Ограничения / Restrictions /

Остойчивость судна должна быть проверена перед выходом в рейс, как указано в пояснениях к самостоятельным расчетам и должна удовлетворять требованиям "Правил" в течение всего рейса.	Stability must be checked before the ship live the quay, as it is recommended in the comments to the independent calculations, and must comply with the requirements of the "Rules" of the Register during the entire voyage.
ЗАПРЕЩАЕТСЯ выходить в рейс, если остойчивость не проверена, недостаточна или не может быть обеспечена в течение всего рейса.	IT IS PROHIBITED to proceed to the sea, if stability is not checked, insufficient or may not be provided during the entire voyage.

6.4 Использование дополнительного нефтесборного оборудования / Additional oil spill equipment usage /

В зависимости от ситуации на борту судна может находиться нефтесборное оборудование для сбора больших разливов нефти.	Oil spill equipment for combating with large spills may be paced on board vessel subject to situation.
Все дополнительное нефтесборное оборудование должно быть надежно закреплено.	All this additional spill equipment should be safely secured.
Экипаж должен уметь безопасно использовать такое оборудование, должны проводиться соответствующие обучение и тренировки.	Crew should be able to use this equipment safely. Appropriate crew training and familiarization should be carried out.
Старший помощник капитана отвечает за развертывание и правильное использование дополнительного нефтесборного оборудования.	Chief mate is responsible for deployment and properly usage of additional spill equipment.
С практической точки зрения для борьбы с судовыми разливами из этого оборудования может быть использован скиммер.	If one learn list of additional spill equipment only skimmer can be practically used for combating with vessel's spills.
Замазученная вода, собранная скиммером, подается для хранения в один из сборных судовых танков.	Oily water collected by skimmer should be forwarded to one of the vessel's storage tanks.
Следует иметь в виду, что сборе разлива нефти химические средства не должны использоваться без разрешения соответствующего прибрежного государства.	One may keep in mind that no chemical agent should be used for response to pollution without authorization of the appropriate coastal State.

7 КООРДИНАЦИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ / NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION /

Координация действий судна и прибрежного государства необходима для уменьшения последствий инцидента. Установление связи с прибрежным государством начинается с передачи первоначального сообщения об инциденте. Кроме того, необходима координация действий судового экипажа с администрацией прибрежного государства, особенно в тех случаях, когда на данные действия должно быть получено разрешение от прибрежного государства. Такими действиями являются:

- использование сорбентов и диспергента для снижения последствий разлива;
- переход судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения каким-либо особо чувствительным прибрежным районам;
- перегрузка нефти на другое судно и т.п.

Некоторые государства имеют организации, которые берут на себя ответственность за осуществление ответных мер немедленно в случае сброса и впоследствии выставляют судовладельцу счет к оплате расходов. В других прибрежных государствах ответственность за первоначальные ответные меры возлагаются на судовладельца.

В случае разлива в порту капитан должен немедленно информировать портовые власти.

Порядок передачи сообщения, номера контактных телефонов, существующий в порту порядок привлечения специализированного персонала и портовых средств капитан должен получить от портовых властей или агента с приходом судна в порт.

Капитан должен предоставить властям порта необходимую информацию для расследования инцидента загрязнения и оказать любую запрошенную помощь для предотвращения или ликвидации последствий загрязнения, если оказание такой помощи не противоречит портовым правилам и не может привести к ухудшению ситуации для судна и его экипажа.

Coordination between the ship and Coastal State is vital in mitigating the effects of an accident. Contact with the Coastal State will begin with the initial notification about the incident. Furthermore, efforts at mitigation should be undertaken by the ship's crew in co-ordination with the Coastal State's Administration in particular when the Coastal State should authorize such efforts. Such efforts will include:

- using of the sorbents and detergents to mitigate the effects of spill;
- shift of the ship to a more convenient place to perform repair work and lightening operations as well as to lessen the pollution threat to any particularly susceptible coastal areas;
- lightering of fuel oil to other ships etc.

Some states have agencies that assume responsibility for immediate response whenever an overboard discharge occurs and afterwards make out invoice for payment of the expenses. In other States the responsibility for the initial response action is placed on the Shipowner.

In the event of an spill occurred in port the Master should inform immediately the Port Authorities.

On arrival in a port the Port Authorities or agents should inform the Master on the procedure of reporting, numbers of contact telephones, procedures for involving special personnel and shore-based means.

The Master should give to the Port Authority all details required to investigate the pollution incident and render any requested assistance to prevent or overcome the effects of pollution unless such assistance disagrees with the port rules and can deteriorate the situation for the ship and her crew.

8 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ / ADDITIONAL INFORMATION /

Перечень судовой эксплуатационной документации (справочный).

The list of ship's technical documentation (reference).

Наименование Document	Местонахождение Location
Чертежи общего расположения General arrangement plans	
Информация по остойчивости Information on stability	
Расписание по судовым тревогам Ship's Complex Bill	
Схема приема и перекачки топлива, техническое описание и инструкция по эксплуатации Fuel system, receipt/transfer, description & instructions.	
Схема системы сбора и выдачи нефти Scheme of oil recovery system.	
Технологическая карта бункеровочных операций Technological scheme of bunkering operations	
Судовая инструкция по бункеровочным операциям Manual on bunkering operations	
Схема воздушных и измерительных труб Air and sounding tube system. Description and instructions	
Таблицы емкостей судовых цистерн Tables of ship's tanks volumes	
Схема балластно-осушительной системы, техническое описание и инструкция по эксплуатации Ballasting system. Description and instructions	
Наставление по предотвращению загрязнения с судов Shipboard manual on prevention of pollution from ships	

После использования Плана в аварийной ситуации его эффективность должна быть оценена администрацией судна и судовладельцем, а в Плане предусмотрены необходимые корректировки.

After a practical employment of the plan in emergency situation its effectiveness should be evaluated by the ship's admini-stration and the shipowner and the plan should be subjected to corresponding corrections.

Содержание Плана должно быть известно всему личному составу. Должны быть предусмотрены регулярные тренировки по действиям экипажа при аварийных ситуациях. Эти тренировки могут быть совмещены с другими учениями, проводимыми на судне.

The contents of the plan is to be delivered to every member of the crew. Regular trains on the crew's actions in emergency situations are to be organized. This trains may be coupled with other practices held on the ship.

Переодобрение Плана требуется в следующих случаях:

- при изменении р-на эксплуатации судна;
- при изменении характеристик судна, оказывающих значительное влияние на содержание Плана (например, при переоборудовании танков или трубопроводов);

Re-approval of the plan should be made in the following cases:

- changing of navigation region;
- changing of the ship's characteristics that exert significant influence on the plan's contents. The example of such changes is the reconstruction of tanks or pipings

- при изменении судовой процедуры реагирования в аварийных ситуациях;
- при других изменениях, оказывающих значительное влияние на осуществимость Плана;
- по требованию Администрации (или Классификационного Общества, по ее поручению), если будет выявлена необходимость корректировки Плана.

- changing of the shipboard procedure of actions in emergency situations;
- other changes that exert significant influence on the plan's feasibility;
- by the the Administration requirement (or by the Classification Society requirement, due to Administration's mandate) Classifications Society, if the necessity of the plan's correction is revealed.

При изменении сведений об адресах, номерах телефонов, факсов, телексов пунктов связи переодобрение Плана не требуется.

Changes of addresses, telephones, telefaxes or telexes numbers of contact organizations do not require the plans re-approval.

Увеличенную копию "Сводной схемы последовательности действий" (Дополнение 3) рекомендуется разместить на видном месте в рулевой рубке.

It is recommended to place the enlarged copy of Summary Flowchart of actions (see Appendix 3) in visible location in the Wheelhouse.

Средства для уборки разливов нефти **Means for cleaning oil pollution**	
Место расположения Place of location	
- Ведра емкостью 8-10 л, шт.; Buckets, 8-10 l, pcs	2 шт
- Лопаты, шт.; Spade, pcs	2 шт
- Ветошь, кг; Rags, kg	100 кг
- Опилки, $м^3$; Sawdust, m^3	500 кг
- Совки для сбора нефти с палубы, шт.; Dustpans for clean up the deck from the oil, pcs	5 шт
- Ручные контейнеры, шт; Hand containers, pcs	
- Мешки полиэтиленовые, емкостью 100 л, шт Plastic bags, 100 l, pcs	30 шт
- Воронка для слива нефти в топливные танки, шт; Funnel for discharge oil to the tank, pcs	есть
- Песок, кг Sand, kg	есть
- Поддон для сбора нефти, шт Containment for oil, pcs	
- Емкость для нефти и мусора переносная, вместимостью 0,1-0,2 куб.м, шт Containment for oil and rubbish 0,1-0,2 cub.m, pcs	
- Насос ручной, производительностью 120 л/мин Hand driven pump, cap. of 120 ltr/min	
- Диспергент, кг Dispergent, kg	100 кг
- Абсорбирующий порошок, кг Absorbing powder, kg	100 кг
ПРИМЕЧАНИЕ / NOTE:	
Капитан должен удостовериться, что перед использованием любых распылителей или моющих средств будет получено разрешение, чтобы предотвратить использование материалов вредных для окружающей среды. The Master should ensure that before any dispersants or detergents are used/ local authorization is obtained, as indiscriminate use of such materials may be harmful to the environment.	

РАСПИСКА КАПИТАНА / THE MASTER'S SIGNATURE /

Настоящим я, капитан судна **"СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ"**, подтверждаю, что ознакомился с содержанием данного документа и принял его к руководству.

Being the master of the ship **"SPASATEL ZABORSHCHIKOV"** I declare my acknowledge with the content of this document and take it as a guiding document

Фамилия, имя, отчество Master's name	Дата Data	Подпись Signature	Примечание Remarks
Плотников Александр Арьевич	15.01.2015г.		
Луго Вадим Валериевич	15.12.2016		
Ковалевский Дмитрий Сергеевич	20.05.2021		
Залюбин Сергей Николаевич	20.07.2023		

ЗАПИСЬ ПО ПЕРЕСМОТРАМ И ИЗМЕНЕНИЯМ ПЛАНА / RECORD OF REVIEW AND CHANGES /

Изменение Change No	Дата Date	Измененные страницы Pages affected	Капитан Master	Классификационное Общество Classification Society

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 Форма первоначального уведомления /APPENDIX 1 Initial Notification Form /

AA	Название судна Позывные ..... Флаг	"СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ" РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
BB	Дата и время события, UTC День месяца / час / минут	
CC	Координаты, широта, долгота Широта N S Град. Мин. Долгота E W Град. Мин.	или DD Пеленг, расстояние до берегового знака Град. Мор.мили
EE	Курс Град	FF Скорость Узлы 1/10
LL	Предполагаемый путь	
MM	Прослушиваемая радиостанция	
NN	Дата и время следующего сообщения, UNC день / час / мин.	
PP	Вид и количество груза/топлива на борту	
QQ	Краткие сведения о неисправностях / недостатках / повреждениях	
RR	Краткие сведения о загрязнении, включая оценку потерянного количества	
SS	Краткие сведения о погоде и состоянии моря Ветер: Направление (Град.) Скорость (по шкале Боффорта) Волнение: Направление (Град.) Высота (м)	
TT	Данные для связи с судовладельцем (оператором / агентом)	
UU	Размер и тип судна: Длина габаритная, м Ширина габаритная, м Осадка средняя, м Тип	
XX	Дополнительная информация: Краткие сведения об инциденте Необходимость помощи извне Предпринимаемые действия Количество экипажа и сведения о каких-либо телесных повреждениях: Сведения о P&I Club и местном корреспонденте Другие сведения	

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
Shipboard oil pollution emergency plan mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»

AA	Ship name Call sign ..... Flag	"SPASATEL ZABORSHCHIKOV" RUSSIAN FEDERATION
BB	Date and time of event, UTC	D D H H M M
CC	Position, latitude, longitude Latitude Longitude	or DD Bearing, distance from landmark N S g g m m E W g g g m m g g g N miles
EE	Course	FF Speed g g g Knots 1/10
LL	Intended track	
MM	Radio station(s) guarded	
NN	Date and time of next report, UNC	D D H H M M
PP	Type and quantity of cargo/bunkers on board	
QQ	Brief details of defects / deficiencies / damage	
RR	Brief details of pollution, including estimate of quantity lost	
SS	Brief details of weather and sea conditions Wind Swell	direction g g g speed (Beaufort) direction g g g height (m)
TT	Contact details of ship's owner (operator / agent)	
UU	Ship size and type: Length (m) Breadth (m) Draught (m) Type	
XX	Additional information: Brief details of incident Need for outside assistance Actions being taken Number of crew and details of any injuries Details of P&I Club and local correspondent Others	

MPSV07.03-LMPP-164 47

Данные для заполнения таблицы		Additional information to fill the Table
Название судна, позывные или опознавательные данные судовой радиостанции и флаг судна.	**AA**	Name of ship, call sign or identification date of shipboard radio station and flag
Группа из 6 цифр, указывающая день месяца (первые две цифры), часы и минуты (последние четыре цифры).	**BB**	A 6-digit group giving day of month (first two digits), hours and minutes (last four digits).
Группа из четырех цифр, указывающая широту в градусах и минутах, а также знаки N (север) или S (юг) и группа из 5 цифр, указывающая долготу в градусах и минутах, а также знаки E (восток) или W (запад), или:	**CC**	A 4-digit group giving latitude in degrees and minutes suffixed with N (North) or S (South), and a 5-digit group giving longitude in degrees and minutes also suffixed with E (east) or W (west), or
Истинный пеленг (первые 3 цифры) и расстояние в морских милях от четко опознаваемой береговой отметки (указать береговую отметку).	**DD**	Ship's position by the bearing (first 3-digits) and distance from a clearly identified landmark (give the landmark).
Истинный курс.	**EE**	True course.
Скорость в узлах и десятых долях узла.	**FF**	Speed in knots and tenths of a knot.
Предполагаемый путь. При описании пути необходимо давать широту и долготу каждой поворотной точки, как в "CC" с указанием типа предполагаемого пути между этими точками, например, "RL" (по локсодромии), "GC" (по дуге большого круга) или "вдоль береговой линии" в случае прибрежного плавания, ожидаемую дату и время прохождения характерных точек в виде группы из шести цифр, как в "BB".	**LL**	Intended track. When detailing the track it is necessary to give the latitude and longitude of each turning point as in "CC", showing type of the intended track between the above points, e.g. "RL" (rhumb line sailing), "GC" (great circle sailing) or "along coastal line" in case of coastwise navigation, expected date and time of passing through specific points as a 6-digit group as in "BB".
Полностью указать наименования прослушиваемых станций / частот.	**MM**	Full details of radio stations / frequencies being guarded.
Группа, указывающая дату и время, как в "BB".	**NN**	A group giving date and time as in "BB".
Наименование и количество груза / бункера на борту судна.	**PP**	Type and quantity of cargo / bulker on board.
Краткие сведения о неисправностях / недостатках / повреждениях. Краткие сообщения о состоянии судна и возможности перекачки топлива.	**QQ**	Brief details of defects / damages / deficiencies. These must include the conditions of the ship and the ability to transfer cargo / fuel.
Краткие сведения о загрязнении. Название нефти или топлива, сброшенных в море; Оценка количества; оценка перемещения сброшенной нефти / топлива; по возможности, оценка поверхности района разлива. Место дается как в "CC" или "DD".	**RR**	Brief details of pollution. These should include the type of oil or fuel discharged; estimate of their quantity; estimate of the movement of the slick; if possible, an estimate of the spill area surface. Position is given as in "CC" or "DD".

Краткое описание превалирующих погодных и морских условий.	**SS**	Brief details of the prevailing weather and sea condition.
Имя, адрес, номер телекса и телефона судовладельца и представителя (фрахтователь, владелец или оператор судна или их агент).	**TT**	Name, address, telex and telephone numbers of the ship's owner or representative (manager or operator of the ship, or their agents).
Сведения о длине, ширине, осадке и типе судна.	**UU**	Details of length, breadth, draft and type of the ship.
Дополнительная информация: • краткое описание инцидента; • необходимость помощи извне, помощь, которая была затребована или была предоставлена другими судами; • предпринимаемые действия в отношении сброса и движения судна; • количество экипажа и сведения о каких-либо телесных повреждениях; • сведения о P&I Club и местном корреспонденте; • другие сведения.	**XX**	Additional information: • brief details of incident; • need for outside assistance, assistance which have been requested or provided by other ships; • action being taken with regard to the discharge and movement of the ship; • number of crew and details of any injuries; • details of P&I Club and local correspondent; • other details.

Примечание.

Приводимые в алфавитном порядке буквенные обозначения в вышеприведенной форме взяты из «Общих принципов систем судовых сообщении и требовании к судовым сообщениям, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря», принятых Международной морской организацией резолюцией А.851(20). Буквы следуют не в полном алфавитном порядке, так как некоторые буквы используются для обозначения информации, требуемой для других стандартных форм сообщений, например используемых для передачи информации о маршруте.

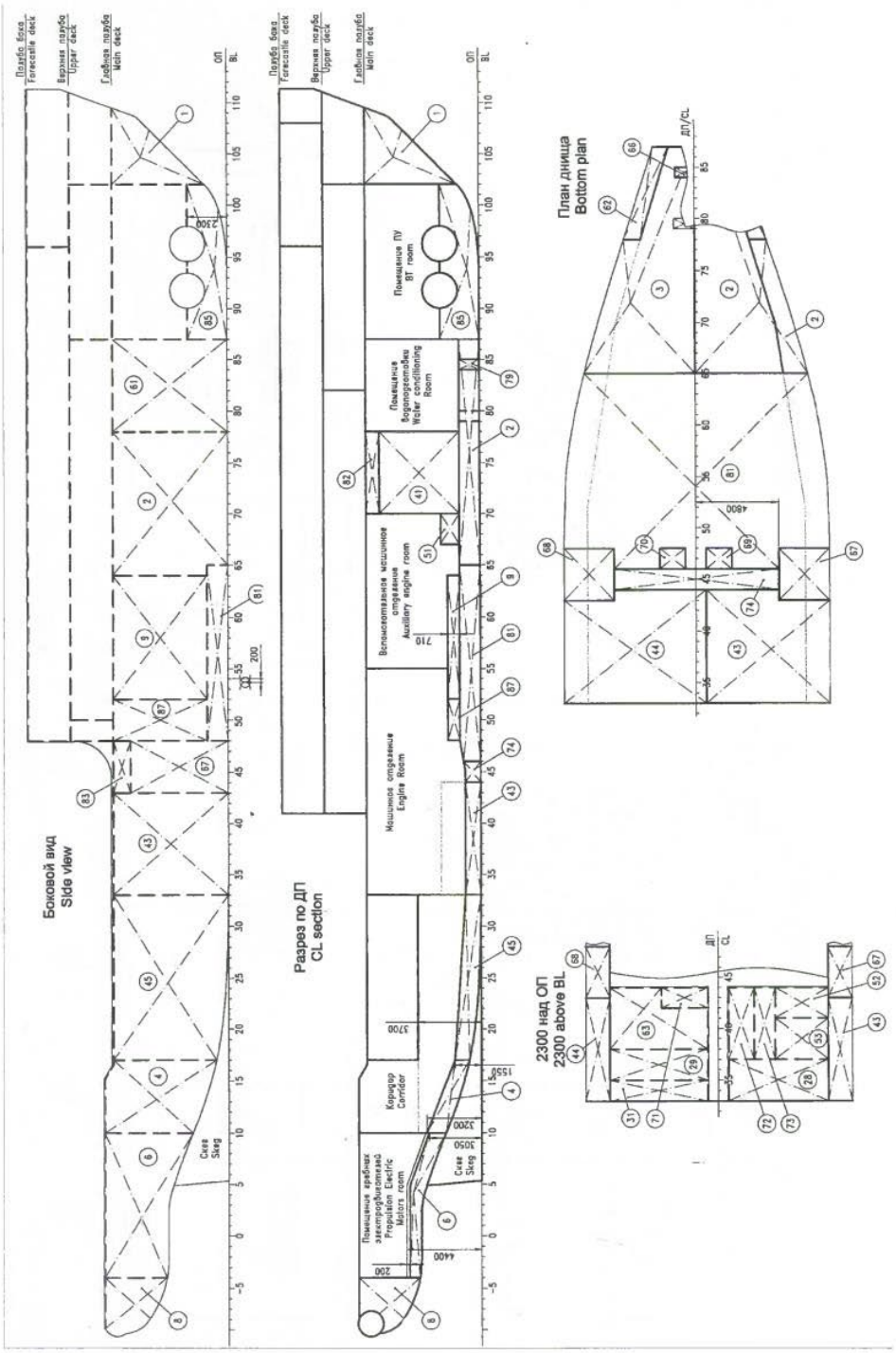
Footnote:

The alphabetical reference letters in the above format are from «General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants adopted by the International Maritime Organization by resolution A.851(20). The letters do not follow the complete alphabetical sequence as certain letters are used to designate information required for other standard reporting formats, e.g., those used to transmit route information.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 Дополнительная информация по судну
/ APPENDIX 2 Additional Ships Information /

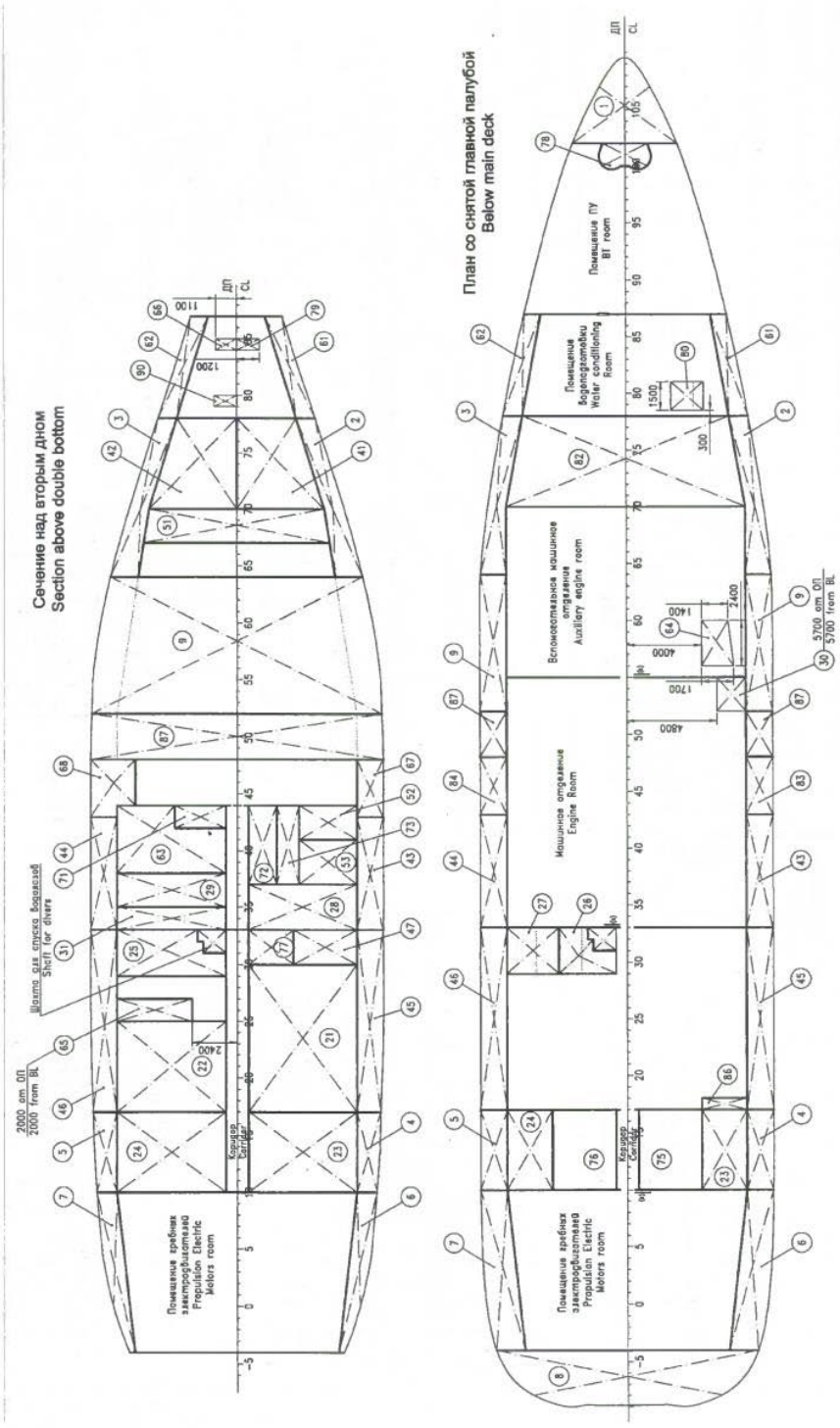
СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ЦИСТЕРН
ARRANGEMENT OF TANKS

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
Shipboard oil pollution emergency plan mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»



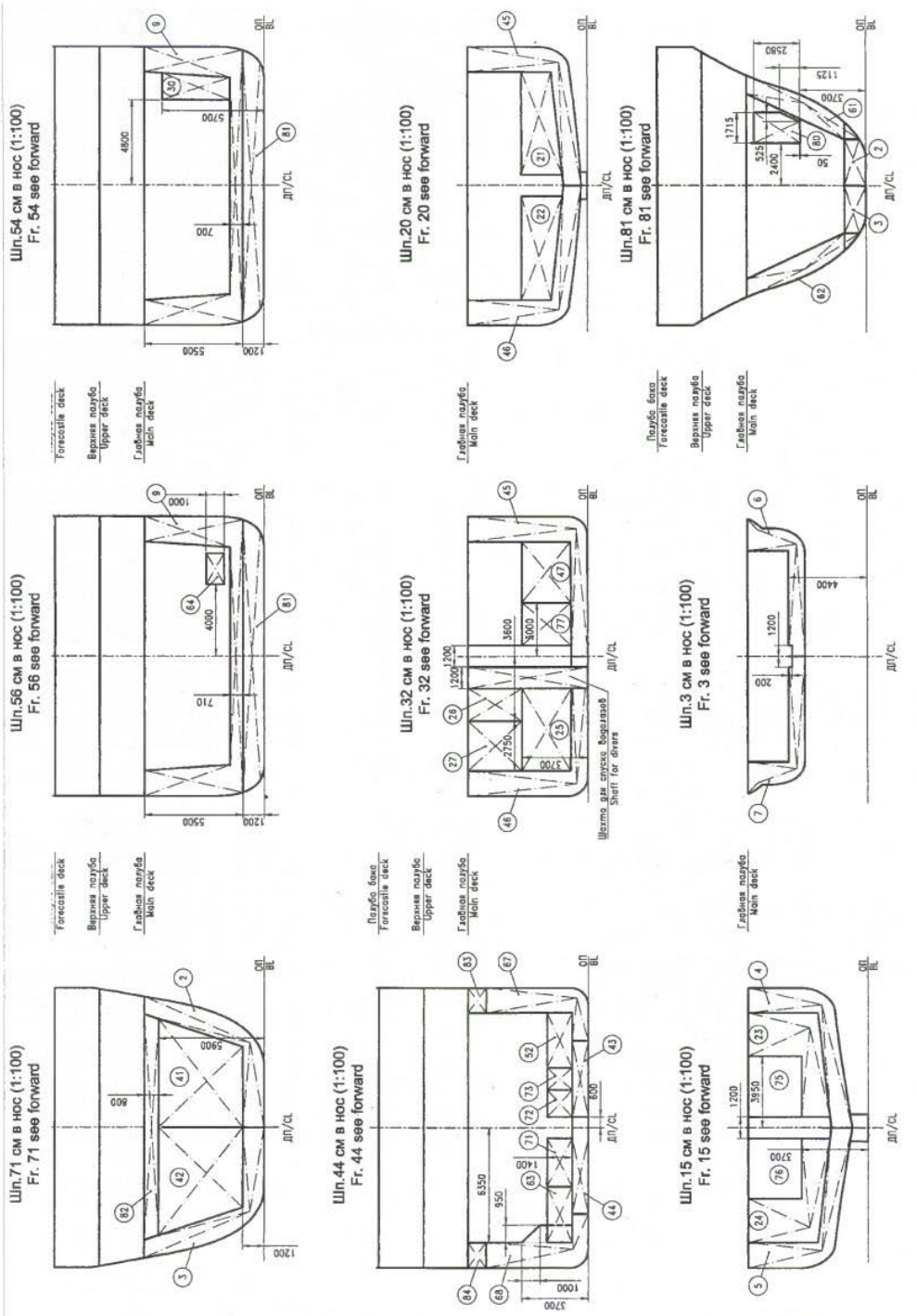
MPSV07.03-LMPP-164 52

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
Shipboard oil pollution emergency plan mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»



MPSV07.03-LMPP-164 53

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
Shipboard oil pollution emergency plan mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»



MPSV07.03-LMPP-164 54

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
Shipboard oil pollution emergency plan mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»

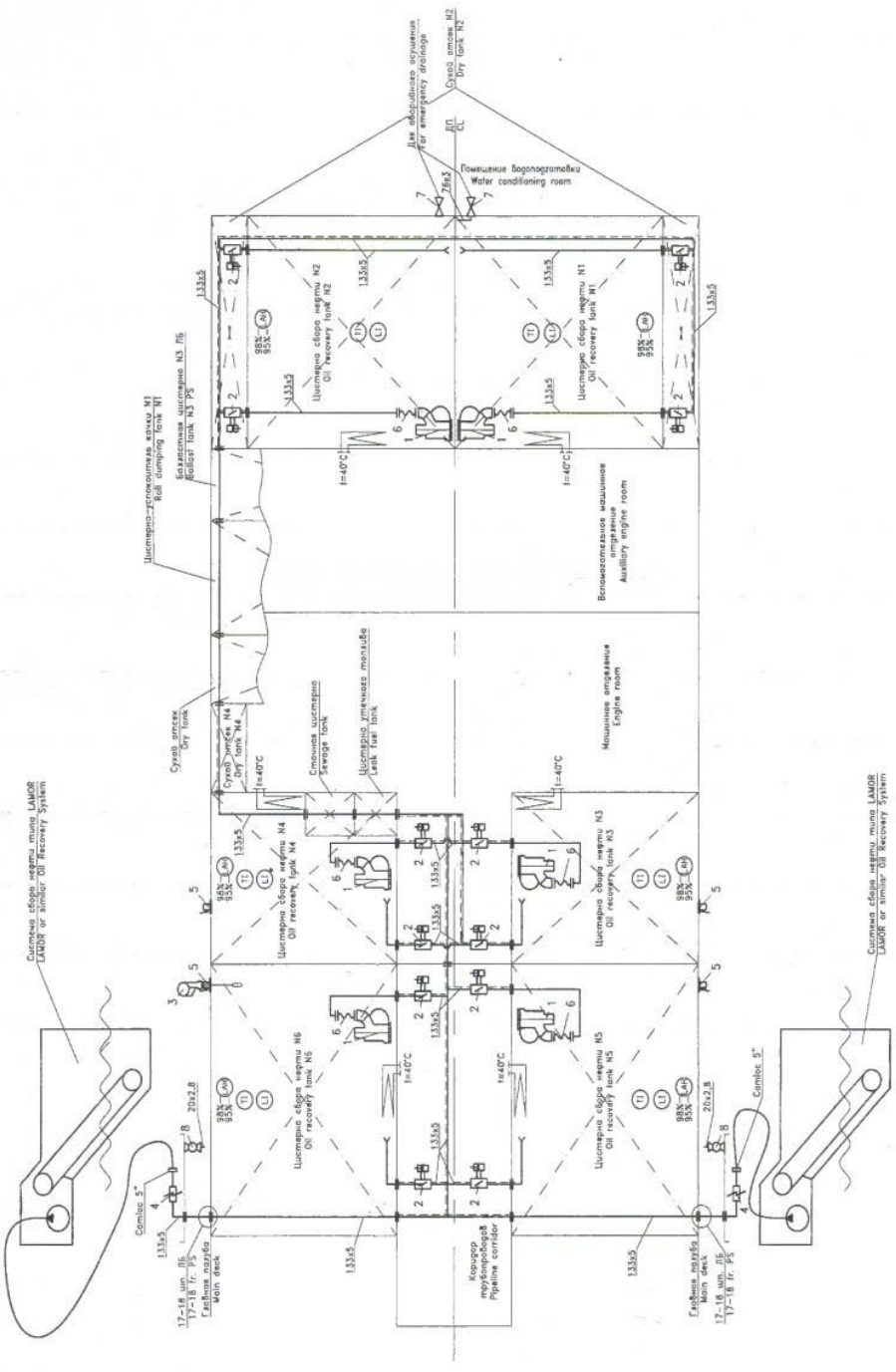
№на схеме No at scheme	Наименование Denomination	Расположение Location	Объем, м³ Volume, cub.m	X, м X, m	Y, м Y, m	Z, м Z, m	i, м⁴ i, м⁴
Балласт / Ballast							
1	Балласт 1 / Ballast tank 1	102-нос	26.4	30.25	0.00	5.03	7 (24*)
3	Балласт 2 ПрБ / Ballast tank 2 StB	65-87	116.2	11.02	4.11	2.31	7(139*)
4	Балласт 3 ЛБ / Ballast tank 3 PS	65-87	115.5	10.99	-4.13	2.32	7(137*)
5	Балласт 4 ПрБ / Ballast tank 4 StB	10-17	48.4	-24.05	5.02	3.50	60
6	Балласт 5 ЛБ / Ballast tank 5 PS	10-17	48.4	-24.05	-5.02	3.50	60
7	Балласт 6 ПрБ / Ballast tank 6 StB	(-4)-10	82.7	-30.08	4.46	4.49	185
8	Балласт 7 ЛБ / Ballast tank 7 PS	(-4)-10	82.7	-30.08	-4.46	4.49	185
9	Балласт 8 / Ballast tank 8	-4-транец	77.0	-35.67	0.00	5.71	235(368*)
10	Успокоитель качки / Roll dumping tank	52-62	179.2	2.62	0.00	3.13	1078(1974*)
Тяжелое топливо / Heavy fuel oil							
21	Запас ТТ 1 ПрБ / HFO bunker tank 1 StB	17-30	93.0	-17.82	3.37	2.61	120
22	Запас ТТ 2 ЛБ / HFO bunker tank 2 PS	17-25	52.6	-19.49	-3.33	2.70	74
23	Запас ТТ 3 ПрБ / HFO bunker tank 3 StB	10-17	57.0	-23.53	4.34	4.44	5(65*)
24	Запас ТТ 4 ЛБ / HFO bunker tank 4 PS	10-17	57.0	-23.53	-4.34	4.44	5(65*)
25	Отстойная ТТ / HFO settling tank	29-33	31.3	-13.66	-3.76	2.37	28
26	Расходная ТТ 1 / HFO day tank 1	29-33	16.2	-13.78	-2.34	5.20	
27	Расходная ТТ 2 / HFO day tank 2	29-33	19.2	-13.60	-4.98	5.20	
31	Переливная / Overflow	33-55	9.4	-11.80	-3.48	1.60	18
Дизельное топливо / Diesel oil							
28	Запас ДТ 1 ПрБ / MDO bunker tank 1 StB	33-37	18.7	-11.20	3.48	1.60	37
29	Запас ДТ 2 ЛБ / MDO bunker tank 2 PS	35-38	14.1	-10.30	-3.48	1.60	28
30	Расходная ДТ / MDO day tank	52-55	9.8	-0.12	5.54	3.82	
Масло / Oil							
51	Термальное масло / Thermal oil tank	67-70	19.0	8.89	0.00	1.76	142
52	Отработанное масло / Waste oil tank	41-44	7.5	-6.70	4.83	1.60	
53	Запас масла ГД / ME lube oil tank	37-41	9.9	-8.80	4.83	1.60	6
Пресная вода / Fresh water							
61	Пресная вода ПрБ / Fresh water tank SB	78-87	36.1	17.24	4.14	3.68	
62	Пресная вода ЛБ / Fresh water tank PS	78-87	36.1	17.24	-4.14	3.68	
80	Питьевая вода / Drinking water tank	78-82	6.1	15.65	3.21	5.04	
Прочие / Other							
47	Цистерна НСВ / Oily water tank	30-33	15.7	-13.29	4.67	2.36	6
63	Сточная цистерна / Sewage tank	38-44	23.7	-7.82	-3.76	1.60	45
64	Шламовая цистерна 1 / Sludge tank 1	55-60	3.6	2.56	4.78	2.74	
65	Шламовая цистерна 2 / Sludge tank 2	25-27	2.5	-16.57	-4.23	1.71	6
71	Утечное топливо / Leak fuel tank	42-44	4.3	-6.40	-1.95	1.60	
72	Котельная вода / Boiler water tank	37-44	8.4	-7.90	1.35	1.60	
73	Цистерна сбора охлаждающей воды / Cooling water drain tank	37-44	6.8	-7.90	2.70	1.60	
77	Цистерна пенообразователя / Foam tank	30-33	11.4	-13.29	1.80	2.34	

MPSV07.03-LMPP-164 55

СИСТЕМА СБОРА И ВЫДАЧИ НЕФТИ
OIL RECOVERY SYSTEM

т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan



MPSV07.02-LMPP-164

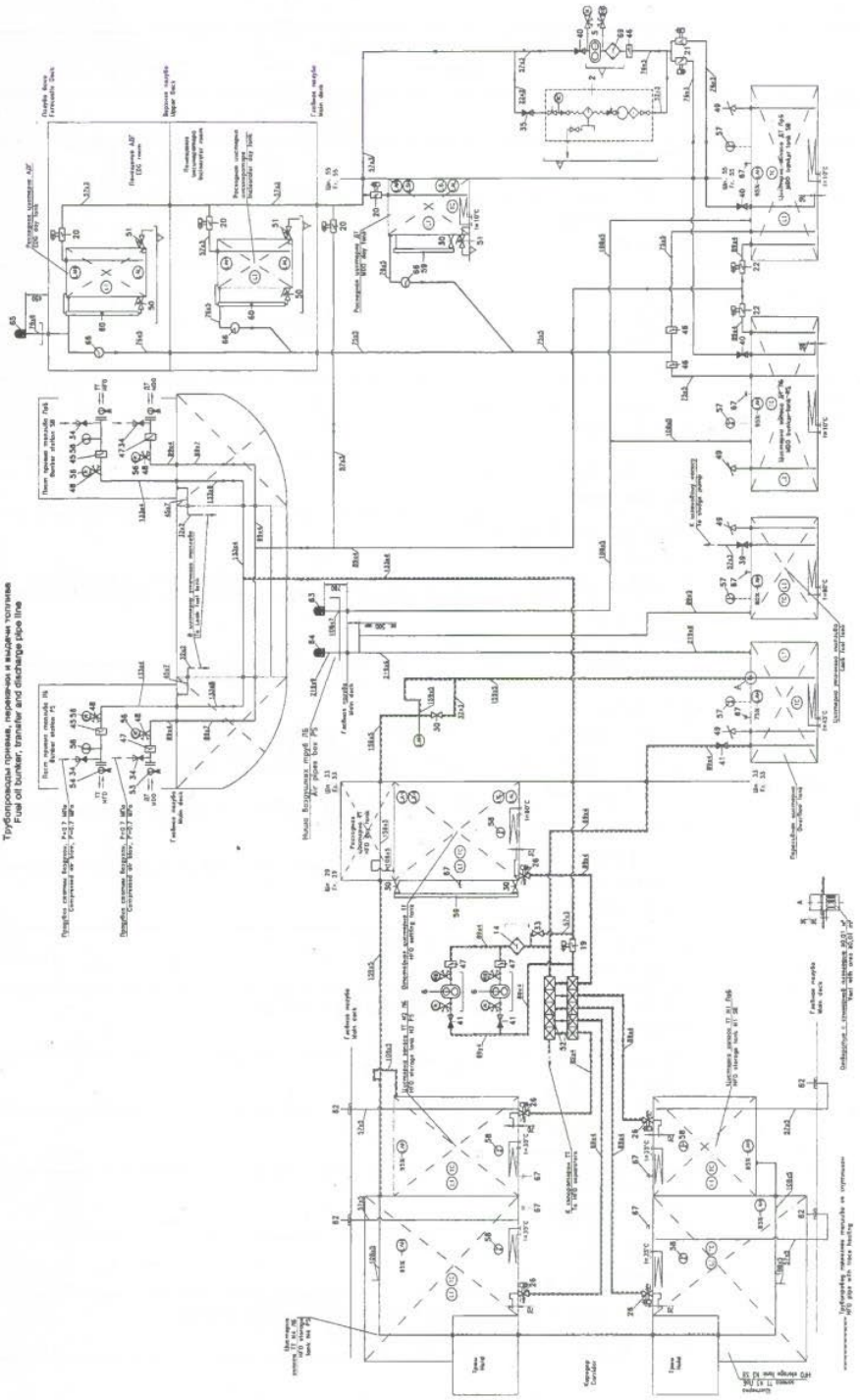
57

Условные обозначения Symbols	
Условное обозначение Mark	Наименование Name
	Затвор поворотный с дистанционно управляемым гидравлическим приводом Butterfly valve with remotely controlled hydraulic drive
	Клапан запорный Stop valve
	Кран проходной Straight cock
LAH	Датчик верхнего уровня (АПС) High level alarm
LI	Указатель уровня Level indicator
TI	Указатель температуры (датчик аналоговый) Temperature indicator
	Уровнемер электронный газонепроницаемый переносной Portable gas tight electronic gauge
	Соединение гибкое Flexible hose
	Изолирующее фланцевое соединение Insulating flange joint
	Клапан палубный специальный Special deck valve
	Трубопровод со спутником Pipe with trace heating

СХЕМА ТОПЛИВНОЙ СИСТЕМЫ
FUEL OIL SYSTEM SCHEME

т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan



60

MPSV07.02-LMPP-164

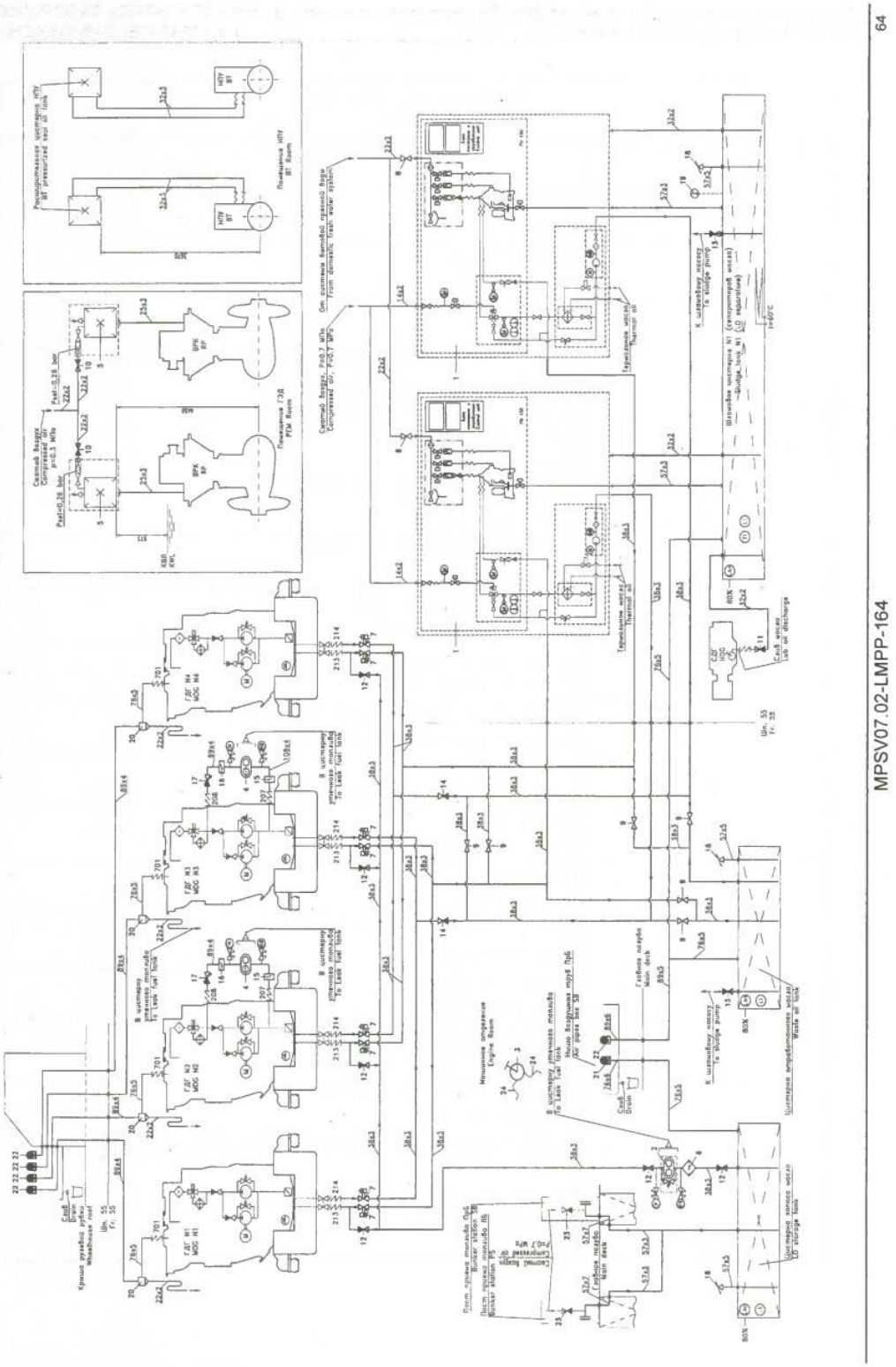
Условные обозначения Symbols	
Условное обозначение Mark	Наименование Name
	Насос Pump
	Насос ручной Manual pump
	Охладитель Cooler
	Фильтр Filter
	Фильтр-индикатор Safety filter
	Клапан предохранительный Safety valve
	Клапан подпорный Spring valve
	Затвор поворотный дисковый с дистанционным гидравлическим приводом Butterfly valve with remote hydraulic drive
	Клапан быстрозапорный с дистанционным гидравлическим приводом Quick-closing valve with remote hydraulic drive
	Клапан запорный с электромагнитным приводом Stop valve with electromagnetic drive
	Клапан невозвратный Non-return valve
	Клапан запорный Stop valve
	Клапан невозвратно-запорный Stop-check valve
	Кран трехходовой с L-образной пробкой Three-way cock, L-port
	Затвор поворотный дисковый Butterfly valve
	Клапан манометровый Pressure gauge valve
	Клапан отбора проб Sampling valve
	Клапан самозапорный Self-closing valve
	Клапан самозапорный для измерительных труб Sounding pipe self-closing valve

	Мановакуумметр Pressure and vacuum gauge
	Манометр Pressure gauge
	Термометр Thermometer
	Колонка указательная с плоским стеклом Level gauge with plane glass
	Колонка указательная магнитная Magnetic level gauge
LAH	Датчик верхнего уровня (АПС) High level alarm
LSH	Датчик верхнего уровня High level switch
PAH	Датчик высокого давления (АПС) High pressure alarm
LI	Указатель уровня Level indicator
LAL	Датчик нижнего уровня (АПС) Low level alarm
LSL	Датчик нижнего уровня Low level switch
PS	Датчик давления (дискретный) Pressure switch
TC	Датчик температуры (аналоговый) Temperature control
	Вставка амортизационная Compensator joint
	Соединение гибкое Flexible hose
	Штуцерный конец трубопровода с заглушкой Screwed pipe end with bung
	Фонарь смотровой Sight glass
	Втулка палубная измерительная Sounding pipe deck liner
	Головка воздушная с поплавком и пламяпрерывающей сеткой Vent check valve with flame arrester

СХЕМА СИСТЕМЫ СМАЗОЧНОГО МАСЛА
LUB OIL SYSTEM SCHEME

т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan



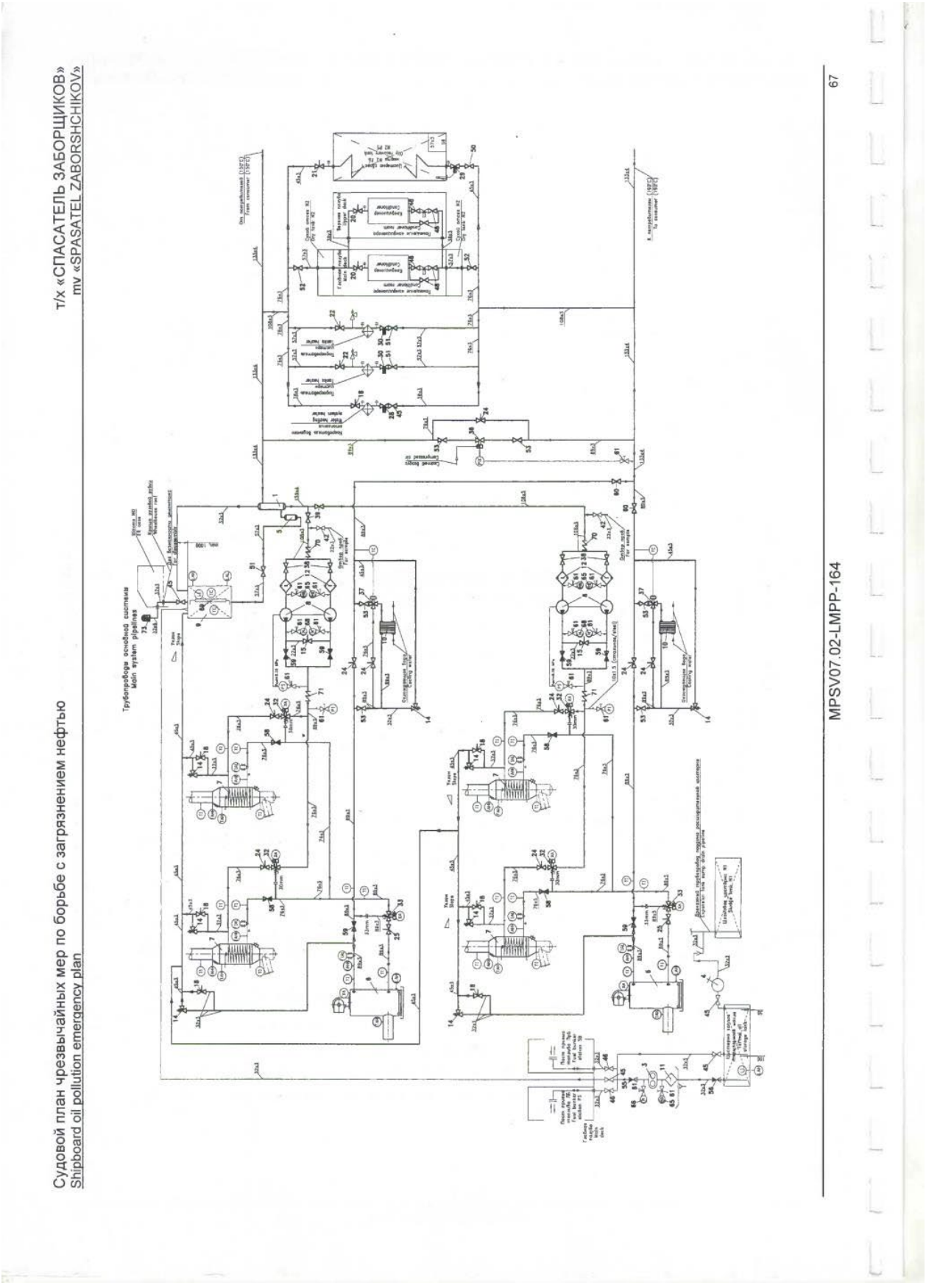
MPSV07.02-LMPP-164

64

Условные обозначения Symbols	
Условное обозначение Mark	Наименование Name
	Насос Pump
	Насос ручной Manual pump
	Фильтр Filter
	Затвор поворотный дисковый с дистанционным гидравлическим приводом Butterfly valve with remote hydraulic drive
	Клапан запорный Stop valve
	Клапан невозвратно-запорный Stop-check valve
	Затвор поворотный дисковый Butterfly valve
	Захлопка невозвратная Non-return flap valve
	Клапан манометровый Pressure gauge valve
	Клапан самозапорный для измерительных труб Sounding pipe self-closing valve
	Мановакуумметр Pressure and vacuum gauge
	Манометр Pressure gauge
	Термометр Thermometer
	Датчик верхнего уровня (АПС) High level alarm
	Указатель уровня Level indicator
	Датчик температуры (аналоговый) Temperature indicator
	Вставка амортизационная Compensator joint
	Головка воздушная с поплавком и пламяпрерывающей сеткой Vent check valve with flame arrester
	Влагоотделитель Water trap

СХЕМА СИСТЕМЫ ТЕРМАЛЬНОГО МАСЛА
THERMAL OIL SYSTEM SCHEME

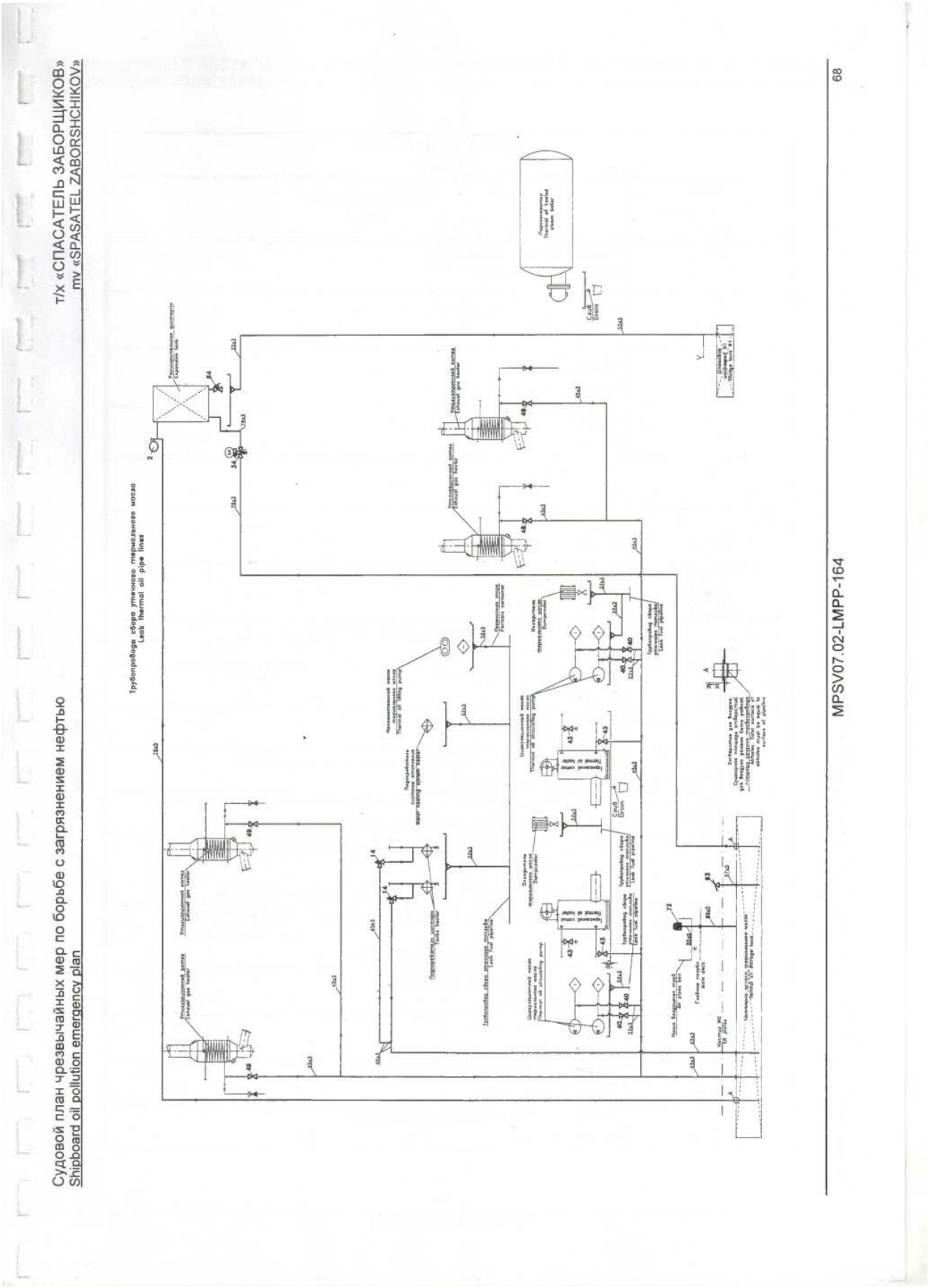
т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»



Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan

MPSV07.02-LMPP-164

67


т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»
Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью
Shipboard oil pollution emergency plan
MPSV07.02-LMPP-164
68

Условные обозначения Symbols	
Условное обозначение Mark	Наименование Name
	Насос центробежный Centrifugal pump
	Насос шестеренный Gear pump
	Насос ручной Manual pump
	Насос Pump
	Охладитель Cooler
	Фильтр Filter
	Теплообенник Heat exchanger
	Клапан предохранительный угловой Angle safety valve
	Клапан регулирующий Control valve
	Клапан редукционный Reducing valve
	Регулятор температуры прямого действия Thermostatic control valve
	Кран трехходовой с электромагнитным управлением 3–way cock with electromagnetic drive
	Клапан быстрозапорный с дистанционным гидравлическим приводом Quick–closing valve with remote hydraulic drive
	Клапан запорный с дистанционным пневматическим приводом Stop valve with remote air drive
	Клапан пожарный угловой Angle fire valve
	Клапан запорный Stop valve
	Клапан невозвратно–запорный Stop–check valve
	Затвор поворотный дисковый Butterfly valve

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью т/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
Shipboard oil pollution emergency plan — mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»

	Клапан манометровый Pressure gauge valve
	Клапан самозапорный Self-closing valve
	Клапан самозапорный для измерительных труб Sounding pipe self-closing valve
MB	Мановакуумметр Pressure and vacuum gauge
M	Манометр Pressure gauge
	Колонка указательная магнитная Magnetic level gauge
LAH	Датчик верхнего уровня (АПС) High level alarm
TAH	Датчик высокой температуры (АПС) High temperature alarm
LA	Датчик уровня (АПС) Level alarm
LI	Указатель уровня Level indicator
LAL	Датчик нижнего уровня (АПС) Low level alarm
PS	Датчик давления (дискретный) Pressure switch
TC	Датчик температуры (аналоговый) Temperature control
TI	Датчик температуры аналоговый Analog temperature sensor
	Вставка амортизационная Compensator joint
	Штуцерный конец трубопровода с заглушкой Screawed pipe end with bung
	Головка воздушная с поплавком и пламяпрерывающей сеткой Vent check valve with flame arrester
XA	Конечный выключатель Limit switch
FIAL	Дифференциальный датчик давления Differential pressure switch
PI	Датчик давления аналоговый Analog pressure sensor

MPSV07.03-LMPP-164 70

СТРАНИЦА ЗАРЕЗЕРВИРОВАНА
RESERVE PAGE

СТРАНИЦА ЗАРЕЗЕРВИРОВАНА
RESERVE PAGE

СТРАНИЦА ЗАРЕЗЕРВИРОВАНА
RESERVE PAGE

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 Сводная схема последовательности действий / APPENDIX 3 Summary Flowchart /

Приведенная ниже (см.следующую страницу) схема является планом развития действий, которые должен выполнять судовой персонал по борьбе с загрязнением нефтью, основанным на руководстве, изданном Организацией.

This flow diagram (see next page) is an outline of the course of action that shipboard personnel should follow in responding to an oil pollution emergency based on the guidelines published by the Organization.

Эта схема не является исчерпывающей и не должна использоваться в борьбе с загрязнением как единственный справочный источник.

This diagram is not exhaustive and should not be used as a sole reference to response.

Должно быть рассмотрено включение специальных ссылок на план.

Consideration should be given for inclusion of specific references to the Plan.

Этапы действий спланированы так, чтобы помочь персоналу судна в действиях по остановке или сведению к минимуму сброса нефти и смягчению его воздействия.

The steps are designed to assist personnel in the actions to stop or minimize the discharge of oil and mitigate its effects.

Эти этапы подразделяются на две основные категории: передача сообщений и действия.

These steps fall into two main categories - reporting and action

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтьют/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
Shipboard oil pollution emergency plan — mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»

СБРОС НЕФТИ
Вероятный или фактический

ОЦЕНКА ХАРАКТЕРА ИНЦИДЕНТА

ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ
Оповещение членов экипажа об опасности
Определение источника разлива и наблюдение за ним
Защита персонала
Оценка разлива
Контроль за выбросом паров
Эвакуация

ПЕРЕДАЧА СООБЩЕНИЙ

Капитаном и/или назначенным членом экипажа

КОГДА ПЕРЕДАВАТЬ СООБЩЕНИЕ
Во всех случаях возможных или фактических разливов
КАК ПЕРЕДАВАТЬ СООБЩЕНИЕ
Наиболее быстрыми средствами в адрес береговой радиостанции
Назначенной станции для передачи сообщений о движении судна или
Спасательно-координацинный центр (в море)
Наиболее быстрыми средствами местным властям
С КЕМ УСТАНАВЛИВАТЬ СВЯЗЬ
- С ближайшим прибрежным государством
- С операторами гаваней и терминалов (в порту)
- С управляющим собственника судна, страховщиком P & I
- С главным фрахтователем, грузовладельцем
- См. перечни пунктов связи

ЧТО УКАЗЫВАТЬ В СООБЩЕНИИ
- Первоначальное сообщение (Рез. 851(20))
- Последующие сообщения
- Характеристики разлившейся нефти
- Расположение груза / балласта/ бункера
- Погодные условия и состояние моря
- Движение (перемещение) пятна
- Требуемая помощь:
  - Спасение
  - Частичная разгрузка
  - Механическое оборудование
  - Аварийная команда со стороны
  - Диспергент-растворитель (вещества диспергирующие/обезжиривающие) для химической чистки

ДЕЙСТВИЯ ПО ВЗЯТИЮ СБРОСА ПОД КОНТРОЛЬ

Меры по сведению к минимуму утечки нефти и угрозы для морской среды

НАВИГАЦИОННЫЕ МЕРЫ	МЕРЫ МОРСКОЙ ПРАКТИКИ
• Изменение курса / местоположения и / или скорости • Изменение крена и/или дифферента • Постановка на якорь • Посадка на мель • Буксировка • Оценка требований относительно убежища • Прогноз погоды / прилива / волнения • Наблюдение за пятном • Запись событий и состоявшихся сеансов связи	• Оценка безопасности и меры предосторожности • Рекомендации о первоочередных контрмерах / предупредительных мерах • Соображения об остойчивости и напряжении судна в поврежденном состоянии • Балластировка / дебалластировка • Операции по перекачке груза на судне • Аварийная перекачка груза и/или топлива с судна на судно • Принятие мер на судне в отношении: - Изолированию течи - Тушению пожара - Использования судового оборудования (если имеется) - и т.д.

МЕРЫ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ПОМОЩИ СО СТОРОНЫ

- Для привлечения местной помощи – см. перечни прибрежных портов
- См. перечень пунктов связи сторон, представляющих интересы судна
- Требуемые внешние ресурсы для проведения очистных операций
- Постоянный контроль мероприятий

MPSV07.03-LMPP-164 75

DISCHARGE OF OIL
Probable or Actual

ASSESSMENT OF THE NATURE OF INCIDENT

ACTIONS REQUIRED
Alert crew members
Identify and monitor spill source
Personnel protection
Spill assessment
Vapour monitoring
Evacuation

REPORTING

By Master and/or designated crew member

WHEN TO REPORT
- All probable and actual spills

HOW TO REPORT
- By quickest means to coastal radio station
- Designated ship movement reporting station or
- Rescue Co-Ordination Centre (at sea)
- By quickest available means to local authorities

WHOM TO CONTACT
- Nearest coastal state
- Harbour and terminal operators (in port)
- Shipowner's manager; P & I insurer
- Head Charterer; cargo owner
- Refer to contact lists

WHAT TO REPORT
- Initial report (Res. 851(20))
- Follow-up reports
- Characteristics of oil spilled
- Cargo/ballast/bunker dispositions
- Weather and sea conditions
- Slick movement
- Assistance required:

- Salvage
- Lightening capacity
- Technical equipment
- External response team
- Chemical dispersant/dispersant

ACTION TO CONTROL DISCHARGE

Measures to minimize the escape of oil and threat to marine environment

NAVIGATIONAL MEASURES	SEAMANSHIP MEASURES
• Alter course / position and / or speed • Change of list and / or trim • Anchoring • Setting aground • Initiate towage • Assess safe haven requirements • Weather/tide/swell forecasting • Slick monitoring • Record of events and communications taken	• Safety assessment and precaution • Advice on priority countermeasures / preventive measures • Damage, stability and stress considerations • Ballasting / deballasting • Internal cargo transfer operations • Emergency ship-to-ship transfers of cargo and / or bunker • Set up shipboard response for: - Leak sealing - Fire lighting - Handling of shipboard response equipment (if available) -etc.

STEPS TO INITIATE EXTERNAL RESPONSE

- Refer to coastal Port State listings for local assistance
- Refer to ship interest contact list
- External clean-up resources required
- Continued monitoring of activities

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 Прогнозирование движения пленки / APPENDIX 4 Prediction of slick movement /

1. Важно, если имеется возможность предсказать движение пленки нефти после ее пролития.

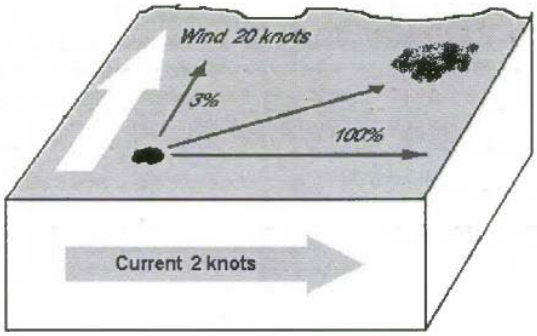
1. It is important to be able to forecast the movement of slick of oil after it has been spilled.

2. Задача прогнозирования положения нефти может быть выполнена только если имеются данные о ветре и течении, так как эти факторы влияют на движение плавающей нефти.

2. The task of forecasting the position of the oil can only be accomplished if data on winds and currents are available since both contribute to the movement of floating oil.

3. Эмпирическим путем было обнаружено что плавающее пятно будет двигаться по ветру с 3% скорости ветра. При наличии поверхностных водных течений, добавочное движение пятна равное силе течения будет прибавлено к любому движению от ветра. Близко к суше, сила и направление любых береговых течений должны приниматься в расчет, но в открытом море их влияние обычно менее важно, так как они цикличны и поэтому пропадают через какое-то время. Таким образом, зная главные ветра и течения, возможно предсказать уровень и направление движения плавающего пятна с известной позиции, как показано на рисунке.

3. It has been found empirically that floating slick will move downwind at about 3 % of the wind speed. In the presence of surface water currents, an additional movement of the oil equivalent to the current strength will be superimposed on any wind-driven motion. Close to land, the strength and direction of any tidal currents must be taken into account but further out to sea their contribution is usually less significant because they are cyclic and so tend to cancel out over time. Thus, with a knowledge of the prevailing winds and currents, it is possible to predict the rate and direction of movement of floating slick from a known position, as shown in the following figure.



4. Точная оценка количества плавающей нефти фактически невозможна из-за сложности измерения ее толщины. В лучшем случае правильный порядок величины может быть оценен учитывая определенные факторы. Нефть быстро распространяется и большая часть жидких масел скоро достигнет приблизительной толщины 0.1 мм, что характеризуется черным или темно-коричневым цветом. Подобным образом цвет «sheen» грубо указывает на его толщину. См. таблицу.

4, An accurate assessment of the quantity of floating oil is virtually impossible due to the difficulty of gauging its thickness. At best the correct order of magnitude can be estimated by considering certain factors. Oil spreads rapidly and most liquid oils will soon reach an average thickness of about 0.1 mm, characterised by a black or dark brown appearance. Similary, the colour of sheen roughly indicates its thickness as following table.

Тип нефти Oil Type	Цвет Appearance	Приблизительная толщина(мм) Approximate Thickness (mm)	Приблизительный объем($м^3$\$км^2$) Approximate Volume ($m^3/km^2$)
Oil sheen	Серебристый Silvery	0.0001	0.1
Oil sheen	Переливающийся Iridescent	0.0003	0.3
Сырая нефть и топливо Crude and Fuel Oil	Черный \ темно-коричневый black / dark brown	0.1	100
Топливо-водяная эмульсия Water-in oil emulsions	Коричневый \ оранжевый brown / orange	>1	>1000

5. Было произведено множество оценок количества нефти попадающей в морскую среду.

Например, оценка ITOPF показана в след. таблице.

5. Many assessments have been made of the quantities of oil entering the marine environment

For example, reassessment by ITOPF is shown in following table.

Impact of Tanker Size on Credible Spill Potential (tonnes) Влияние размера танкера на вероятный потенциал пролития (тонны)			
Typical Tonnage (Dead Weight) Типичный тоннаж (Дедвейт)	Slight Grounding or Collision (one wing tank) Легкая посадка на мель или столкновение (одним бортовым танком)	Grounding with Rupture (two wing plus one centre tank) Посадка на мель с повреждением (два бортовых танка плюс один центральный)	Bunker Fuel Бункер горючее
30000	700	3000	1350
50000	1100	5000	5200
70000	3000	12500	2300
100000	5500	21000	7000
200000	10500	45000	8300
240000	15000	60000	12000

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 Анкеты ответных действий
/ APPENDIX 5 Check Lists for Response /

CHECKLIST FOR RESPONSE TO FIRE/EXPLOSIVE

Анкета ответных действий в случае пожара/взрыва

CHECKLIST 1 - RESPONSE TO FIRE/EXPLOSIVE Анкета ответных действий в случае пожара \ взрыва		
Ship's Name:_____Название судна Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
The captain is to order the crew to go to their fire fighting stations. Капитан приказывает команде занять места по противопожарному расписанию	☐	
Promptly shift paint cans, oily waste and other inflammables and explosives in the vicinity of the fire. Быстро сместить банки с краской, промасляные отходы и прочие воспламеняющиеся и взрывающиеся вещества, соседствующие с огнем.	☐	
Conduct effective and appropriate initial fire fighting operations. Выполнить подходящие первоочередные действия по борьбе с огнем.	☐	
When the fire is becoming more intense due to the wind, anchor ship or manoeuvre vent fans. Когда огонь раздувается ветром, стать на якорь или регулировать приток воздуха через вент. отверстия.	☐	
Close openings including doors, skylights and vent ducts and stop mechanical vent fans. Закрыть отверстия, включая двери, световые люки и вентиляционные трубы, выключить принудительную вентиляцию.	☐	
Position ship, so that the fire and smoke does not hamper fire fighting actives. Установить судно так, чтобы огонь и дым не мешали противопожарным действиям.	☐	
Electric power supply leading to fire site is to be cut off. Источники электроэнергии, потребители которых находятся в зоне пожара, должны быть отключены.	☐	
When fire fighting activities of the ship are judged to be inadequate request assistance from ships sailing in the vicinity before it is too late. Если противопожарные действия недостаточны, необходимо запросить помощь у находящихся рядом судов, пока еще не поздно.	☐	
Check condition of lifeboats and prepare to abandon ship for the preservation of life. Проверить состояние спасательных шлюпок и приготовиться покинуть судно для спасения жизни.	☐	
When the CO_2 system is inoperative, consideration should always be given to the possibility of supplying gas from an external source. Если система CO_2 в нерабочем состоянии, попробовать получить тушащий газ из внешнего источника.	☐	
If there is an escape of jettison of flammable cargo, care should be taken to prevent flammable vapour from the cargo reaching sources of ignition on board or on other ships. Если отмечаются выбросы огнеопасного груза, необходимо предотвратить достижение воспламеняющихся паров источников воспламенения на борту судна или других судов.	☐	
Position Должность: Дата : Master's Signature Подпись капитана		

CHECKLIST FOR RESPONSE TO COLLISION

Анкета ответных действий при столкновении

CHECKLIST 2 - RESPONSE TO COLLISION Анкета2-Ответные действия при столкновении		
Ship's Name:_____ Название судна Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь		
CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
The captain is to order the crew to "Go to appropriate stations". Капитан приказывает команде занять места по соответствующему расписанию	☐	
When there is no immediate danger to own ship and crew, rescue crew of another ship. Когда нет немедленной опасности для своего судна и команды – приступить к спасанию другой команды.	☐	
Investigate the damaged area of the ship and ingress of water, and take emergency measures according to degree to prevent the damage becoming worse. Обследовать поврежденную зону судна и поступление воды, принять соответствующие экстренные меры по предотвращению ухудшения ситуации.	☐	
When an ingress of water is found as a result of damage investigation, take necessary measures to prevent water coming in or pump out the water already taken, according to the position and amount of water taken in. Если в результате обследования обнаружено поступление воды, принять необходимые меры для предотвращения поступления воды или откачать уже принятую воду, в зависимости от места нахождения и объема влившейся воды	☐	
Close watertight doors and insert wooden plugs, use collision mats, cement boxes to decrease ingress of water due to damage. В зависимости от полученных повреждений для уменьшения поступления воды закрыть водонепроницаемые двери; использовать деревянные клинья (чопы), аварийные пластыри, цементные ящики.	☐	
When water penetration is severe even after counter measures are taken, and there is a danger of the ship sinking, consider grounding on an appropriate shore and under own steam. Если поступление воды остается значительное, даже после принятия контрмер, и имеется опасность затопления судна – рассмотреть возможность посадки судна на подходящую мель собственным ходом.	☐	
Position Должность: Дата :		
Master's Signature Подпись капитана		

CHECKLIST FOR RESPONSE TO GROUNDING

Анкета ответных действий при посадке на мель

CHECKLIST 3 – RESPONSE TO GROUNDING Анкета3-Ответные действия при посадке на мель		
Ship's Name:_____Название судна Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь		
CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
The captain is to order the crew to "Go to appropriate stations". Капитан приказывает команде занять места по соответствующему расписанию	☐	
The master should first obtain information about the situation, including tides, currents, weather, depth of water and etc. Сперва капитан должен получить информацию о ситуации, включая приливы, течения, погоду, глубину и т.д.	☐	
A visual inspection should be carried out, together with cargo holds and sounding of tanks, examination of empty spaces, etc. Визуальная проверка должна быть произведена, включая грузовые трюма, замер уровня в танках, проверка пустых помещений, т.д.	☐	
Strict safety precautions should be taken before entering any empty spaces, in order to avoid any risks from toxic fumes or oxygen deficiency. Строгие меры предосторожности должны быть приняты перед входом в любое закрытое помещение, во избежание опасности от токсических газов или недостатка кислорода.	☐	
Check the condition of grounding, ship's bottom and damaged area to ascertain possibility of refloating. Проверить состояние судна после посадки на мель, днища судна и поврежденной зоны для возможность постановки судна на плав	☐	
In deciding to make an immediate to refloat, the master should the use of the ship's engines. При решении осуществить немедленную постановку на плав, капитан должен использовать двигатели судна.	☐	
If there are signs of excessive hogging, sagging or of undualtions in the sides of the hull, more careful consideration is required before attempting to refloated the ship. Если есть признаки чрезмерных прогибов, перегибов или гофрировки бортовой обшивки, требуется более внимательное изучения вопроса постановки судна на плав.	☐	
When judged to impossible to refloat without aid, promptly arrange salvage interests. В случае, если будет признано невозможным постановка на плав без посторонней помощи, быстро организовать соответствующее заявление.	☐	
When the ship is taking water due to grounding, take preventive measures, i.e. close watertight doors in order to minimize ingress of water. Если судно принимает воду из-за посадки на мель, принять предупредительные меры, например закрыть водонепроницаемые двери, с целью ограничения попадания воды в корпус судна.	☐	
Internal ergo transfer to the empty or slack tanks in case of minor damage. Внутреннее перемещение груза в пустые или частично заполненные танки в случае незначительного повреждения.	☐	
Ship to ship transfer procedures establish, when judged to be impossible to internal transfer. Организовать процесс перекачки с судна на судно, если установлено, что невозможно произвести внутреннюю перекачку.	☐	
Position Должность: Дата :		
Master's Signature Подпись капитана		

CHECKLIST FOR RESPONSE TO HULL FAILURE

Анкета для ответных действий в случае пробоин в корпусе

CHECKLIST 4 – RESPONSE TO HULL FAILURE Анкета4-Ответные действия в случае пробоин в корпусе		
Ship's Name: Название судна		
Operator: Оператор Charterer: Фрахтователь		
CHECK ITEMS Отметьте пункты	Confirm. Подтверждение	REMARK Примечание
The captain is to order the crew to "Go to appropriate stations". Капитан приказывает команде занять места по соответствующему расписанию	☐	
In the event of leakage from area above sea level, promptly transfer fuel oil in other tanks in order to reduce level in tank to well below sea level. В случае утечки из зоны, находящейся выше ватерлинии, быстро перекачать нефть в другие танки для уменьшения уровня ниже, чем ватерлиния.	☐	
Should it not be possible to transfer oil internally, consider transfer to another ship or an on-shore tanks. При невозможности перекачки нефти на судне, рассмотреть возможность перекачки ее в танки другого судна или в береговые танки.	☐	
Should it be suspected that leakage is from area below sea level, immediately close opening to upper deck including vent valve of damaged tank to make pressure inside tank vacuum. При подозрении, что возникла утечка ниже уровня ватерлинии, следует немедленно закрыть все отверстия, идущие в поврежденный танк, включая вентиляционные, создав тем самым вакуум внутри танка.	☐	
Should it not be possible to identify specific tank from which leakage is occurring, reduce levels of all tanks in the vicinity, taking into account the effect on hull stress and stability. В том случае, если отсутствует возможность определить конкретный танк, из которого происходит утечка, следует уменьшить уровень во всех соседних танках; при этом следует принять во внимание влияние этой операции на прочность корпуса и остойчивость судна.	☐	
Position Должность: Дата :		
Master's Signature Подпись капитана		

A. Эксплуатационный разлив нефти (чек-лист):

Этот чек-лист предназначен для ответных действий при разливе, произошедшем при перекачке или бункеровке топливом.

A. Operational oil spill response check list:

This check list is intended for response guidance when dealing with an oil spill during oil transfer or bunkering operations.

ACTION TO BE CONSIDERED Предлагаемое действие	Yes Да	NO Нет	PERSON RESPONSIBLE Ответственный
Immediate Action **Немедленное действие**			
Report incident to officer on duly Сообщить об инциденте вахтенному офицеру			Person discovering spill Обнаруживший разлив
Sound emergency alarm Объявить аварийную тревогу			Officer on duty Вахтенный офицер
Initiate vessel emergency response procedures Начать судовые аварийные процедуры			Officer on duty Вахтенный офицер
Initial Response **Первоначальные ответные действия**			
Cease transfer or bunkering operations Прекратить перекачку или бункеровочные операции			Officer on duty Вахтенный офицер
Close manifold valves Закрыть коллекторные клапаны			Officer on duty Вахтенный офицер
Stop air intake to accommodation Перекрыть поступление воздуха в надстройку			Officer on duty Вахтенный офицер
Stop Non-essential air intake ER Перекрыть поступление воздуха в МО (кроме как к ГД)			Engineer on duty Вахтенный механик
Locate source of leakage Определить источник утечки			Officer on duty Вахтенный офицер
Stop or reduce flow of oil Остановить или уменьшить поток нефти			Officer on duty/Response team Вахтенный офицер/команда реагирования
Commence cleanup procedures Начать очистные процедуры			Chief officer/Response team Старший помощник/команда реагирования
Start reporting procedures Начать отчетные процедуры			Master Капитан
Secondary Response **Вторичные ответные действия**			
Assess fire risk Оценить опасность пожара			Chief officer Старший помощник
Reduce oil level in relevant tank by dropping or pumping into empty or slack tank Уменьшить уровень нефти в соответствующем танке, переливая нефть в пустой или частично свободный танк			Chief officer/Engineer on duty Старший помощник \Вахтенный механик
Drain affected line into empty or slack tank Осушить поврежденную магистраль перекачкой в пустой/частично заполненный танк			Chief engineer Старший механик
Relief pressure in lines connected with affected line or valve Уменьшить давление в трубопроводах, соединенных с поврежденной магистралью или клапаном			Chief engineer Старший механик
In case of hull leakage reduce level of oil tanks in suspect area В случае утечки через корпус уменьшить уровень нефти в танках в подозрительной зоне			Chief Engineer/Chief officer Старший механик \ Старший помощник
Prepare pumps for transfer of oil to other tank, shore or barge Приготовить насосы для перекачки нефти в другой танк, на берег или на баржу			Chief engineer Старший механик
Prepare portable pumps if transfer of spill oil is possible Приготовить переносные насосы если перекачка пролитой нефти возможна			Chief officer Старший помощник
Further Response **Дальнейшие ответные действия**			
Create a hydrostatic balance to prevent further oil leakage Создать гидростатический баланс для предотвращения дальнейшей утечки нефти			Chief officer Старший помощник
If (suspected) leakage is below waterline arrange divers for further investigation Если имеется (подозревается) утечка ниже ватерлинии, использовать водолазов для дальнейшего исследования			Master Капитан
Transfer bunkers or ballast to regulate trim and to prevent high stresses Перекачать бункер или балласт для регулировки дифферента и предотвращения больших напряжений в корпусе			Chief officer Старший помощник
Arrange for proper stowage means for residues of cleanup Организовать подходящие места хранения нефтеостатков			Officer on duty Вахтенный офицер

B. Разлив нефти при аварии (чек-лист).

Этот чек-лист предназначен для ответных действий при разливе нефти вследствие аварии.

B. Casualty oil/spill response check list.

This check list is intended for response guidance when dealing with an oil spill following a casualty.

ACTION TO BE CONSIDERED Предлагаемое действие	Yes Да	NO Нет	PERSON RESPONSIBLE Ответственный
Immediate Action **Немедленное действие**			
Sound emergency alarm Объявить аварийную тревогу			Officer on duty Вахтенный офицер
Initiate vessel emergency response procedures Начать судовые аварийные процедуры			Officer on duty Вахтенный офицер
Initial Response **Первоначальные ответные действия**			
Stop air-intake into accommodation Перекрыть поступление воздуха в надстройку			Officer on duty Вахтенный офицер
Stop non-essential air-intake into engine room Перекрыть поступление воздуха в МО (кроме как к ГД)			Engineer on duty Вахтенный механик
Assess further danger to ship or personnel, such as fire, capsizing, immediate sinking Оценить дальнейшую опасность для судна или экипажа, такию как пожар, опрокидывание, немедленное затопление			Master Капитан
Cease all cargo- and other non-essential operations Прекратить все грузовые и другие неосновные операции			Officers on duty Вахтенный офицер
Assess whether oil has actually been spill and the amount Определить была ли фактически разлита нефть, и в каком количество			Chief Officer Старший помощник
Assess the probability of an actual oil spill or the increase of actual spill Оценить вероятность фактического разлива нефти или его увеличения			Chief Officer Старший помощник
Initiate reporting procedures Приступить к отчетным процедурам			Master Капитан
Sound all relevant compartments Выполнить замеры во всех соответствующих помещениях			Chief officer Старший помощник
Sound around vessel if aground При посадке на мель – составить планшет глубин вокруг судна			Chief officer Старший помощник
Stop or reduce flow of oil Прекратить или уменьшить поток нефти			Chief officer/Chief engineer Ст. помощник\Ст. механик
Counter excessive list Подсчитать объем утечек			Chief officer Старший помощник
Request outside assistance Запросить внешнюю помощь			Master Капитан
Contain spill oil with available means Собрать разлитую нефть имеющимися средствами			Chief officer Старший помощник
Commence cleanup procedures, available materials permitting Начать очистные процедуры, которые возможны с имеющимися материалами			Chief officer Старший помощник
Further Response **Дальнейшие ответные действия**			
Assess likelihood of further damage to vessel or cargo Оценить вероятность дальнейших повреждений судна или груза			Master Капитан
Calculate stress and stability Выполнить расчеты прочности и остойчивости.			Chief officer Старший помощник
Initiate outside assistance for calculation of stress Запросить внешнюю помощь для расчета прочности			Chief officer Старший помощник
Transfer ballast or bunkers to reduce high stresses Перекачать бункер или балласт для уменьшения больших напряжений в корпусе			Chief officer/Chief engineer Ст. помощник/Ст. механик
Request assistance or escort to port of refuge Запросить помощь или сопровождение к порту убежища			Master Капитан
Manoeuvre upwind from spill and/or away from land Маневрировать против ветра от разлива нефти и/или дальше от берега			Master Капитан
Assess whether tide will affect situation Оценить будет ли влиять на ситуацию течение			Master Капитан
Obtain weather forecasts and assess effects Получить прогноз погоды и оценить влияние погоды			Master Капитан
Prepare pumps for transfer bunkers to other tanks, to shore or to lightering barge Приготовить насосы для перекачки топлива в другие танки, на берег или на баржу			Chief engineer Старший механик

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 Назначаемые пункты связи
/APPENDIX 6 Contact address/

Пункты связи в портах
/ Port contact information /

Учреждение, официальное лицо Contact agency, official	Адрес Address	Средства связи Contact number	Примечание Remarks
Зам. директора ЛАР/АСР	п. Корсаков ул. Портовая 16	+79621170866	
Порт. контроль	п. Корсаков ул. Вокзальная 19а	+74243541030	
Оперативный дежурный ЛСЕ	п. Корсаков ул. Портовая 16	+74243540528	

Пункты связи в портах
/ Port contact information /

Учреждение, официальное лицо Contact agency, official	Адрес Address	Средства связи Contact number	Примечание Remarks

Пункты связи в организациях, заинтересованные в судне / Ship interest, contact information /

Учреждение, официальное лицо Contact agency, official	Адрес Address	Средства связи Contact number	Примечание Remarks
Владелец / Owner			
Оператор / Operator			

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтьют/х «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ»
Shipboard oil pollution emergency plan mv «SPASATEL ZABORSHCHIKOV»

Учреждение, официальное лицо Contact agency, official	Адрес Address	Средства связи Contact number	Примечание Remarks
Местные агенты / Local agents			

Учреждение, официальное лицо Contact agency, official	Адрес Address	Средства связи Contact number	Примечание Remarks
P&I Club and Correspondents			

Учреждение, официальное лицо Contact agency, official	Адрес Address	Средства связи Contact number	Примечание Remarks
Классификационное Общество / Classification Society			
Власти государства флага / Flag State Authorities			

Учреждение, официальное лицо Contact agency, official	Адрес Address	Средства связи Contact number	Примечание Remarks
Грузовладелец (если требуется) / Cargo Owners (if applicable)			
Проверка аварийной остойчивости и прочности при аварийном случае / The check damage stability and longitudinal strength for damage access			

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 Пункты связи в соответствии с MSC- MEPC.6/Circ.11 /APPENDIX 7 Contact address in accordance to MSC- MEPC.6/Circ.11/

Перечень национальных пунктов связи, назначенных для приема и передачи сообщений об инцидентах, связанных с вредными веществами, включая разливы нефтепродуктов с судов (согласно, MSC- MEPC.6/Circ.11 - Annex 2)	**List of National Operational Contact Points for Responsible for the receipt, Transmission and Processing of urgent Reports on Incidents Involving harmful substances, including Oil from Ships to Coastal States (in according to MSC- MEPC.6/Circ.11, Annex 2)**

MSC-MEPC.6/Circ.11
30 September 2013

ANNEX 2

LIST OF NATIONAL OPERATIONAL CONTACT POINTS RESPONSIBLE FOR THE RECEIPT, TRANSMISSION AND PROCESSING OF URGENT REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES, INCLUDING OIL FROM SHIPS TO COASTAL STATES

1 The following information is provided to enable compliance with Regulation 37 of MARPOL Annex I which, *inter alia*, requires that shipboard pollution emergency plans for oil (SOPEP) shall contain a list of authorities or persons to be contacted in the event of a pollution incident involving such substances. Requirements for oil pollution emergency plans and relevant oil pollution reporting procedures are contained in Articles 3 and 4 of the 1990 OPRC Convention.

2 This information is also provided to enable compliance with Regulation 17 of MARPOL Annex II which, *inter alia*, requires that the shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances (SMPEP) shall contain a list of authorities or persons to be contacted in the event of a pollution incident involving such substances. In this context, requirements for emergency plans and reporting for hazardous and noxious substances are also contained in Article 3 of the 2000 OPRC-HNS Protocol.

3 Resolution MEPC.54(32), as amended by resolution MEPC.86(44), on the SOPEP Guidelines and resolution MEPC.85(44), as amended by resolution MEPC.137(53), on the SMPEP Guidelines adopted by the IMO require that these shipboard pollution emergency plans should include, as an appendix, the list of agencies or officials of administrations responsible for receiving and processing reports as developed and up-dated by the Organization in compliance with Article 8 (Reports on incidents involving harmful substances) and Protocol I (Provisions concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances) of the MARPOL Convention. Under Article 8 of Convention, each Party to the Convention shall notify the Organization with complete details of authorities responsible for receiving and processing reports on incidents for circulation to other Parties and Member States of the Organization. Attention is also drawn to both Guidelines which stipulate that "in the absence of a listed focal point, or should any undue delay be experienced in contacting the responsible authority by direct means, the master should be advised to contact the nearest coastal radio station, designated ship movement reporting station or rescue co-ordination centre (RCC) by the quickest available means".

4 The "List of national operational contact points responsible for the receipt, transmission and processing of urgent reports on incidents involving harmful substances, including oil from ships to coastal States" contained in the circular is updated at the end of each calendar year. This list is an update of that contained in MSC-MEPC.6/Circ.10 dated 31 December 2011, as amended.

5 The above mentioned "List" is available on the Internet and can be accessed as follows: http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Shipboard-Marine-Pollution-Emergency-Plans.aspx (select **"SOPEP National Operational Contact Points"** on the right hand side of the given link) or http://www.imo.org (select either **"National Contacts"** or **"Circulars"** links on the bottom of the IMO homepage). This Internet version is updated on a quarterly basis and includes **a summary indicating which country has submitted changes to its information, since the previous update.**

6 On receipt of this latest version and in order to maintain an accurate list, it is necessary that Member States check their respective information to ensure that it is correct. Effective 29 February 2008, Member States are requested to directly update their respective information in the Global Integrated Shipping Information Systems (GISIS) using the reporting facilities of the Contact Points module.

***

ПРИЛОЖЕНИЕ И7 – РИБ «Марлин»

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
THE RUSSIAN FEDERATION

СУДОВОЙ БИЛЕТ

(маломерного судна, используемого в целях торгового мореплавания, прогулочного и (или) спортивного парусного судна)

BOAT CERTIFICATE

(small size craft used for commercial navigation, pleasure craft and (or) sport sailing boat)

Название судна / Name of the ship: *РИБ МАРЛИН*

Зарегистрировано в / Registred in: *Государственный судовой реестр / The state ship's register*

Регистрационный №/Registration No: *10113646*

Дата/Date: *30.07.2019*

Находится в собственности
(ФИО, либо наименование юридического лица, размер доли, адрес, основание возникновения права)
АО "Тихоокеанская инжиниринговая компания", Доля: 100%, ИНН: 6501095036, ОГРН: 1026500538415 зарегистрированно под № 200765118 от 30.07.2019; Договор купли-продажи № 11/02/14 от 11.02.2014, Акт приема-передачи № б/н от 11.02.2014

Owned
(owner's by name or name of legal entity, share in value, address, the right of ownership)
, Share in value: 100%, TIN: 6501095036, PSRN: 1026500538415 registered under Nr. 200765118 dated 30.07.2019; Purchase and sale agreement № 11/02/14 dated 11.02.2014, Act of transfer and acceptance № б/н dated 11.02.2014

Судовладельцы
(ФИО, либо наименование юридического лица, адрес, основание возникновения права)
АО "Тихоокеанская инжиниринговая компания", ИНН: 6501095036, ОГРН: 1026500538415 зарегистрированно под № 200765118 от 30.07.2019; Договор купли-продажи № 11/02/14 от 11.02.2014, Акт приема-передачи № б/н от 11.02.2014

Ownership
(Ownership by name or name of legal entity, address, the right of ownership)
, TIN: 6501095036, PSRN: 1026500538415 registered under Nr. 200765118 dated 30.07.2019; Purchase and sale agreement № 11/02/14 dated 11.02.2014, Act of transfer and acceptance № б/н dated 11.02.2014

Морской порт регистрации/Seaport of registration: *Корсаков / Korsakov*

« *31* » *07* *2019*
№ *200765152*

Копия верна:
Директор по флоту
М. Жданов

Сведения о судне / Ship particulars

Идентификационный номер ИМО / IMO number	*отсутствует / not applicable*
Регистровый / ID number	*511933*
Бортовой номер / Board number	-
Позывной сигнал судна(если имеется)/Call sign (if available)	*нет / not available*
Год и место постройки	*2014 / Россия*
Year and place of build	*2014 /*
Тип судна и назначение	*Маломерное / Геофизическое судно, гидрографические работы.*
Type and purpose	-
Район плавания / Категория (класс) IV категория. Судно, предназначенное для плавания в прибрежных морских и внутренних водных бассейнах с высотой волны 1% обеспеченности до 0.6 м, с удалением от места убежища не более 5 км (2,7 миль) в условиях исключающих обледенение. /	
Navigation area / Category (class) - / -	
Строительный (заводской) номер (при наличии) / Serial number (if available)	*б/н / without number*
Главный материал корпуса / Main material used to construct hull	*ПВХ-ткань, Пластик / -*
Количество двигателей/ Number of engines	1
Тип двигателя/ Type of engine	ДВС / -
Марка двигателя/ Mark of engine	-
Заводской номер двигателя/ Engine factory number	-
Мощность двигателя/ Engine power	110.33 кВт/kW
Длина наибольшая (м) / Length overall (m)	*8.3*
Ширина наибольшая (м) / Breadth overall (m)	*3.1*
Максимальная осадка (м) / Maximum draft (m)	*0.5*
Высота борта / Depth	*1.100*
Наибольшая высота от ватерлинии (м) / Max air draught (m)	*неприменимо / not applicable*
Вместимость / Capacity	*неприменимо / not applicable*
Тип парусного вооружения / The type of sailing rig	*неприменимо / not applicable*
Максимальная площадь парусов (кв.м) / Maximum Sail area (sq.m)	*неприменимо / not applicable*
Максимальное количество людей на борту / Maximum number of people on board	*4*

Капитан морского порта *Корсаков, 694020, город Корсаков, улица Портовая, дом 10, KRS@ampskk.ru, тел +7 (42435) 4-30-37, факс +7 (42435) 4-30-37*

Harbour Master *Korsakov, 10, Portovaya st., Korsakov, 694020, KRS@ampskk.ru, phone +7 (42435) 4-30-37, fax +7 (42435) 4-30-37*

С. В. Быков / S. Bykov

Срок действия Судового билета / The validity of the Boat Certificate *бессрочно*

В соответствии с законодательством Российской Федерации настоящий судовой билет является документом, подтверждающим право собственности на судно и право плавания под Государственным флагом Российской

In accordance with the Russian Federation Legislation, the present Boat certificate is the document certifying the right of the ownership of the vessel and the right to sail under the State Flag of the Russian Federation.

Official seal

« 31 » 07 2019

№ 200765152

ПРИЛОЖЕНИЕ И8 – СБП «МИНИ СПБУ»

«СОГЛАСОВАНО»
Директор по флоту и безопасности мореплавания

_____ Жданов И.Ф.

«____»_____2016г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Генеральный директор

_____ Черемисин Д.П.

«____»_____2016г.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ

Самоподъемной буровой платформы

«МИНИ СПБУ»

г.Южно-Сахалинск
2016г.

1. Назначение

Самоподъемная буровая платформа МИНИ-СПБУ предназначена для проведения инженерно-геологических изысканий на акватории с глубинами воды от 0,4 м

Буровая платформа оснащена буровым станком типа Опенок».

При необходимости проведения опытов CPT платформа комплектуется установкой статического зондирования УСЗ- ZBT.

При необходимости проведения опытов SPT – динамического зондирования, буровая установка комплектуется оборудованием для проведения динамического зондирования.

Условия проведения работ:

ветер, м/сек – не более 6
волна, м – не более 0,5
период работы – светлое время суток

2. Технические характеристики

Тип платформы	–	не самоходная
Тип привода опор	–	гидравлический, от гидромоторов
Мощность привода, макс	–	28л.с.
Корпус платформы	-	пластиковые модули, в комбинации с пенополистиролом
Водоизмещение, тн	–	12.8
Осадка в полном грузу, м	–	0,4
Скорость подъема платформы,	–	см/сек -5
Площадь опорных башмаков, $см^2$	-	3600x4
Удельное давление опоры на грунт расчетное, $кг/см^2$	–	0,85

3. Буровое оборудование

Буровая установка	–	тип «Опенок»
Буровой насос	–	тип НБ-1
Глубина бурения условная, м	–	50
Диаметр бурения , м	–	76/93/112мм, в зависимости от глубины скважины
Габариты СПБУ	–	4300x4000x 6000

3. Рекомендуемый экипаж платформы

Буровой мастер	–	1
Машинист буровой установки 4р.	–	1
Машинист буровой установки 3 р.	–	1
Навигатор	–	1
Геолог	–	1
Шкипер мотолодки	–	2

4. Установка для статического зондирования

Силовой узел	–	гидравлический, от пары цилиндров
Привод	–	гидравлический, от штатной гидростанции
Мощность привода, квт	–	20
Усилие пенетрации на зонд, Мпа	–	60

Скорость пенетрации, см/сек	–	2
Дополнительный пригруз для реакции, тн	–	1,5 (наполняемые емкости 2х0,75м^3)
Комплект вспомогательного оборудования	–	1 комплект

5. Установка для динамического зондирования

Комплектность:

Груз (молот) массой 63,5кг.	–	1 компл.
Направляющая штанга постоянной высоты сбрасывания, компл.	–	1
Высота сбрасывания, мм	–	760
Штанги диаметр зондирования, мм	–	42
Разъемный стакан, Д мм	-	50
Длина стакана, мм	–	700
Керноформирующая коронка, мм	–	50
Наковальня-переходник с обратным клапаном, мм	–	50

6. Подготовка платформы к работе

К подготовке и сборке платформы допускаются лица прошедшие обучение в АО « Тихоокеанская инжиниринговая компания» и имеющие опыт аналогичной работы на данных типах оборудования.

Самоподъемная платформа после завершения транспортировки размещается на технологической площадке с размерами не менее 2-х площадей от размеров самой платформы, т.е.32 м^2 для дальнейшей сборки.

При сборке платформы допускается грузоподъемное приспособление с несущей способностью не менее 3 тн.

Монтаж платформы начинается с установки и сборки непосредственно самих несущих модулей – катамарана. После завершения сборки устанавливаются и закрепляются опоры. Далее производится соединение гидравлических линий и пульта управления.

Производится монтаж силового оборудования и специального оборудования. Производится пробный запуск и пробный подъем платформы на высоту 0,5 метра.

При заданной нагрузке платформа выдерживается в течение 5 минут.

После осмотра всего оборудования и отсутствия каких-либо деформаций конструкции или отдельных ее элементов, протечек гидрожидкости составляется Акт о сборке и приемке платформы и сопутствующего оборудования.

7. Спуск на воду с плавсредства

Для спуска буровой платформы на воду допускаются грузоподъемные средства с усилием не менее от 5тн. и более, в зависимости от расстояния выноса платформы за проекцию борта судна.

Для спуска на воду на платформе предусмотрены грузоподъемные рымы.

При выполнении строповки платформы применяются стандартные сертифицированные стропа соответствующей грузоподъемности.

После касания платформы с водой производится закрепление ее о борт плавсредства. Далее на воду подается вспомогательная мотолодка для дальнейшей буксировки платформы на точку проведения работ.

Подъем платформы на плавсредство производится после буксировки ее к судну.

8. Комплектация платформы средствами спасения

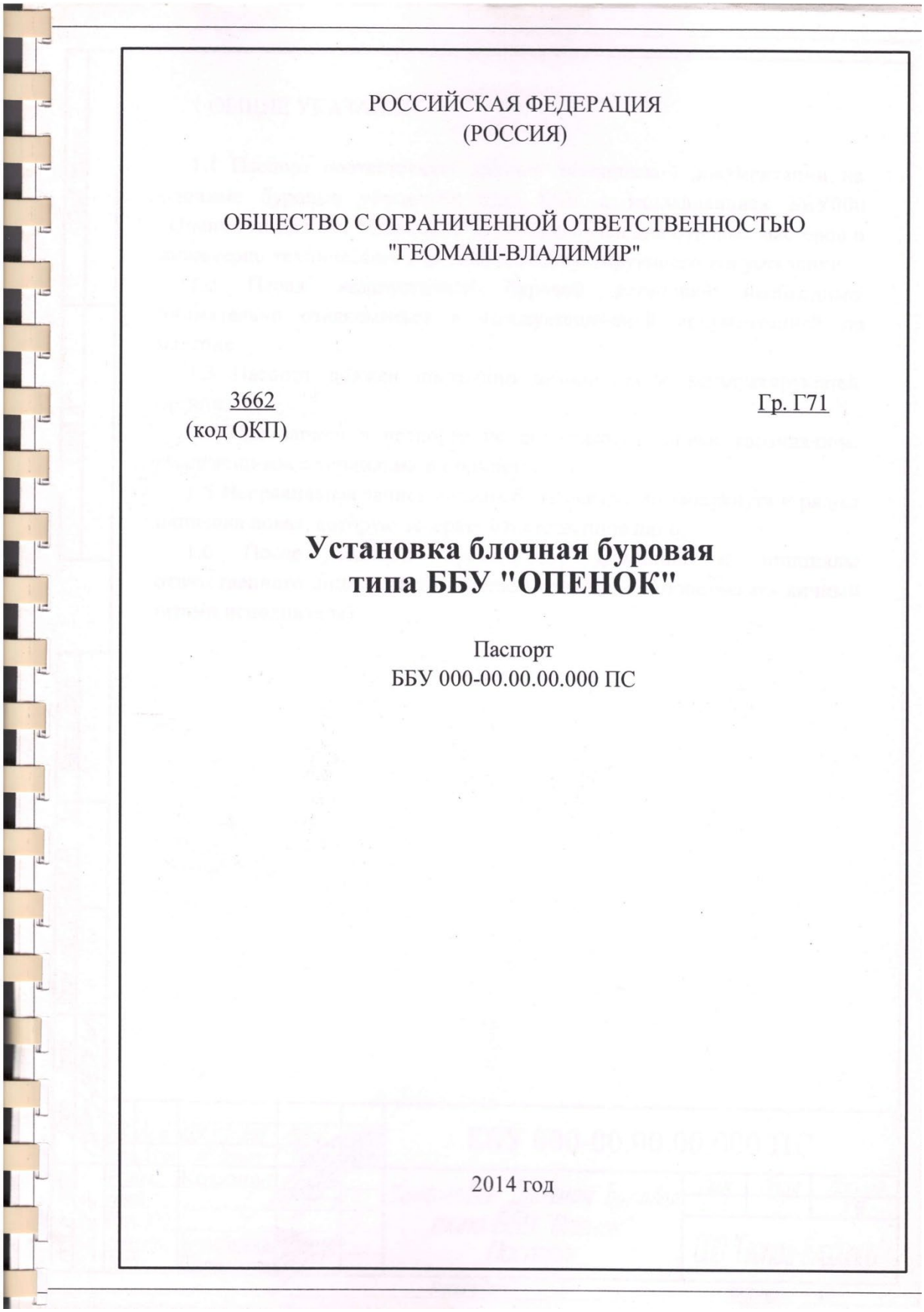
СПБУ должна быть оснащена следующими средствами спасения:

Спасательный плот, на 6 человек	–	1шт
Спасательные круги, шт	–	2
Сигнальными средствами	–	ракеты, шашки дымовые, по 2 шт.
Средства связи	–	УКВ радиостанции- 2шт
Экипировка всех членов команды	–	спасательные жилеты

Составил: _____

Самисько В.И.- начальник отдела морских работ

«_____» _____ 2016г.



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
(РОССИЯ)

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
"ГЕОМАШ-ВЛАДИМИР"

3662
(код ОКП)

Гр. Г71

Установка блочная буровая типа ББУ "ОПЕНОК"

Паспорт
ББУ 000-00.00.00.000 ПС

2014 год

2 ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ ОБ ИЗДЕЛИИ

2.1 Наименование изделия - установка блочная буровая типа ББУ "Опенок".

2.2 Обозначение изделия ББУ 000-20

2.3 Заводской номер 245

2.4 Дата выпуска июнь 2018 г.

2.5 Наименование изготовителя - Общество с ограниченной ответственностью "Геомаш-Владимир".

3 КОМПЛЕКТНОСТЬ

3.1	В комплект поставки входят:	
3.1.1	Установка буровая типа ББУ "Опенок", шт	1
3.1.2	Комплект принадлежностей (Приложение А), компл.*	1
3.1.3	Комплект запасных частей (Приложение Б), компл.	1
3.1.4	Комплект эксплуатационных и сопроводительных документов:	
3.1.4.1	Паспорт установки буровой, экз.	1
3.1.4.2	Руководство по эксплуатации, экз.	1
3.1.4.3	Эксплуатационная документация на основные комплектующие изделия, компл.	1
3.1.4.4	Упаковочные листы, компл.	1

* - Комплектация принадлежностями выполняется в соответствии со спецификацией договора поставки. При отгрузке в таблице А1, Приложение А завод-изготовитель делает отметки об отгружаемых позициях и их количестве.

Инв. № подл. 2687 | Подп. и дата Голова 29.08.2014 | Взам. инв. № | Инв. № дубл. | Подп. и дата

Изм. Лист № докум. Подп. Дата

ББУ 000-00.00.00.000 ПС

Лист 3

Копировал Формат А4

7. СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРИЕМКЕ

Установка буровая типа ББУ ТУ 3662-002-81552000-2013

ББУ 000-20 № 245

обозначение **заводской номер**

изготовлена и принята ООО "Геомаш-Владимир" в соответствии с действующей технической документацией и признана годной для эксп-. луатации.

Начальник ОТК

М.П.

личная подпись **инициалы, фамилия**

2018. 06. 29

год, месяц, число

Инв. № подл. 2687 | Подп. и дата Голова 29082014 | Взам. инв. № | Инв. № дубл. | Подп. и дата

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ББУ 000-00.00.00.000 ПС	Лист 10

Копировал Формат А4

1.4. Технические характеристики.

1.4.1. Глубина бурения, не менее, метров

- шнеками диаметром 230 мм	8 - 10
- шнеками диаметром 180 мм	10 - 15
- шнеками диаметром 135 мм	15 - 20
- шнеками диаметром 100 мм	20 - 25
- твердосплавными и алмазными коронками диаметром до 76 мм на бурильных трубах типа ТБСУ-43 с промывкой	40- 50
- твердосплавными коронками диаметром 112-132 мм на бурильных трубах типа ТБСУ-63.5 всухую	22-25
- ударно-вращательным способом с использованием погружных пневмоударных машин с долотами диаметром 76-110мм на трубах типа ТБСУ-63.5	25 - 30

1.4.2.Вращатель, тип подвижный, с приводом от гидромотора

1.4.3. Частота вращения шпинделя вращателя, от...до, $с^{-1}$ (об/мин): 1,12(70) ...10,83 ± 0,83 (650 ± 50)

1.4.4. Максимальный крутящий момент на шпинделе вращателя, Нм(кгс·м) 1500(150)±20%

1.4.5.Механизм подачи, тип цепной, с приводом от гидроцилиндра

1.4.6. Ход подачи, мм 1400.0

1.4.7. Усилие подачи вверх и вниз, максимальное, кН(кгс) 13 (1300) +20% -10%

1.4.8. Скорость подачи вверх и вниз, м/с

0.4.9. Гидросистема, тип двухконтурная

1.4.10.Применяемый маслонасос шестерённый, сдвоенный правого вращения

1.4.11.Максимальное давление в контуре привода вращателя, МПа 25

1.4.12. Максимальное давление в контуре привода механизма подачи, МПа 25

1.4.13.Емкость маслобака, л 28

Подп. и дата | Инв. № дубл. | Взам. инв. № | Подп. и дата | Инв. № подл.

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ББУ000-2Х.00.00.000 РЭ	Лист 8

Копировал Формат А4

1.4.14.Приводной двигатель, в зависимости от исполнения

-Двигатель карбюраторный Honda GX-690 мощностью 17.6 кВт при 3600 об/мин;

-Электродвигатель RAM160MB2 мощностью 15 кВт при 3000 об/мин

- Дизельный двигатель Lombardini 9LD 625/2 мощностью 17.1 кВт при 3000 об/мин

- Двигатель карбюраторный Vanguard 6134770133EQQ1001 мощностью 25,7 кВт при 3600 об/мин.

1.4.15. Габаритные размеры, мм

- высота (для всех исполнений)	2000
- ширина (для всех исполнений)	780
- длина (в исполнениях с двигателем Honda GX-690)	1700
(в исполнениях с электродвигателем RAM160MB2)	2375
(в исполнении с двигателем Lombardini 9LD 625/2)	2590
(в исполнении с двигателем Vanguard 6134770133EQQ1001)	1850

1.4.16. Масса узла максимальная, кроме стойки и блока привода, кг 70

1.4.17. Масса стойки максимальная, кг 140

1.4.18. Масса блока привода максимальная, кг 145

1.4.19. Масса общая (сухая), для каждого исполнения, кг

- с двигателем Honda GX-690	585±5%
- с электродвигателем RAM160MB2	605±5%
- с двигателем Vanguard 6134770133EQQ1001	605±5%
- с двигателем Lombardini 9LD 625/2	665±5%

1.5. Комплектность.

В комплект обязательной поставки буровой установки входят:

1.5.1.Буровая установка типа ББУ-000 "Опёнок" в исполнении, определяемом при заказе 1 шт.

1.5.2. Буровые принадлежности в составе, определяемом при заказе согласно Приложения А 1 компл.

1.5.3. Комплект запасных частей согласно Приложения Б 1 компл.

1.5.4. Комплект запасных частей покупных изделий,

Инв. № подл. | Подп. и дата | Взам. инв. № | Инв. № дубл. | Подп. и дата

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ББУ000-2Х.00.00.000 РЭ	Лист 9

Копировал Формат А4

ПРИЛОЖЕНИЕ К АГЕНТСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ

АГЕНТСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ № 27/12/2019

г. Южно-Сахалинск «27» декабря_2019 г.

Открытое акционерное общество «Морская арктическая геологоразведочная экспедиция» (ОАО «МАГЭ»), именуемое в дальнейшем **"Принципал"**, в лице Заместителя генерального директора – директора филиала, Казанина Алексея Геннадьевича, действующего на основании Положения о филиале и Доверенности № 51 АА 1059234 от 15 ноября 2018 г., и

Общество с ограниченной ответственностью «Океаникс» (ООО «Океаникс»), именуемое в дальнейшем **"Агент"**, в лице Генерального директора Константинова Константина Валерьевича, действующего на основании Устава, заключили настоящее Агентское соглашение о нижеследующем:

1. Предмет договора.

1.1. Агент обязуется за причитающееся ему вознаграждение от своего имени по распоряжению и за счёт Принципала выполнять юридические и другие действия, связанные с обслуживанием судов, находящихся в собственности Принципала или эксплуатируемых им на ином законном основании (в дальнейшем именуемых судами Принципала), на Территории Агента. Территорией Агента в рамках настоящего Соглашения являются порты и портопункты Сахалина.

1.2. По поручению Принципала осуществлять транспортно-экспедиционное обслуживание грузов Принципала.

1.3. По поручению Принципала оказывать иные услуги, не указанные в настоящем договоре.

2. Обязанности Агента.

2.1. В качестве морского агента представлять Принципала и защищать его интересы перед органами государственной власти и местного самоуправления, организациями, индивидуальными предпринимателями и физическими лицами и поддерживать с ними соответствующие контакты.

2.2. Предоставлять Принципалу по его требованию правила, тарифы, ставки, а также другую информацию, относящуюся к портам на территории Агента, и к услугам, выполняемым для судов Принципала в этих портах.

2.3. Своевременно информировать Принципала об изменениях в деятельности Агента и Субагентов. Не разглашать сведения, связанные с коммерческой деятельностью Принципала, ставшие известными в результате выполнения обязанностей Агента по настоящему соглашению.

2.4. Организовывать обслуживание судов Принципала и обеспечивать урегулирование всех формальностей в отношении судна, груза и экипажа до прихода судна в порт, во время его стоянки и после отхода судна из порта.

2.5. Не позднее 3 суток с момента подачи Принципалом заявки предоставлять Принципалу проформу дисбурсментского счета. При необходимости согласовывать с Принципалом заявки капитана и стоимость услуг.

2.6. Информировать о подходе судна все портовые службы и заинтересованные организации (санитарные, таможенные, иммиграционные и др.). Обеспечивать и организовывать заход судна в порт и выход из порта, перестановки в порту, включая лоцманскую проводку, буксировку, обеспечение места у причала, швартовку, снятие с якоря и т.п.

2.7. С приходом в порт - встречать судно, присутствуя при его досмотре и оформлении. Своевременно передавать от имени капитана Нотис о готовности судна к грузовым операциям Фрахтователю, Отправителю или Получателю груза и всем другим заинтересованным сторонам для их подписи. Оригинал Нотиса должен быть получен непосредственно на борту судна. Если на момент готовности судна получение Нотиса на борту не представляется возможным, то Нотис должен быть получен любым видом связи (УКВ или телексом, или факсом или электронной почтой), с дальнейшим получением оригинала Нотиса непосредственно на борту судна.

2.8. Обеспечивать получение от Фрахтователя (грузоотправителя, получателя) всех необходимых документов, касающихся груза (информацию о грузе в соответствии с требованиями Конвенции Солас-74, наряд, поручение на отправляемые грузы, документы на ввозимые грузы), урегулировать все формальности с таможенными и портовыми властями, а также прочие вопросы с третьими сторонами. Подготавливать необходимые грузовые документы. Передавать эти документы капитану, отправлять их Принципалу и агенту в порту назначения в соответствии с обычной практикой и указаниями Принципала.

2.9. Осуществлять контроль за оформлением и выдачей коносаментов и других грузовых документов в соответствии с инструкциями Принципала и капитана судна с предварительным согласованием с

Принципалом относительно включенных в них данных и условий, в том числе, если инструкции Принципала отличаются от инструкций фрахтователя/отправителя/экспедитора.
2.10. Заключать договоры с буксирными, бункерными, шипчандлерскими и другими компаниями для обеспечения и обслуживания судов Принципала.
2.11. Согласно письменных инструкций Принципала организовывать сдачу груза, подписывать документы на выгруженный груз (при необходимости).
2.12. Принимать участие в подготовке и подписании необходимых актов, направленных на защиту интересов Принципала, осуществлять доставку претензионных писем капитана и/или Принципала.
2.13. По дополнительному согласованию с Принципалом самостоятельно или с привлечением Субагента (за дополнительно согласованную оплату суб-агентского вознаграждения), обслуживать суда Принципала в рамках настоящего соглашения в портах и портопунктах, где у Агента нет своих офисов или за пределами территории Агента.
2.14. Оказывать помощь капитану в оформлении морского протеста, аварийных и несчастных случаев на судах Принципала, собирать аварийные расписки по общей аварии. По указанию от имени и за счет Принципала организовывать сюрвейерский осмотр. Данная услуга предоставляется Агентом за дополнительную плату.
2.15. Оперативно предоставлять Принципалу по запросу сводку о прибытии судов, отчеты о прибывших судах, об их состоянии и перспективах их обработки, а также о всяких важных и особых событиях, связанных с судами и их грузом, пассажирами и командой.
2.16. Организовывать сдачу судном льяльных и сточных вод, сухого мусора и прочих отходов, организовывать техническое и ремонтное обслуживание судна и снабжение топливом, пресной водой, продовольствием, техническим снабжением, ремонт судового оборудования и инвентаря, стирку постельного белья, доставку и выдачу наличных капитану в соответствии с инструкциями Принципала.
2.17. Организовывать одобрение, инспектирование и испытания противопожарного оборудования и оборудования безопасности, обеспечивать текущий ремонт, оказывать услуги судну, членам команды и пассажирам по заявке капитана с предварительным согласованием с Принципалом.
2.18. Организовывать встречу прибывающих членов экипажей судов и сотрудников Принципала, при необходимости размещать их в гостиницах, а также организовывать отъезд убывающих членов экипажа и сотрудников Принципала. Координировать и контролировать выполнение этих заявок и услуг.
Оказание указанных выше в настоящем пункте услуг осуществляется Агентом за дополнительную плату, составляющую 10% от суммы всех платежей Агента по данному пункту.
2.19. Агент имеет право представлять Принципала в отношениях с таможенным брокером, органами государственной власти (в том числе таможней) и органами местного самоуправления, коммерческими и некоммерческими организациями, действуя от имени, в интересах и за счёт Принципала.
2.20. Агент по письменной заявке Принципала оказывает другие услуги, не противоречащие законодательству РФ, за дополнительно согласованную сторонами путем заключения дополнительного соглашения к Договору плату (существенное условие).
2.21. Агент на основании отдельных заявок Принципала и по предварительному согласованию осуществляет транспортно-экспедиторское обслуживание грузов Принципала. Данная услуга осуществляется Агентом за дополнительную специально согласованную плату (существенное условие). Данная услуга оформляется отдельным договором на транспортно-экспедиторское обслуживание. В случае отсутствия такого договора, Агент по такой заявке в рамках настоящего договора осуществляет поиск и предоставляет Принципалу контактные данные ближайшего экспедитора для оказания Принципалу таким экспедитором экспедиторских услуг напрямую.
2.22. Агент обязан организовать, согласовать и соблюдать выполнение всех вышеуказанных статей, прилагая все усилия к тому, чтобы снизить расходы Клиента и время простоя судна или груза.

3. Обязанности Принципала.
3.1. Представлять Агенту список судов Принципала, которые могут прибыть в границы деятельности Агента. До заключения настоящего договора сообщить Агенту список флота, переданного Принципалом в тайм-чартер или зафрахтованного иностранными, или российскими фирмами, оплату сборов и услуг по которым производит не Принципал, а Фрахтователь. При изменении состава флота информировать об этом Агента до прихода судов в порт.
3.2. Письменно информировать Агента о предполагаемом заходе судов Принципала в порт не позднее, чем за 3 суток (72 часа), исключая выходные и праздничные дни, а в случае продолжительности рейса менее 24 часов - по выходу судна из последнего порта, для составления проформы дисбурсментского счета и включения в план-график захода судов.
3.3. Обеспечивать Агента полной информацией обо всех продвижениях судна согласно нотификации по чартеру. Предоставлять Агенту всю информацию по судну, грузу, экипажу и пассажирах, которая необходима для выполнения Агентом его обязанностей.

3.4. Выдавать письменное поручение Агенту на обслуживание судна Принципала.
3.5. Производить оплату проформы дисбурсментского счета в течение 5-х банковских дней с даты его получения по электронной почте, но не позднее выхода судна из порта, а также за стоянку судна авансом в объеме 100% по счету Агента.
3.6. Оплачивать задолженность Агенту в течение 10 банковских дней с момента получения дисбурсментского счета, направленного по электронной почте. По каждому судозаходу, но не реже чем один раз в месяц, Агент подготавливает дисбурсментский счет, к которому прилагаются оригиналы документов (в т.ч. и копии документов третьих лиц), подтверждающих оказание услуг судну. Указанный счет со всеми приложениями направляется Принципалу после отхода судна в рейс. В случае, если эта сумма превышает перечисленный ранее под данный заход аванс, Принципал в течение 10 банковских дней после получения окончательного дисбурсментского счета, со всеми подтверждающими документами, доплачивает Агенту разницу.
3.7. Своевременно (в течение 10-и дней) оплачивать услуги Агента, не связанные прямо с деятельностью по морскому агентированию судов Принципала (п. 3.8.), если иной срок специально не оговорен сторонами в дополнительных соглашениях.
3.8. Своевременно и полно информировать Агента обо всех конкретных деталях соглашений Принципала с третьими сторонами (стивидорами, экспедиторами, таможенными брокерами и иными лицами), которые должны быть учтены при обработке судов в целях предотвращения недоразумений между задействованными сторонами.
3.9. Своевременно и полно информировать Агента о положениях и условиях договоров морской перевозки и прочих документов, согласованных между Принципалом и третьими сторонами, относящихся к распределению расходов по заходу судна Принципала.
3.10. Предоставлять Агенту письменные инструкции по оформлению и рассылке документов.
3.11. Оплачивать Агенту вознаграждение в порядке, предусмотренном ст. 5 настоящего Соглашения согласно предъявленного счета, акта выполненных работ (при наличии счета - фактуры), в течение 10 рабочих дней со дня получения счета на оплату, отправленного любым средством связи.

4. Учет и финансы.

4.1. При получении заявки Принципала Агент выставляет Принципалу любым видом связи проформу дисбурсментского счета, содержащую ориентировочный размер затрат на рейс/судозаход/операцию и счет на предоплату, который подлежит оплате в течение 3 (трех) рабочих дней. Дисбурсментские расходы оплачиваются Агентом за счет Принципала из средств, полученных по предоплате.
4.2. Агент осуществляет подготовку дисбурсментского счета в отношении каждого рейса/судозахода/операции с приложением подтверждающих документов. К дисбурсментским счетам должны быть приложены оригиналы документов, подтверждающих факт оказания услуг Принципалу либо их копии в тех случаях, когда предоставление оригинала невозможно. Суммы, предъявляемые в дисбурсментских счетах, должны быть подтверждены копиями счетов-фактур (если применимо). В случае, когда счет выставлен в долларах США или в ЕВРО, а оплата производится по курсу, установленному Центральным Банком Российской Федерации на дату выставления счета Агентом, Агент должен прикладывать банковский документ, подтверждающий оплату в рублях и расходы на банковскую операцию.
4.3. Агент принимает и проверяет местные счета-фактуры по обслуживанию судов Принципала в порту согласно постановлению Правительства РФ № 1137 от 26.12.2011 г. и изменений к нему. Любые ошибки в счетах-фактурах должны быть исправлены, неправильные суммы или расписки могут быть отклонены.
4.4. При условии своевременной оплаты Принципалом предварительного дисбурсментского счета Агент обязан оплачивать счета-фактуры за обслуживание судна своевременно во избежание каких-либо претензий от местных властей и организаций, способных повлечь задержку судна. Особое внимание должно быть уделено оплате услуг официальных государственных органов и портовых властей.
4.5. Счета, предъявленные Агентом, считаются принятыми, если в течение 10 календарных дней с момента их получения Принципал не сообщит Агенту о своих возражениях. Агент обязан вести работу по отказным суммам и своевременно оформлять кредит-ноты на суммы претензий. Срок рассмотрения претензий не должен превышать календарных 30 дней с момента ее предъявления.
4.6. В случае превышения суммы фактически понесенных расходов над суммой предоплаты Принципал выплачивает Агенту сумму в размере образовавшейся разницы в течение 10 (десяти) банковских дней с даты получения финального дисбурсментского счета Агента. В случае превышения суммы предоплаты над суммой расходов неизрасходованная сумма зачитывается в счет будущих платежей, а при прекращении настоящего соглашения - возвращается Принципалу.
4.7. Агент представляет Принципалу дисбурсментский счет, Акт выполненных работ, по электронной

почте в срок до 30 календарных дней с даты отхода судна из порта, а оригиналы документов – в срок до 45 календарных дней с даты отхода судна из порта. Ежемесячно стороны проводят сверку счетов, путем направления акта сверки взаимных расчетов.
4.8. По транспортно-экспедиционным, иным услугам, оказанным Агентом, не связанным прямо с деятельностью по морскому агентированию судов Принципала, Принципал производит оплату соответствующего счета Агента на предоплату аналогично п.4.1 данного Договора т.е. в течении 3 (трех) рабочих дней, если иной порядок оплаты прямо не предусмотрен Сторонами в отдельном соглашении или приложении к настоящему договору.

5. Вознаграждение Агента.

5.1. За агентирование судов, Принципал оплачивает агентское вознаграждение по ставкам, представленным в Приложении № 1 к настоящему Соглашению, являющимся его неотъемлемой частью.
5.2. Сумма вознаграждения включается в дисбурсментский счет Агента и подлежит оплате в течении 10 банковских дней с даты получения счета. Датой оплаты по настоящему договору считается дата списания денежных средств с расчетного счета Принципала.
5.3. Вознаграждение, определенное в Приложении №1 к настоящему договору, касается обычных обязанностей судового агента, предусмотренных в настоящем соглашении и Приложении № 1. Все дополнительные расходы, понесенные Агентом по предварительному указанию Принципала при выполнении настоящего Соглашения, а также услуги, оказываемые Агентом за дополнительную плату, должны оплачиваться Принципалом по фактическим затратам Агента и согласованной стоимости дополнительных услуг на основании представляемых Агентом счетов в порядке, предусмотренном для оплаты дисбурсментских счетов.
5.4. Размер вознаграждения Агента в иных случаях, не указанных в настоящем договоре и не связанных прямо с деятельностью по морскому агентированию судов Принципала, а также порядок его оплаты оговаривается сторонами отдельно в соответствующем приложении или дополнительном соглашении к настоящему договору.

6. Ответственность сторон.

6.1. Стороны несут взаимную ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение положений настоящего соглашения согласно действующему законодательству Российской Федерации.
6.2. При нарушении Агентом условий настоящего договора, ненадлежащем исполнении обязательств, предусмотренных им, Принципал имеет право направить Агенту требование об устранении указанных недостатков.
6.3. При невозможности устранения недостатков, либо если такие недостатки не были устранены Агентом в установленный в п. 6.2. срок, Принципал имеет право отказаться от настоящего договора в одностороннем порядке, потребовать возвращения сумм платежей за неоказанные, либо оказанные ненадлежащим образом услуги и возмещения убытков.
6.4. В случае нарушения срока оплаты Агент имеет право на предъявление Принципалу пени в размере 0,1% от несвоевременно оплаченной суммы за каждый день просрочки.
6.5. Агент по требованию Принципала выплачивает последнему неустойку в размере 0,1% (ноль целых одна десятая процента) за каждый день нарушения сроков исполнения своих обязательств по настоящему Договору от суммы соответствующих обязательств или суммы соответствующего счета (стоимости услуг, в рамках оказания которых произошло нарушение), по выбору Принципала, в случае, если такое нарушение произошло по вине Агента.

7. Форс-мажор.

7.1. Стороны освобождаются от ответственности за частичное или полное невыполнение обязательств по настоящему Договору, если оно явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы, возникших после заключения Договора, в результате событий чрезвычайного характера (а именно: пожара, наводнения, землетрясения или любых других стихийных бедствий, изменением навигационных условий, военных действий любого характера, блокады, забастовки, эмбарго на экспорт или импорт, запретительных и/или ограничительных мер законодательства (в том числе законов о санкциях) и других, не зависящих от сторон причин и др.), непосредственно повлиявших на исполнение настоящего Договора, наступление которых сторона, не исполнившая обязательств полностью или частично, не могла ни предвидеть, ни предотвратить (форс-мажор).
7.2. Сторона, для которой создалась невозможность исполнения своих обязательств по договору, должна незамедлительно известить другую сторону о наступлении и прекращении вышеуказанных обстоятельств.
7.3. Доказательством наличия обстоятельств, освобождающих стороны от ответственности, являются

документы официальных органов.

8. Разрешение споров.

8.1. Стороны, подписавшие Соглашение, будут стремиться решить возникшие между ними споры по данному соглашению путем переговоров в течение одного месяца со дня возникновения спора.

8.2. Все нерешенные споры по данному соглашению решаются в Арбитражном суде по месту нахождения Истца, согласно действующему законодательству Российской Федерации.

9. Конфиденциальность

9.1. Под конфиденциальной информацией понимается любая неопубликованная информация (устная, письменная, визуальная, видео и компьютерные диски), которая раскрывает основные направления и перспективы деятельности, открытия, изобретения, промышленные образцы, алгоритмы и программное обеспечение ЭВМ, "ноу-хау", деловые секреты, системы управления, маркетинга и сбыта продукции, а также результаты любых совещаний и переговоров.

9.2. Стороны принимают на себя обязательства обеспечить конфиденциальность информации с грифом «Конфиденциально» (далее – конфиденциальная информация), передаваемой друг другу в соответствии с настоящим договором, обязуются защищать конфиденциальную информацию передающей Стороны от несанкционированного опубликования или разглашения теми же способами, которые используют принимающая Сторона в отношении собственной конфиденциальной информации, а также обязуются использовать любую конфиденциальную информацию Сторон исключительно для целей, санкционированных передающей Стороной. Настоящее условие сохраняет силу в течение пяти лет со дня передачи конфиденциальной информации.

9.3. К конфиденциальной информации Сторон относится любая информация, данные, персональные данные, интеллектуальная собственность и промышленная собственность Сторон в смысле пункта 2 Статьи 1 Парижской конвенции по охране промышленной собственности, пересмотренной в Стокгольме 14 июня 1967 года, классифицируемые как таковые в соответствии с настоящим Договором, которые Стороны рассматривают как свою конфиденциальную информацию, или информация любого другого лица, полученная одной из Сторон в соответствии с договоренностью о конфиденциальности.

9.4. Вся конфиденциальная информация Сторон, на которую будет распространяться действие настоящего соглашения, оформляется в письменном виде и четко обозначается как конфиденциальная информация передающей Стороны до ее разглашения и передачи принимающей Стороне. Если принимающая Сторона установит неполноту или неправильность полученной информации, то предающая Сторона обязана в течение 3-х недель передать недостающую информацию, либо исправить частичные неточности.

9.5. Стороны договорились с тем, что конфиденциальная информация передающей Стороны будет предоставлена только тем сотрудникам принимающей Стороны, которым она потребуется для целей санкционированного использования в рамках выполнения договорных обязательств между сторонами.

9.6. Стороны предпримут все необходимые меры для того, чтобы предотвратить полное или частичное разглашение конфиденциальной информации или ознакомление с ней третьих лиц без предварительной взаимной договоренности.

9.7. В случае разглашения одной из сторон полученной от передающей Стороны конфиденциальной информации, эта сторона возмещает передающей стороне все убытки в полном объеме, которые возникли в результате разглашения.

9.8. По истечении срока действия настоящего соглашения, стороны располагают в полном объеме полученной ими конфиденциальной информацией, но при этом сохраняют обязательства о конфиденциальности.

10. Прочие условия.

10.1. Все взаимосогласованные изменения и дополнения, вносимые в данное соглашение, будут действительны, если они сделаны в письменном виде и подписаны лицами, уполномоченными Принципалом и Агентом. В случае противоречия текста дополнительных соглашений тексту настоящего Договора, Стороны руководствуются текстом дополнительных соглашений при условии подписания их уполномоченными лицами.

10.2. Агент имеет право назначить субагента в портах, где не имеет своих отделений или назначение субагента необходимо ввиду сложившихся обстоятельств. В случае оказания услуг субагентом счет должен быть выставлен Агентом с указанием его реквизитов, а не реквизитов субагента, с которым у Принципала нет договора.

10.3. В случае возникновения экстренной ситуации в нерабочее время, грозящей финансовыми потерями для Принципала, сохранности судна или безопасности членов экипажа, Агент получает устные инструкции от уполномоченного лица в круглосуточном режиме с последующим письменным

подтверждением при первой возможности.
10.4. Вся переписка между сторонами, в том числе выдача поручений, осуществляется посредством электронной почты, факса и капитанской почты. Сообщения, направленные по электронной почте и факсу, считаются действительными и полноценными для любых целей и являются надлежащим исполнением настоящего соглашения.
10.5. Настоящее соглашение считается подписанным, если оно подписано обеими сторонами.

11. Срок действия соглашения

11.1. Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания и действует до 31 декабря 2020г., а в части взаиморасчетов - до исполнения сторонами обязательств по договору.
11.2. Настоящее соглашение считается пролонгированным на каждый следующий календарный год, если ни одна из сторон письменно не заявит о его расторжении за один месяц до окончания его срока действия.

12. Юридические адреса, банковские реквизиты и подписи сторон.

Принципал:

ОАО «МАГЭ»
ИНН 5190100088 КПП 519001001
Юридический и почтовый адрес:
183038, Россия, г. Мурманск, ул. Софьи Перовской, 26

Банковские реквизиты:
ОГРН 1025100841039
Мурманское отделение № 8627 ПАО СБЕРБАНК г. Мурманск
Расчетный счет 40702810641020002531
к/счет 30101810300000000615
БИК 044705615
ИНН банка 7707083893
Адрес банка: 183012, г. Мурманск, пр. Ленина, д.37
Эл. почта: info@mage.ru

Агент:

ООО "Океаникс"
ИНН 6501307019 КПП 650101001
Юридический и почтовый адрес: Россия, 693006, г. Южно-Сахалинск, ул. Пограничная, 65, офис 13

Банковские реквизиты:
ОГРН 1196501007251
Банк ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ БАНК ПАО СБЕРБАНК
Р/счет 40702.810.3.50340007509
БИК 040813608
Корр./счет 30101.810.6.00000000608

ОКТМО 64701000001
ОКПО 42435485
ОКВЭД 52.22
Телефон +7(924)880-57-33, 8(800)222-57-33, +7(4242)30-57-33
Эл.почта: llc.oceanics@gmail.com

Заместитель генерального директора – директор филиала ОАО «МАГЭ»

_____ **Казанин А.Г.**

Генеральный директор

_____ **Константинов К.В.**

Общество с ограниченной ответственностью «Океаникс» ОГРН 1196501007251 ИНН 6501307019 г. Южно-Сахалинск Сахалинская область

ПРИЛОЖЕНИЕ Л ПИСЬМО АО «МАГЭ» О СУДОВЫХ ДОКУМЕНТАХ

МАГЭ

Морская арктическая геологоразведочная экспедиция

121609, г. Москва, ул. Осенняя, д. 11,
Бизнес-центр «Крылатский 2»
Тел.: +7 495 66-555-66
Факс: +7 495 66-555-66 доб. 304
info-mf@mage.ru, www.mage.ru
Исх.№ 32-373 от 18.05.2023
На № _____ от _____

Заместителю Руководителя
Федеральной службы по надзору в
сфере природопользования

М.А. Климовой

Уважаемая Марианна Алексеевна!

АО «МАГЭ» гарантирует наличие документов, обеспечивающих право использования всех привлекаемых судов (на основании права собственности, договора аренды, оказания услуг или иного документа, предусмотренного законодательством Российской Федерации), и всех необходимых судовых документов, предусмотренных ст. 25 «Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ и Конвенцией МАРПОЛ 73/78 в период проведения работ по «Программе работ на «Оказание услуг по проведению 3D/4D сейсмической съемки на Лунском лицензионном участке», включая свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами, мусором, атмосферного воздуха и другие свидетельства и сертификаты.

Одновременно информируем, что в соответствии со ст. 80 «Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ нарушение требований, предъявляемых к судовым документам, является причиной для отказа в выдаче капитаном порта разрешения на выход судна из морского порта, в связи с чем выход судов из порта с отсутствующими или недействующими судовыми документами не предусмотрен.

Генеральный директор, д-р экон. наук А.Г. Казанин

ПРИЛОЖЕНИЕ М ПИСЬМО АО «МАГЭ» О ВЫКЛЮЧЕНИИ СЕЙСМОАКУСТИЧЕСКИХ ИСТОЧНИКОВ

МАГЭ
Морская арктическая геологоразведочная экспедиция

121609, г. Москва, ул. Осенняя, д. 11,
Бизнес-центр «Крылатский 2»
Тел.: +7 495 66-555-66
Факс: +7 495 66-555-66 доб. 304
info-mf@mage.ru, www.mage.ru
Исх.№ 32-374 от 18.05.2023
На №_____от _____

Заместителю Руководителя
Федеральной службы по надзору в
сфере природопользования

М.А. Климовой

Уважаемая Марианна Алексеевна!

Сообщаем, что что в случае захода морских млекопитающих в пределы опасной зоны, дается незамедлительная команда на выключение сейсмоакустических источников, которая подается вахтенным штурманом в соответствии с планом мероприятий по охране труда, окружающей среды и реагированию на чрезвычайные ситуации компании АО «МАГЭ».

Генеральный директор, д-р экон. наук А.Г. Казанин

ПРИЛОЖЕНИЕ Н ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ СУДОВЫМИ ОТХОДАМИ В МОРСКОМ ПОРТУ КОРСАКОВ

«УТВЕРЖДАЮ»

Капитан морского порта Корсаков

_____ Быков С. В.

28 октября 2022 г.

ПЛАН
УПРАВЛЕНИЯ СУДОВЫМИ ОТХОДАМИ
В МОРСКОМ ПОРТУ КОРСАКОВ

Корсаков 2022

1

Содержание.

1. Принятые сокращения и определения.....4

2. Введение.....7

2.1 Цель и задачи Плана 8

2.2 Нормативно-правовая база.....8

3. Информация о разработчике плана.....9

4. Характеристика порта.....11

4.1. Географическое положение.....11

4.2. Основные технические характеристики морского порта Корсаков.....12

5. Сбор судовых отходов 12

6. Процедура приема судовых отходов.....14

6.1 Прием нефтесодержащих (льяльных) вод и нефтяных остатков (шлама).....14

6.2 Прием сточных вод.....14

6.3 Прием мусора.....15

7. Контроль за исполнением.....16

8. Корректировка Плана.....17

9. Приложения.....18

Издание 2	Морской порт Корсаков План управления судовыми отходами	стр. 3 из 28

Лист регистрации изменений

Настоящий План подлежит корректировке при вступлении в силу новых нормативно-правовых актов, а также при изменении исходных данных, отражающихся в Плане.

№ Реви-зии	№ (страниц листов)				Всего листов (страниц) в Плане	Ф.И.О. Внесшего изменения	Подпись	Дата
	измененных	замененных	новых	аннулированных				

1. Принятые сокращения и определения

Сокращения

ФГБУ «АМП СКК» – Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морских портов Сахалина, Курил и Камчатки».

ИГПК – Инспекция государственного портового контроля.

План – «План управления судовыми отходами в морском порту».

РМРС – Российский морской регистр судоходства.

Определения

Бытовые отходы (категория С) – все виды отходов, не охваченные другими приложениями, которые образуются в жилых помещениях судна. Бытовые отходы не включают бытовые сточные воды.

Владельцы объектов инфраструктуры морского порта - юридические лица или индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в соответствии с законодательством Российской Федерации и осуществляющие эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта от своего имени независимо от того, являются они собственниками данных объектов или используют их на ином законном основании;

Загрязнение окружающей среды – поступление в окружающую среду вещества и (или) энергии, свойства, местоположение или количество которых оказывают негативное воздействие на окружающую среду.

Зола от инсинераторов (категория Е) – зола и шлак из судовых инсинераторов, используемых для сжигания мусора.

Кулинарный жир (категория D) – любой тип пищевого масла или животного жира, используемый или предназначенный для использования с целью подготовки или приготовления пищи, но не включает сами продукты питания, которые готовятся с использованием этих масел и жиров.

Морской терминал - совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров;

Нефтесодержащие (льяльные) воды – нефтеводяная смесь, образующаяся в подсланевых пространствах машинного отделения судов, в результате их нормальной эксплуатации.

Мусор – все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, зола от инсинераторов, кулинарный жир, орудия лова и туши животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению.

Нефтяные остатки – отсепарированный шлам, отработанное смазочное масло, нефть из сепараторов льяльных вод, утечки топлива и масла.

Обращение с отходами – деятельность по сбору, накоплению, использованию, обезвреживанию, транспортированию, размещению отходов.

Объекты инфраструктуры морского порта - портовые гидротехнические сооружения, внутренние рейды, якорные стоянки, доки, буксиры, ледоколы и иные суда портового флота, средства навигационного оборудования и другие объекты навигационно-гидрографического обеспечения морских путей, системы управления движением судов, информационные системы, перегрузочное оборудование, железнодорожные и автомобильные подъездные пути, линии связи, устройства тепло-, газо-, водо- и электроснабжения, иные устройства, оборудование, инженерные коммуникации, склады, иные здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории морского порта и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, оказания услуг в морском порту, обеспечения в морском порту государственного контроля (надзора);

Операторы морского терминала (причала) – организации, осуществляющие эксплуатацию морского причала, операции с грузами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров.

Остатки груза (категория G) – остатки любого груза, не охваченные другими Приложениями к МК МАРПОЛ и остающиеся на палубе или в трюмах после погрузки или выгрузки, включая излишки или россыпи при погрузки и выгрузке, независимо от того, находится ли груз в сыром или сухом состоянии, или оказавшиеся в промывочной воде, но исключая пыль от груза, остающуюся на палубе после ее смывки, или пыль на внешних поверхностях судна.

Орудия лова (категория H) – любое физическое устройство или его часть, или сочетание предметов, которые могут быть помещены на или в воду, или на морское дно с намеченной целью вылова или осуществления контроля для последующего вылова или добычи морских или пресноводных организмов.

Пищевые отходы (категория B) – любые испорченные или неиспорченные пищевые продукты, такие, как фрукты, овощи, молочные продукты, птица, мясные продукты и пищевые остатки, образующиеся на судне.

Пластмасса (категория A) – 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.

Портовые гидротехнические сооружения - инженерно-технические сооружения (берегозащитные сооружения, волноломы, дамбы, молы, пирсы, причалы, а также подходные каналы, подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ), расположенные на территории и (или) акватории морского порта, взаимодействующие с водной средой и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания и стоянки судов;

Приемные сооружения – сооружение береговое, плавучее или их сочетание в единой технологической системе, предназначенное для приема с судов вредных веществ или содержащих такие вредные вещества смесей, которые накапливаются на судах в процессе нормальной эксплуатации, но не могут быть сброшены в море в соответствии с действующими международными конвенциями или национальными правилами государств, в водах которых суда совершают свое плавание.

Причал – портовое гидротехническое сооружение, предназначенное для стоянки и обслуживания судов, обслуживания пассажиров, в том числе посадки их на суда и высадки их с судов, осуществления операций с грузами. Размещение отходов – хранение и захоронение отходов.

Сточные воды – стоки и прочие отходы из всех типов туалетов, писсуаров, унитазов, из раковин, ванн, душевых и шпигатов, находящихся в медицинских помещениях, стоки из помещений в которых содержаться животные, прочие стоки, если они смешаны с перечисленными стоками. Судовые отходы – все виды отходов в определении Приложений I, II, III, IV, V, VI Конвенции МАРПОЛ и Поправок к ним.

Территория морского порта включает в себя земли, земельные участки, акваторию морского порта, используемые в целях, предусмотренных Федеральным законом от 08 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», либо предназначенные для использования в указанных целях.

Туши животных – тела любых животных, которые перевозятся на судне в качестве груза и которые умерли или подверглись эвтаназии во время рейса.

Транспортирование отходов – перемещение отходов с помощью транспортных средств вне границ земельного участка, находящегося в собственности юридического лица или индивидуального предпринимателя, либо предоставленных им на иных правах.

Услуги в морском порту – услуги, оказание которых пользователям обычно осуществляется в морском порту и на подходах к нему в соответствии с международными договорами РФ и законодательством РФ.

Эксплуатационные отходы (категория F) – все твердые отходы (включая шлам), не охваченные другими Приложениями, которые собираются на борту во время обычного технического обслуживания или эксплуатации судна, или используются для размещения и обработки груза.

2. Введение

План отражает формирование технологических условий для снятия и размещения судовых отходов, образующихся при нормальной эксплуатации судов, а также иных отходов, в том числе связанных с грузом, в объеме выполнения Международной Конвенции по предотвращению загрязнений с судов 1973 г., измененной протоколом 1978 года, портовых и национальных правил.

Функция государственного надзора и контроля за деятельностью предприятий по оказанию экологических услуг судам, условиям содержания сооружений для размещения и утилизации судовых отходов осуществляется компетентными Федеральными органами на основании законодательства Российской Федерации.

Деятельность предприятий по оказанию экологических услуг судам, полигонов для размещения и утилизации отходов с судов осуществляется на коммерческой основе в рамках действующего законодательства Российской Федерации.

«План управления судовыми отходами» должен регулярно пересматриваться, обновляться и распространяться для информации и выполнения всем стивидорным компаниям, судовым агентам, действующим в порту Корсаков, а также другим сторонам, участвующим в реализации Плана или заинтересованным в его выполнении.

2.1 Цель и задачи Плана

Настоящий План предусматривает следующие цели: сведение к минимуму рисков несанкционированного сброса судовых отходов; разработку и реализацию технологических мероприятий по обеспечению эффективного сбора и размещения всех категорий судовых отходов, недопущение вынужденного простоя судов из-за ожидания или невыполнения заявок на снятие отходов.

Задачами Плана являются: обобщение сведений об организациях, оказывающих услуги по сбору судовых отходов в морском порту, и информирование об этом судовладельцев, судовых агентов и прочих заинтересованных лиц.

План затрагивает все виды судовых отходов, которые возникли в процессе эксплуатации судна или связаны с видом перевозимого на судне груза, включая нефтесодержащие отходы, сточные воды и твердые отходы, которые могут приниматься с судов, заходящих в морской порт Корсаков.

2.2. Нормативно-правовая база

Настоящий План разработан в соответствии со следующими нормативно-правовыми актами:

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МК МАРПОЛ);
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»;
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
- Федеральный закон от 24.06.1998 г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления»;
- Федеральный закон от 31.07.1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 17.12.1998 г. № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне РФ» (действующая редакция 2022 г.);
- Водный кодекс РФ от 16.11.1995 г. № 167-ФЗ;
- Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 г. № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта»;
- Постановление Правительства РФ от 24.03.2000 г. № 251 «Об утверждении перечня вредных веществ, сброс которых в исключительной экономической зоне РФ с судов, других плавучих средств, летательных аппаратов, искусственных островов, установок и сооружений запрещен»;
- Постановление Правительства РФ от 03.10.2000 г. № 748 «Об утверждении пределов допустимых концентраций и условий сброса вредных веществ в исключительной экономической зоне РФ»;
- «Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах РФ и на подходах к ним», утвержденные приказом Минтранса РФ от 12.11.2021 г. № 395;

- Приказ Министерства транспорта РФ от 28 мая 2013 г. N 189 "Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Корсаков";

- Приказ Министерства транспорта РФ от 12 декабря 2013 г. N 462 "Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Москальво";

- Приказ Минтранса РФ от 13 декабря 2012 г. N 428 "Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Александровск-Сахалинский";

- Приказ Министерства транспорта РФ от 12 декабря 2013 г. N 461 "Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Поронайск"[1].

3. Информация о разработчике Плана

Служба капитана морского порта Корсаков является Корсаковским филиалом ФГБУ «Администрация морских портов Сахалина, Курил и Камчатки» (АМП СКК), которое находится в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта. Капитан морского порта руководит мероприятиями по предотвращению загрязнения акватории морского порта с судов отходами производства и потребления, сточными и (или) нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и (или) вредными для здоровья человека и (или) окружающей среды веществами и ликвидации последствий такого загрязнения.

Обеспечение экологической безопасности и охраны окружающей среды достигается путем:

– организации и контроля мероприятий по предотвращению загрязнения окружающей среды судовым мусором;

– обеспечением операторами морских терминалов мер по предотвращению загрязнения территории морского порта отходами производства и потребления, сточными и (или) нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и (или) вредными для здоровья человека и (или) окружающей среды веществами;

– организации мер по ликвидации аварийных загрязнений окружающей среды с судов.

Контактная информация

Приёмная службы капитана морского порта Корсаков

тел/факс: (42435) 4-90-10/(42435) 4-30-37

E-mail: KRS@ampskk.ru

[1] Далее – Обязательные постановления. Размещены в сети Интернет по адресу: http://ампскк.рф/

Капитан морского порта Корсаков

Тел: (42435) 4-90-10

Заместитель капитана морского порта Корсаков

Тел: (42435) 4-90-10

Начальник ИГПК

Тел: (42435) 4-90-12

ИГПК морского порта Корсаков (режим работы круглосуточный)

Тел/Факс: (42435) 4-90-12/4-33-20

Моб.: +7 914 751-91-65

E-mail: KRSPSC@ampskk.ru

ИГПК участка Поронайск морского порта Корсаков

(режим работы с 08.00 до 17.00 по местному времени)

Тел/Факс: (42431) 5-06-72

E-mail: PoronayskPSC@ampskk.ru

ИГПК участка Набиль морского порта Корсаков

(режим работы с 08.00 до 17.00 по местному времени)

Тел/Факс: (42435) 4-90-10/(42435) 4-30-37

E-mail: NabilPSC@ampskk.ru

ИГПК участка Москальво морского порта Корсаков

(режим работы с 08.00 до 17.00 по местному времени)

Тел/Факс: (42435) 4-90-10/(42435) 4-30-37

E-mail: MoskalvoPSC@ampskk.ru

Разработчиком Плана выступает Корсаковский филиал ФГБУ «Администрация морских портов Сахалина, Курил и Камчатки».

Адрес: 694020, Сахалинская обл., г. Корсаков, ул. Портовая, д. 10

Тел/факс: (42435) 4-90-10/(42435) 4-30-37, e-mail: KRS@ampskk.ru

4. Характеристика морского порта Корсаков

4.1. Географическое положение морского порта Корсаков.

Морской порт расположен на побережье острова Сахалин. Акватория морского порта включает шесть участков:

Участок № 1 акватории морского порта (далее – участок Корсаков) расположен в северной части залива Анива, севернее мыса Томари-Анива;

Участок № 2 акватории морского порта (далее – участок Поронайск) расположен в заливе Терпения острова Сахалин, в устье реки Поронай;

Участок № 3 акватории морского порта (далее – участок Пограничное) расположен в Охотском море, у северо-восточного побережья острова Сахалин, в 15 милях к югу от мыса Ратманова;

Участок № 4 акватории морского порта (далее – участок Москальво) расположен на северо-западном берегу острова Сахалин в заливе Байкал;

Участок № 5 акватории морского порта (далее – участок Набиль) расположен на восточном побережье острова Сахалин в Набильском заливе;

Участок № 6 акватории морского порта (далее – участок Александровск-Сахалинский) расположен в южной части залива Александровский западного побережья острова Сахалин.

Границы морского порта установлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2010 г. № 610-р.

Морской порт является замерзающим. Навигация на участках Пограничное, Москальво, Александровск-Сахалинский является сезонной.

4.2. Основные технические характеристики морского порта Корсаков

Морской порт принимает на акватории морского порта – суда с осадкой до 15 метров. Сведения о фактических глубинах акватории и у причалов морского порта, а также проходные осадки судов доводятся капитаном морского порта до сведения мореплавателей ежегодно и при их изменении в том числе путем размещения в сети Интернет по адресу: http://ампскк.рф/

Сведения о технических возможностях морского порта Корсаков, приведены в Приложение №1 (Таблица 9.1).

5. Сбор судовых отходов на борту судна

Заявки с судов на удаление судовых отходов как правило подаются через морских агентов. Заявка оформляется в произвольной форме. При сдаче судовых отходов запрещается их смешивание. Твердые отсепарированные остатки нефти и нефтепродуктов, промасленная ветошь, мусор, мелкая тара, технические, пищевые и прочие бытовые отходы сдаются с судна на берег в упаковке, не допускающей попадание указанных отходов в окружающую среду. По окончанию снятия мусора оператор морского причала или организация снимающая отходы обязаны выдать администрации судна справку установленной формы об объеме и перечне удаленного с судна мусора. Нефтесодержащие (льяльные) воды снимаются в береговые емкости или на автоцистерны с последующим размещением на очистных сооружениях. За нарушения, следствием которых явилось бы загрязнение окружающей среды, виновная сторона может быть

подвергнута штрафу и взысканию ущерба за нанесение вреда природной среде в соответствии с законодательством РФ. Наложение штрафных санкций не освобождает виновную сторону от оплаты стоимости фактических расходов по ликвидации загрязнения окружающей среды.

В соответствии с Резолюцией МЕРС.219 (63) «Руководство 2012 по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ» рекомендуется следующее разделение по типам сепарируемого мусора:

- пластик;
- пищевые отходы;
- бытовые отходы;
- кулинарный жир;
- зола из инсинераторов;
- эксплуатационные отходы;
- остатки груза невредные для морской среды;
- туши животных;
- орудия лова;
- электронные отходы.



В морском порту Корсаков осуществляются услуги по приему судовых отходов, таких как: нефтесодержащие (льяльные) и сточные воды, шлам нефти и нефтепродуктов (нефтяные остатки), мусор. Ответственность за своевременную подачу заявок на снятие судовых отходов, а также за внесение в заявление о приходе судна в информационной системе государственного портового контроля в строку «Необходимое количество требуемых сдачи отходов и их наименование» (https://portcall.marinet.ru) несет администрация судна.

Перечень организаций, оказывающих услуги по приему судовых отходов в морском порту Корсаков приведены в приложении № 2 (Таблица 9.2-9.4).

За чистоту причалов, территории и акватории, прилегающих к причалам, несут ответственность операторы морских причалов. Перечень операторов, осуществляющих деятельность в морском порту Корсаков приведены в приложении № 3 (таблица 9.5).

В морских портах Сахалина контроль за соблюдением экологических требований в области обращения с судовыми отходами осуществляет Отдел по надзору на море Росприроднадзора по Сахалинской области (г. Южно-Сахалинск), тел. 8 (4242) 505-004.

6. Процедура приема судовых отходов

6.1. Прием нефтесодержащих (льяльных) вод и нефтяных остатков (шлама).

Отходы судов, согласно Приложению IV МК МАРПОЛ, включают: нефтесодержащие и льяльные воды.

В случае сверхнормативного накопления нефтесодержащих вод машинного отделения за время стоянки в порту они подлежат контролируемой сдаче на приемные сооружения.

Нефтешламы - нефтесодержащие смеси, образующиеся при сепарации нефтяного топлива. Подлежат контролируемой сдаче на приемные сооружения. Организации, оказывающие услуги по приему нефтесодержащих (льяльных) вод и нефтяных остатков (шлама) в морском порту Корсаков приведены в приложении № 4 (Таблица 9.6, 9.7).

6.2. Прием сточных вод

Отходы судов, согласно Приложению IV МК МАРПОЛ, включают:

- стоки и прочие отходы из всех типов туалетов, писсуаров, унитазов, из раковин, ванн, душевых и шпигатов, находящихся в медицинских помещениях;

- стоки из помещений в которых содержаться животные, собранные в судовые емкости - жижесборники;

- прочие стоки, если они смешаны с перечисленными выше.

Сброс сточных вод, обработанных установкой, одобренной классификационным обществом, разрешен в случае, если показатели очистки и обеззараживания соответствуют нормам по коли-индексу не более 2500, по БПК-5 –не более 50 мг/л, по взвешенным веществам не более 100 мг/л сверх содержания взвешенных веществ в промывочной воде допускается в портовых водах по согласованию с государственными санитарными и природоохранными надзорными органами, если он не носит залповый характер. В остальных случаях и при стоянке в порту сточные воды подлежат накоплению с последующей сдачей на приемные сооружения. Перечень организаций, осуществляющие деятельность по приему и очистке сточных в морском порту Корсаков приведены в приложении № 5 (таблица 9.8, 9.9).

6.3. Прием мусора

Отходы судов, согласно Приложению V МК МАРПОЛ, включают:

- пластик;
- пищевые отходы;
- бытовые отходы;
- кулинарный жир;
- зола инсинераторов;
- эксплуатационные отходы, в том числе мусор, который может представлять опасность для экипажа и судна (промасленная ветошь, лампочки, кислоты, химикаты, аккумуляторные батареи и т.п.);
- остатки груза невредные для морской среды;
- остатки животных (если применимо);
- орудия лова (если применимо);
- электронные отходы, образующиеся на борту (например, электронные карты, гаджеты, мониторы, компьютеры, элементы питания, картриджи и тонеры для для принтеров и т.п.).

На каждом судне должны быть предусмотрены устройства для хранения и сбора мусора. В зависимости от таких факторов, как тип судна, район плавания, численность экипажа и т. д., суда могут оборудоваться инсинераторами и устройствами для обработки мусора. Любой образующийся на судне мусор подлежит сбору в специально предназначенные емкости с последующим уничтожением на судне, либо сдачей на береговые приемные сооружения.

Твердые отсепарированные остатки нефти и нефтепродуктов, промасленная ветошь, мусор, мелкая тара, технические, пищевые и прочие бытовые отходы сдаются с судна на берег

или судно-сборщик в упаковке, не допускающей попадание указанных отходов в окружающую среду.

Организации, оказывающие услуги по приему мусора в морском порту Корсаков приведены в приложении № 6 (таблица 9.10 - 9.12).

Окончательное размещение судового мусора, образующегося в результате жизнедеятельности экипажей судов и накапливающегося в пластиковых мешках и контейнерах, по мере накопления собирается операторами причалов и вывозится на полигоны бытовых отходов.

7. Контроль за исполнением

Государственное регулирование деятельности в морских портах в целях предотвращения загрязнения окружающей среды, соблюдения требований к использованию и охране водных объектов осуществляется в соответствии с Федеральным законом № 261-ФЗ от 08.11.2007 г. «О морских портах и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». В целом контрольные функции в области защиты морской среды от загрязнения в портах и на судах осуществляют: Российский морской регистр судоходства, Инспекция государственного портового контроля (ИГПК), Дальневосточное межрегиональное управление Федеральной службы по надзору в сфере природопользования (Росприроднадзора).

Российский морской регистр судоходства, наряду с иными классификационными обществами, выполняет контроль документации и технического оснащения судна при ежегодных освидетельствованиях. Результатом осмотра является выдача свидетельств, в том числе Свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, Свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами, Свидетельства о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, Свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы и др.

Государственный портовый контроль направлен на выполнение судами международных требований, норм и стандартов в области предотвращения загрязнения окружающей среды. Инспекторы ИГПК осуществляют проверку наличия на судне всей необходимой документации, разрабатываемой в соответствии с международными требованиями, в том числе Журнала нефтяных операций, Журнала операций с мусором, Судовых планов по обращению с льяльными водами и мусором, Судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью, а также проводят контроль технического состояния судна при плановых и

внеплановых осмотрах судна. По результатам осмотра составляется акт, при выявлении нарушений выдается предписание для устранения замечаний. Однако факт того, что судно было подвергнуто осмотру ГПК не является подтверждением фактов сдачи или не сдачи отходов или отсутствия нарушений при обращении с ними.

Государственный экологический контроль представляет собой систему мероприятий, направленных на предупреждение, выявление и устранение нарушений законодательства РФ или применимых международных норм и стандартов по защите морской среды и природных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря. В соответствии с Федеральным законом РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31.07.1998 г. № 155-ФЗ, Постановлением Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1096 "О федеральном государственном экологическом контроле (надзоре)", а также «Положением о Федеральной службе по надзору в сфере природопользования», утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 г. № 400, государственный экологический контроль во внутренних морских водах и территориальном море РФ осуществляет Федеральная служба по надзору в сфере природопользования (Росприроднадзор).

8. Корректура Плана

Настоящий План подлежит корректировке при вступлении в силу новых нормативно-правовых актов, а также при изменении исходных данных, отражающихся в Плане, с корректировкой электронной версии, размещенной на сайте: http://www.ampskk.ru

№ Ревизии	№ (страниц листов)				Всего листов (страниц) в Плане	Ф.И.О. Внесшего изменения	Подпись	Дата
	измененных	замененных	новых	аннулированных				

9. Приложения

Приложение №1

Сведения о технических возможностях морского порта Корсаков.

Таблица 9.1

Причалы	Расположение причала	Технические возможности причала	
		Длина причала (метров)	глубина у причала проектная (метров)
1	2	3	4
Участок № 1 Корсаков			
Северный пирс			
№ 2	46°37,73' северной широты и 142°45,60' восточной долготы	137	ПК 0-125: 6,9 ПК125-137: 4,7
№ 3	46°37,70' северной широты и 142°45,55' восточной долготы	140	6,92
№ 4	46°37,67' северной широты и 142°45,45' восточной долготы	135	8,0
№ 5	46°37,65' северной широты и 142°45,35' восточной долготы	135	8,0
№ 6	46°37,67' северной широты и 142°45,28' восточной долготы	110	8,0
№ 7	46°37,70' северной широты и 142°45,33' восточной долготы	170	ПК 0-24:4,13 ПК 24-132,5: 6,24 ПК 132,5-170:4,31
№ 8	46°37,73' северной широты и 142°45,42' восточной долготы	186	ПК 0-144:3,21 ПК 144-186:4,31

Издание 2	Морской порт Корсаков План управления судовыми отходами	стр. 18 из 28

Южный пирс			
№ 1	46°37,23' северной широты и 142°45,33' восточной долготы	100	8,45
№ 2	46°37,22' северной широты и 142°45,43' восточной долготы	140	ПК 0-31,8: 7,62 ПК 31,8-140:8,23
№ 3	46°37,2' северной широты и 142°45,53' восточной долготы	140	ПК 0-10: 6,25 ПК 10-91: 6,70 ПК 91-140:7,62
№ 4	46°37,18' северной широты и 142°45,65' восточной долготы	141,16	ПК 0-61,5: 5,50 ПК 61,5-141,16: 6,25
Внутренняя гавань			
А - Б	46°37,28' северной широты и 142°46,05' восточной долготы	56,75	5,86
Б - В	46°37,30' северной широты и 142°46,08' восточной долготы	52,1	2,66
В - Г	46°37,3' северной широты и 142°46,1' восточной долготы	49,35	5,86
Г - Д - Е	46°37,33' северной широты и 142°46,08' восточной долготы	84,40	5,86
№ 1	46°37,27' северной широты и 142°45,97' восточной долготы	130,4	6,2
№ 2	46°37,25' северной широты и 142°45,89' восточной долготы	41	7,3
№ 3	46°37,28' северной широты и 142°45,85' восточной долготы	110	5,91
Южный мол	46°37,27' северной широты и 142°45,92' восточной долготы	144,5	3,4
№ 7 (южная стенка)	46°37,52' северной широты и 142°46,07' восточной долготы	37	4,7

№ 8 - 9	от 46°37,50' северной широты и 142°46,08' восточной долготы до 46°37,48' северной широты и 142°46,12' восточной долготы	84,45	5,70
№ 10	46°37,47' северной широты и 142°46,08' восточной долготы	88,45	5,70
№ 11	46°37,43' северной широты и 142°46,07' восточной долготы	70	5,70
№ 12	46°37,40' северной широты и 142°46,08' восточной долготы	82,20	5,70
Причалы БПН			
БПН № 1	46°37,23' северной широты и 142°45,85' восточной долготы	41,15	3,0
БПН № 2	46°37,27' северной широты и 142°45,83' восточной долготы	102,35	5,91
БПН № 3	46°37,3' северной широты и 142°45,82' восточной долготы	110	5,91
Участок № 2 Поронайск			
№ 1	У правого берега реки Поронай в 3 кбт от её устья	153,2	5,95
№ 2	Непосредственно к юго-востоку от причала № 1	77,4	3,55
№ 3	Непосредственно к юго-востоку от причала № 2	59	3,55
№ 6	У левого берега устья реки Поронай	60,5	3,55
№ 7	Непосредственно к юго-востоку от причала № 3	14,1	2,75
№ 8	У левого берега реки Поронай в 70 метрах к север-северо-западу от причала № 6	22,5	2,75
Участок № 3 Пограничное			
Рейдовый	Полигон рейдового налива нефти участка	148	10,7

причал - пять швартовных бочек	Пограничное		
Участок № 4 Москальво			
№ 1	К востоку-северо-востоку от мыса Внутренний	130	6,9
№ 2	Непосредственно к востоку-северо-востоку от причала № 1	180	6,9
Участок № 5 Набиль			
№ 1	51°43,49' северной широты и 143°18,27' восточной долготы	162	9,7
№ 2	51°43,41' северной широты и 143°18,29' восточной долготы	80,10	5,0

Приложение №2

Перечень организаций, оказывающих услуги по приему судовых отходов на участке Корсаков.

Таблица 9.2

Наименование организациии	Контакты	Сведения о лицензии на обращение с опасными отходами	Сведения о принимаемых отходах в соответствии с лицензией
ИП Шалак А.Г.	694020, Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Нагорная 5/3 кв. 7. Тел.: (4242) 405093 8-962-580-50-93 8-914-755-60-09 Эл. адрес: ecoservis-k@yandex.ru	Лицензия № (65)-222-СТОБ/П, выдана 01.03.2018 г. - бессрочно (сбор, транспортирование, утилизация)	Нефтесодержащие смеси, нефтешлам, льяльные воды, промасленная ветошь, отработанные масла, промасленные фильтры, твердо-бытовые отходы, отработанные аккумуляторные батареи, лампы люминесцентные, покрышки автомобильные, медицинские отходы, эксплуатационные отходы, золы, шлаки от топочных установок, электронные отходы, сорбенты загрязненные

ИП Тарасов А. А.	694020, Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Нагорная д. 3/1, кв. 19 Тел.: 8(4242) 405092 8-962-580-50-92 Эл. адрес: a.tarasov101@yandex.ru	Лицензия № (65)-912-СТБ/П, выдана 06.05.2019 г. - бессрочно (сбор, транспортирование, утилизация)	Нефтесодержащие смеси, нефтешлам, льяльные воды, промасленная ветошь, отработанные масла, промасленные фильтры, твердо-бытовые отходы, отработанные аккумуляторные батареи, лампы люминесцентные, покрышки автомобильные, медицинские отходы, эксплуатационные отходы, золы, шлаки от топочных установок, электронные отходы, сорбенты загрязненные

Перечень организаций, оказывающих услуги по приему судовых отходов на участке Поронайск.

Таблица 9.3

Наименование организации	Контакты	Сведения о лицензии на обращение с опасными отходами	Сведения о принимаемых отходах в соответствии с лицензией
АО «Управление по обращению с отходами»	г .Южно-Сахалинск, ул. Амурская, д.187, корпус 2, офис 206 Диспетчер в Южно-Сахалинске Тел.: 8(4242) 556-880; Поронайский филиал: Тел.: 8-914-740-4877, 8-924-196-37-19, 8-(42431)-5-50-46)	Лицензия № (65)-1305-ТР/П, выдана 22.08.2018 г. - бессрочно (сбор, транспортирование, размещение)	Лампы ртутные люминесцентные, отходы вентилей термометров ртутных, отходы конденсаторов трансформаторов, отходы окислов ванадия, аккумуляторы свинцовые, отходы минеральных трансмиссионных синтетических полусинтетических масел, шлам очистки емкостей, фильтры очистки масла топлива, твердые отходы, шлам пыль шлифовальные, песок загрязненный нефтью или нефтепродуктами, обтирочный материал загрязненный нефтью, спецодежда, тара разнородный полимерных материалов, отходы механической очистки внутренних поверхностей, эксплуатационные отходы, золы, шлаки от топочных

			установок, электронные отходы, пластик
Муниципальное унитарное предприятие «Поронайская коммунальная компания-1»	Сахалинская область, г. Поронайск, ул. Октябрьская, д.65 Тел.: 8 (42431) 5-06-53 Эл. адрес: pkk-1.prn@yandex.ru, pkk-1.prn@yandex.ru (Шенцов А.В.) Тел.: 89241821753	Лицензия № (65)-386-СТ, выдана 23.06.2016 г. - бессрочно (транспортирование) Лицензия № (65)-00087, выдана 02.02.2016 г. - бессрочно (сбор, транспортирование) Лицензия № (65)-1242-СТ, выдана 24.08.2016 г. - бессрочно (сбор, транспортирование)	Лампы ртутные люминесцентные аккумуляторы свинцовые, отходы минеральных трансмиссионных синтетических полусинтетических масел, шлам очистки емкостей, фильтры очистки масла топлива, твердые отходы, отходы минеральных трансмиссионных синтетических полусинтетических масел, шлам очистки емкостей трубопровода, обтирочный материал загрязнённый нефтью и нефтепродуктами

Перечень организаций, оказывающих услуги по приему судовых отходов на участках Москальво и Набиль.

Таблица 9.4

Наименование организации	Контакты	Сведения о лицензии на обращение с опасными отходами	Сведения о принимаемых отходах в соответствии с лицензией
СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис»	694620, г. Холмск, ул. Лесозаводская,159 Участок Москальво Тел.: 89147431512; Участок Набиль Тел.: 89147474878	Лицензия № (65)-4757-СТУ/П, выдана 10.07.2018 года-бессрочно (транспортирование)	Нефтесодержащие смеси, нефтешлам, льяльные воды, промасленная ветошь, отработанные масла, промасленные фильтры, твердо-бытовые отходы, отработанные аккумуляторные батареи, лампы люминесцентные, покрышки автомобильные, медицинские отходы, эксплуатационные отходы, золы, шлаки от топочных установок, электронные отходы, сорбенты загрязненные нефтепродуктами, пластик.

Приложение №3

Перечень операторов, осуществляющих деятельность в морском порту Корсаков.

Таблица 9.5

	Наименование организации	Адрес	Местоположение причалов	Назначение
1	АО «Корсаковский морской торговый порт»	694020, Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Портовая,10. Тел/факс: (42435) 4-25-77 Эл.почта: kmtp@kmtp.ru	п. Корсаков Северный пирс, пр. №№ 4,5,8,9. Южный пирс, пр. №№ 1,2,3,4.	Генеральные грузы, металлолом.
2	ООО «Порт»	694020, Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Портовая,10. Тел/факс: (42435) 4-25-77 Эл.почта: port.ooo@list.ru	п. Корсаков Сооружение причала А-Б	Отстой судов.
3	Филиал № 5 ООО «РН-Востокнефтепродукт» в Сахалинской области	693004,Россия, Сахалинская область, г. Южно-Сахалинск, пр-т Мира,424. Тел: (4242)466923 Факс(4242)466922 Эл. почта: Filial5@f5.rn-vnp.ru	п. Корсаков Северный пирс, пр. №№ 6,7.	Нефтеналивные грузы.
4	ООО «Корсаковский Транспортно-Логистический Парк»	694020,Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Портовая, 8/3. Тел.: 8-924-499-11-00 Эл. почта: a.fedotov@korpso.ru	п. Корсаков Центральный ковш, пр. №№ 1,2,3, БПН-1, БПН-2, БПН-3, Южный мол.	Отстой, ремонт судов, Обработка генеральных грузов.
5	ООО «Пристань»	694020,Россия, Сахалинская область, г.Корсаков, ул. Советская, 2 А Тел/факс:(42435) 4-06-34 Эл. почта: KorsakovPristan@mail.ru	п. Корсаков Центральный ковш, пр. №№ 8, 10,11,12.	Отстой, ремонт, обработка грузов.
6	Сахалинский филиал ФГУП «Росморпорт»	694020,Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Портовая 13/2. Тел/факс:(42435)4-33-06, Эл. почта: mail@skl.rosmorport.ru	п. Корсаков Центральный ковш, причалы Б-В, В-Г, Г-Д-Е.	Отстой, ремонт судов.

7	ЗАО «Петросах»	693006,Россия, Сахалинская область, г. Южно-Сахалинск, ул. Ленина,321/1 Тел/факс:(4242) 498-961, 498-962	Россия, Сахалинская область, Смирныховский район, месторождение «Окружное»	Отгрузка нефти
8	СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис».	694620, г. Холмск, ул. Лесозаводская,159 Участок Москальво Тел.: 89147431512; Участок Набиль Тел.: 89147474878	Участок Москальво - причалы №1, 2, 3. Участок Набиль – причал № 1.	Обработка ген. грузов

Приложение №4

Организации, оказывающие услуги по приему нефтесодержащих (льяльных) вод и нефтяных остатков (шлама) на участке Корсаков.

Таблица 9.6

Наименование организации	Контакты	Сведения о лицензии на обращение с опасными отходами	Сведения о принимаемых отходах в соответствии с лицензией
ИП Шалак А.Г.	694020, Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Нагорная, д. 5/3 кв. 7. Тел.: (4242) 405093 8-962-580-50-93 8-914-755-60-09 Эл. почта: ecoservis-k@yandex.ru	Лицензия № (65)-222-СТОБ/П, выдана 01.03.2018 года-бессрочно (сбор, транспортирование, утилизация)	Нефтесодержащие смеси, нефтешлам, льяльные воды, промасленная ветошь, отработанные масла, промасленные фильтры, твердо-бытовые отходы, отработанные аккумуляторные батареи, лампы люминесцентные, покрышки автомобильные, медицинские отходы, эксплуатационные отходы, золы, шлаки от топочных установок, электронные отходы, сорбенты, загрязненные нефтепродуктами, пластик.

ИП Тарасов А. А.	694020, Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Нагорная д. 3/1, кв. 19 Тел.: 8(4242) 405092 8-962-580-50-92 Эл. почта: a.tarasov101@yandex.ru	Лицензия № (65)-912-СТБ/П, выдана 06.05.2019 года-бессрочно (сбор, транспортирование, утилизация)	Нефтесодержащие смеси, нефтешлам, льяльные воды, промасленная ветошь, отработанные масла, промасленные фильтры, твердо-бытовые отходы, отработанные аккумуляторные батареи, лампы люминесцентные, покрышки автомобильные, медицинские отходы, эксплуатационные отходы, золы, шлаки от топочных установок, электронные отходы, сорбенты, загрязненные нефтепродуктами, пластик.

Организации, оказывающие услуги по приему по приему нефтесодержащих (льяльных) вод и нефтяных остатков (шлама) на участках Москальво и Набиль.

Таблица 9.7

Наименование организации	Контакты	Сведения о лицензии на обращение с опасными отходами	Сведения о принимаемых отходах в соответствии с лицензией
СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис»	694620, г.Холмск, ул. Лесозаводская,159 Участок Москальво Тел.: 89147431512; Участок Набиль Тел.: 89147474878	Лицензия № (65)-4757-СТУ/П, выдана 10.07.2018 г. - бессрочно (транспортирование)	Нефтесодержащие смеси, нефтешлам, льяльные воды, промасленная ветошь, отработанные масла, промасленные фильтры, твердо-бытовые отходы, отработанные аккумуляторные батареи, лампы люминесцентные, покрышки автомобильные, медицинские отходы, эксплуатационные отходы, золы, шлаки от топочных установок, электронные отходы, сорбенты, загрязненные нефтепродуктами, пластик.

Приложение №5

Организации, осуществляющие деятельность по приему и очистке сточных вод на участке Корсаков

Таблица 9.8

№ №	Наименование организации	Контакты	Номер и срок действия лицензии	С кем из операторов подписаны договоры
1	ИП Шалак А.Г.	694020,Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Нагорная 5/3 д.7 Тел.: (4242)405093 Эл. почта: ecoservis-k@yandex.ru	№(65)-222-СТОБ Бессрочно	Сахалинский филиал ФГУП «Росморпорт»; ООО «Пристань»; АО «КМТП»; Сахалинский филиал ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»; Морские агентирующие компании. ООО «МаринСах» ООО «Корсаковская топливно-бункеровочная компания»
2	ИП Тарасов А.А.	694020, Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Нагорная д.3/1, кв. 19. Тел.: +79625805092 Эл. почта: a.tarasov101@yandex.ru	№(65)-912-СТБ/П Бессрочно	АО «КМТП» Морские агентирующие компании.

Организации, осуществляющие деятельность по приему и очистке сточных вод на участках Набиль и Москальво.

Таблица 9.9

№	Наименование организации	Контакты
1	СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис».	Участок Москальво Тел.: 89147431512

Приложение №6

Организации, оказывающие услуги по приему мусора на участке Корсаков.

Таблица 9.10

№ №	Наименование организации	Адрес Контакты	Номер и срок действия лицензии	С кем из операторов подписаны договоры
1	ИП Шалак А.Г.	694020,Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Нагорная д. 5/3 -7 Тел.: (4242)405093 Эл. почта: ecoservis-k@yandex.ru	Бессрочно №(65)-222-СТОБ.	Сахалинский филиал ФГУП «Росморпорт»; ООО «Пристань»; АО «КМТП; ООО «Порт»; Сахалинский филиал ФГБУ«Морспасслужба»; Морские агентирующие компании; ООО «МаринСах»; ООО «Корсаковская топливно-бункеровочная компания»
2	ИП Тарасов А.А.	694020, Россия, Сахалинская область, г. Корсаков, ул. Нагорная д.3/1, кв. 19. Тел.: +79625805092 Эл.почта: a.tarasov101@yandex.ru	Бессрочно № (65) – 912–СТБ/П.	АО «КМТП» Морские агентирующие компании.

Организации, оказывающие услуги по приему мусора на участке Поронайск.

Таблица 9.11

№	Наименование организации	Контакты
1.	АО «Управление по обращению с отходами»	Диспетчер в Южно-Сахалинске Тел.: 8(4242)556880 Поронайский филиал Тел.: 89147404877
2.	Муниципальное унитарное предприятие «Поронайская коммунальная компания-1»	Тел.: 8 (42431) 5-06-53 Шенцов А.В. 89241821753 Эл. адрес: pkk-1.rpn@yandex.ru pkk-1.prn@yandex.ru

27

Организации, оказывающие услуги по приему мусора на участках Москальво и Набиль.

Таблица 9.12

№	Наименование организации	Контакты
1.	СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис».	Морской терминал Москальво Тел.: 89147431512; Морской терминал Набиль Тел.: 89147474878.