

**ПРИЛОЖЕНИЕ 7**

**РЕЗОЛЮЦИЯ MEPC.85(44)  
Принята 13 марта 2000 года**

**РУКОВОДСТВО ПО РАЗРАБОТКЕ СУДОВЫХ ПЛАНОВ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР  
ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ МОРЯ НЕФТЬЮ И/ИЛИ ВРЕДНЫМИ  
ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 38 а) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ОТМЕЧАЯ, что правило 26 Приложения I и правило 16 Приложения II к МАРПОЛ 73/78 требуют, чтобы суда имели на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами и/или судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в соответствии с Руководством, разработанным Организацией,

ПРИЗНАВАЯ настоятельную необходимость разработки такого Руководства для обеспечения единообразного применения этих правил,

РАССМОТРЕВ на своей тридцать второй сессии предложения о Руководстве по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью и на своей сорок четвертой сессии дополнительные предложения о Руководстве по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью и/или вредными жидкими веществами,

1. ПРИНИМАЕТ Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью и/или вредными жидкими веществами, текст которого изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ правительства обеспечить, чтобы судовые планы чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, судовые планы чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами и/или судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря разрабатывались в соответствии с настоящим Руководством при одобрении их согласно положениям правила 26 Приложения I и/или правила 16 Приложения II к МАРПОЛ 73/78 до вступления их в силу.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### **РУКОВОДСТВО ПО РАЗРАБОТКЕ СУДОВЫХ ПЛАНОВ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ МОРЯ НЕФТЬЮ И/ИЛИ ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ**

#### ПРЕДИСЛОВИЕ

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78), является основным документом, разработанным ИМО для предотвращения загрязнения моря. Правило 26 Приложения I к этой Конвенции требует, чтобы каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег. тонн и более и каждое судно, не являющееся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 рег. тонн и более имели на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией. Уместно отметить, что в МАРПОЛ 73/78 были внесены поправки для включения вышеупомянутого правила 26 Приложения I вследствие статьи 3 1) а) Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года (Конвенция БЗНС). Эта Конвенция содержит требование о том, чтобы определенные суда имели на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Судовой план, требуемый согласно правилу 26 Приложения I к МАРПОЛ 73/78, является тем же судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, который требуется согласно статье 3 1) а) Конвенции БЗНС.

Правило 16 Приложения II к Конвенции требует, чтобы каждое судно валовой вместимостью 150 и более, которому выдано свидетельство на перевозку вредных жидких веществ наливом, имело на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами, одобренный Администрацией. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами должен быть объединен с судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, поскольку по большей части они имеют аналогичное содержание и более практично наличие на судне только одного объединенного плана, а не двух отдельных планов в случае аварийной ситуации. В этом случае название такого плана должно быть "Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря", с тем чтобы отличать его от судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами и судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Правило 26 Приложения I и правило 16 Приложения II требуют, чтобы планы соответствовали руководству, разработанному ИМО.

На своей тридцать второй сессии Комитет по защите морской среды (КЗМС) принял Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью с сопроводительной резолюцией MEPC.54(32) для выполнения требований правила 26 Приложения I.

На своей сорок четвертой сессии КЗМС подготовил Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью и/или вредными

жидкими веществами для выполнения требований правила 26 Приложения I и/или правила 16 Приложения II.

Уместно также отметить, что судовые планы чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, которые уже одобрены Администрацией для нефтяных танкеров валовой вместимостью 150 рег. тонн и более и судов, не являющихся нефтяными танкерами, валовой вместимостью 400 рег. тонн и более в соответствии с Руководством по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, принятым резолюцией МЕРС.54(32), не обязательно должны быть видоизменены в соответствии с настоящим Руководством.

Согласно положениям статьи 5 Конвенции МАРПОЛ 1973 года судно обязано иметь свидетельство в соответствии с положениями правил и во время пребывания в портах или удаленных от берега терминалах, находящихся под юрисдикции какой-либо Стороны, подлежит инспектированию, осуществляемому должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной. В этом контексте такому инспектированию должно также подлежать наличие судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами или судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря.

В настоящем Руководстве содержится информация о подготовке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами и/или судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря.

Главными целями настоящего Руководства являются:

- оказание помощи собственникам судов в подготовке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами и/или судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в соответствии с указанными правилами; и
- оказание помощи правительствам в разработке и принятии национального законодательства, которое вводит в силу и осуществляет указанные правила.

В интересах единообразия правительствам предлагается использовать настоящее Руководство при подготовке соответствующих национальных правил.

## 1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящее Руководство разработано для оказания помощи в подготовке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами и/или судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря (далее именуемых "План(ы)"), которые требуются правилом 26 Приложения I и/или правилом 16 Приложения II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) (далее именуемой "Конвенция"). План(ы) должен(ны) одобряться в соответствии с этими правилами.

1.2 Руководство состоит из трех основных разделов:

- .1 Введение. Этот раздел посвящен общему обзору вопроса и знакомит читателя с основной концепцией Руководства и Планов, которые предполагается разрабатывать на его основе.
- .2 Обязательные положения. В этом разделе содержится руководство для обеспечения выполнения обязательных положений правила 26 Приложения I и правила 16 Приложения II к Конвенции.
- .3 Необязательные положения: В этом разделе содержится руководство относительно включения в План иной информации. Эта информация, хотя и не требуется согласно правилу 26 Приложения I и правилу 16 Приложения II к Конвенции, может требоваться местными властями в портах, в которые заходит судно, или она может включаться для оказания дополнительной помощи капитану судна при действиях в аварийной ситуации. В этом разделе также содержится руководство относительно обновления и обработки Плана.

1.3 Концепция Руководства. Руководство предназначено в качестве отправной точки для подготовки Планов для конкретных судов. Вследствие широкого ряда судов, для которых требуются Планы, непрактично составлять специальные руководства для судов каждого типа. Составители Планов предупреждаются, что они должны учитывать в своих Планах многие переменные элементы, применяемые к их судам. Некоторые из этих переменных элементов включают: тип и размеры судна, груз, физические свойства груза (применяется только к судам, которым выдано свидетельство на перевозку вредных жидких веществ (ВЖВ) наливом, как определено в правиле 16 Приложения II к Конвенции. Далее они именуются как "суда, которым выдано свидетельство на перевозку ВЖВ"), маршрут, а также структуру управления на берегу. Руководство не предусматривает подборку возможных пунктов, из которой составитель Плана может выбрать определенные разделы и подготовить осуществимый План. Для того чтобы План был эффективным и соответствовал правилу 26 Приложения I и/или правилу 16 Приложения II к Конвенции, он должен быть тщательно разработан для конкретного судна, для которого он предназначен. При надлежащем использовании Руководство обеспечит учет всех соответствующих вопросов при разработке Плана.

1.4 Концепция плана. План предназначен для оказания персоналу помощи в принятии мер в отношении неожиданного сброса нефти или другого вредного жидкого вещества. Его главная цель состоит в обеспечении необходимых действий для прекращения или уменьшения сброса и смягчения его последствий. Эффективное планирование обеспечивает принятие необходимых мер структурированным, логичным, безопасным и своевременным образом.

1.4.1 План должен предусматривать меры не только при эксплуатационных разливах. Он должен включать руководство по оказанию капитану помощи в решении проблем, связанных с катастрофическим сбросом, если судно окажется вовлеченным в таковой.

1.4.2 Необходимость заранее составленного и надлежащим образом структурированного Плана очевидна, если учесть проблемы и многочисленные задачи, которые стоят перед персоналом в аварийной ситуации. В разгаре событий отсутствие надлежащего планирования будет часто приводить к путанице, ошибкам и невозможности информировать лиц, занимающих ключевые посты. Будут возникать задержки и напрасная трата времени – времени, в течение которого ситуация может еще более ухудшиться. Как следствие, судно и его персонал могут быть подвержены повышенной опасности, а окружающей среде может быть причинен большой ущерб.

1.4.3 Чтобы достичь своей цели, План должен:

- .1 быть реалистичным, практичным и простым в использовании;
- .2 быть понятным для управляющего судном персонала как на его борту, так и на берегу; и
- .3 регулярно оцениваться, пересматриваться и обновляться.

1.4.4 Планы, предусматриваемые правилом 26 Приложения I и/или правилом 16 Приложения II к Конвенции, должны быть простыми документами. Весьма рекомендуется использование кратких схем или перечней контрольных проверок, помогающих капитану ориентироваться в различных действиях и решениях, требуемых при осуществлении мер в случае инцидента. Они могут представить информацию в наглядной и логически последовательной форме, позволяющей снизить вероятность ошибок и недосмотра во время аварийных ситуаций. Следует избегать включения обширной справочной информации о судне, грузе и т.д., поскольку обычно ее можно получить из других источников. Если такая информация имеет отношение к делу, ее следует включать в приложения, и при этом она не будет снижать способность персонала судна находить оперативные части Плана.

1.4.5 Пример краткой схемы, упомянутой в пункте 1.4.4, приведен в образце формы Судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в добавлении II.

1.4.6 Вероятно, что План будет документом, используемым на борту капитаном и лицами командного состава судна. Поэтому он должен быть составлен на рабочем языке или языках, понятных для капитана и лиц командного состава. Замена капитана и лиц командного состава,

которая вызывает необходимость замены понятного для них рабочего языка или языков, потребует составления Плана на новом(ых) языке(ах).

1.4.7 В Плане должно быть ясно подчеркнуто следующее:

"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 (Конвенция относительно вмешательства в открытом море 1969 года) и Протоколу о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, иными чем нефть, 1973 года (Протокол о вмешательстве в открытом море 1973 года)."

## 2 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРАВИЛА 26 ПРИЛОЖЕНИЯ I И ПРАВИЛА 16 ПРИЛОЖЕНИЯ II К КОНВЕНЦИИ

2.1 В настоящем разделе содержатся отдельные руководства по каждому из четырех обязательных положений правила 26 Приложения I и правила 16 Приложения II к Конвенции.

2.2 Правило 26 Приложения I и правило 16 Приложения II к Конвенции предусматривают, что План включает, по меньшей мере:

- "a) процедуру, которую должны выполнять капитан или другие лица, несущие ответственность за судно, при передаче сообщения об инциденте, вызывающем загрязнение нефтью или вредными жидкими веществами, как требуется в статье 8 настоящей Конвенции<sup>1</sup> и Протоколе I к ней, на основании руководств, разработанных Организацией<sup>2</sup>;
- b) перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью или вредными жидкими веществами;
- c) подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для уменьшения сброса нефти или вредного жидкого вещества в результате инцидента или управления им; и

---

<sup>1</sup> т.е. МАРПОЛ 73/78

<sup>2</sup> См. "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к передаче сообщений, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, связанных со сбросом опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря", принятые Организацией резолюцией А.851(20). Для упрощения ссылки см. публикацию ИМО "Provisions concerning the Reporting of Incidents Involving Harmful Substances under MARPOL 73/78".

- d) процедуры и пункт связи на судне для координации с национальными и местными властями действий, осуществляемых на борту судна, по борьбе с загрязнением нефтью или вредными жидкими веществами."

2.3 Сообщение прибрежному государству. Статья 8 Конвенции и Протокол I к ней требуют передачу сообщения ближайшему прибрежному государству о фактических или возможных сбросах. Цель этого требования заключается в обеспечении того, чтобы прибрежные государства были безотлагательно информированы о любом инциденте, вызывающем загрязнение или угрозу загрязнения морской среды, а также о мерах по оказанию помощи и спасанию, с тем чтобы могли быть предприняты соответствующие действия.

2.3.1 Когда требуется сообщение. План должен содержать четкое краткое руководство, позволяющее капитану определить, когда требуется передать сообщение прибрежному государству.

2.3.1.1 Фактический сброс. Передача сообщения ближайшему прибрежному государству требуется, когда происходит:

- .1 сброс сверх допустимого уровня или возможный сброс нефти или вредного жидкого вещества по любой причине, в том числе с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или
- .2 сброс в ходе эксплуатации судна нефти или вредного жидкого вещества с превышением количества или мгновенной интенсивности сброса, разрешенных в соответствии с настоящей Конвенцией<sup>1</sup>.

2.3.1.2 Возможный сброс. План должен предоставлять капитану руководство для оценки ситуации, которая, хотя и не связана с фактическим сбросом, будет считаться возможным сбросом и поэтому требовать передачи сообщения. При оценке того, существует ли такая вероятность и требуется ли передача сообщения, должны приниматься во внимание, как минимум, следующие факторы:

- .1 характер повреждения, неисправности или поломки судна, механизмов или оборудования;
- .2 местоположение судна и близость от берега или других навигационных опасностей;
- .3 погодные условия, приливо-отливное движение, течение и состояние моря; и
- .4 интенсивность судоходства.

---

<sup>1</sup> т.е. МАРПОЛ 73/78

2.3.1.3 Практически невозможно дать точные определения всех видов ситуаций, связанных с возможным сбросом, которые оправдывали бы обязанность передать сообщение. В общем, капитан должен передавать сообщения в случаях:

- .1 повреждения, неисправности или поломки, которые затрагивают безопасность судов; примерами таких ситуаций являются столкновение, посадка на мель, пожар, взрыв, повреждение конструкции, затопление, смещение груза; и
- .2 неисправности или поломки механизмов или оборудования, которые приводят к снижению безопасности мореплавания; примерами таких инцидентов являются неисправность или поломка рулевого привода, двигательной установки, электрогенераторной системы и судовых навигационных средств ответственного назначения.

2.3.2 Требуемая информация. В Плане должна быть достаточно подробно указана процедура передачи первоначального сообщения прибрежному государству. Руководство Организации, содержащееся в резолюции А.851(20), предоставляет необходимые подробные сведения для составителя Плана. План должен включать подготовленную форму сообщения, пример которой содержится в добавлении II к настоящему Руководству. Прибрежным государствам рекомендуется принять к сведению содержащуюся в добавлении II таблицу 1 и считать ее достаточной первоначальной информацией. Для дополнительных или последующих сообщений должен использоваться, насколько это возможно, тот же самый формат.

2.4 Перечень лиц, с которыми должна быть установлена связь

2.4.1 Судно, вовлеченное в инцидент, связанный с загрязнением нефтью или вредными жидкими веществами, должно будет осуществлять связь как с пунктами связи прибрежного государства или порта, так и с пунктами связи сторон, представляющих интересы судна.

2.4.2 При составлении таких перечней пунктов связи должна надлежащим образом учитываться необходимость предоставлять круглосуточную информацию для связи и предусматривать запасные пункты связи в дополнение к назначенным. Эти сведения должны регулярно обновляться с учетом изменений в составе персонала, а также изменений номеров телефонов, телексов и телефаксов. Должно быть также предусмотрено четкое руководство, касающееся предпочтительных средств связи (телекс, телефон, телефакс и т.д.).

2.4.3 Пункты связи в прибрежном государстве

2.4.3.1 С тем чтобы ускорить принятие ответных мер и свести к минимуму ущерб в случае инцидента, связанного с загрязнением нефтью или вредными жидкими веществами, необходимо незамедлительно уведомлять соответствующие прибрежные государства. Этот процесс начинается с передачи первоначального сообщения, требуемого статьей 8 Конвенции и Протоколом I к ней. Руководство по передаче этого сообщения содержится в разделе 2.3.



2.4.3.2 В качестве добавления План должен включать перечень учреждений или должностных лиц администраций, ответственных за получение и обработку сообщений, которые разрабатываются и обновляются Организацией в соответствии со статьей 8 Конвенции. При отсутствии в перечне координационного центра или в случае чрезмерной задержки в установлении связи с ответственным органом прямыми средствами следует рекомендовать капитану установить связь с ближайшей береговой радиостанцией, выделенной станцией для передачи сообщений о движении судов или спасательно-координационным центром (СКЦ) самыми быстрыми имеющимися в распоряжении средствами.

#### 2.4.4 Пункты связи в порту

2.4.4.1 Уведомление местных учреждений ускорит принятие ответных мер в отношении судов, находящихся в порту. Ввиду разнообразия перевозок, в которых заняты суда, непрактично устанавливать в настоящем Руководстве четко определенный подход к составлению перечня этих учреждений в Планах. В дополнение к Плану следует включить информацию о регулярных портах захода. Если это неосуществимо, План должен требовать от капитана получить подробные сведения, касающиеся местных процедур передачи сообщений, по прибытии в порт.

#### 2.4.5 Пункты связи сторон, представляющих интересы судна

2.4.5.1 В Планах должны содержаться подробные сведения о всех сторонах, представляющих интересы судна, которых следует информировать в случае инцидента. Эта информация должна предоставляться в форме перечня пунктов связи. При составлении таких перечней следует помнить, что в случае серьезного инцидента судовой персонал может быть полностью занят в спасании людей и принятии мер по контролю и уменьшению последствий аварии. Поэтому не следует создавать ему препятствий путем возложения на него обременительных требований по установлению связи.

2.4.5.2 У компаний могут быть различные процедуры, однако важно, чтобы в Планах было четко указано, кто будет обязан информировать различные заинтересованные стороны, такие, как грузовладельцы, страховщики и спасатели. Важно также, чтобы судовой план и береговой план компании, которой принадлежит судно, были скоординированы, с тем чтобы гарантировать информирование всех заинтересованных сторон и избежание дублирования сообщений.

#### 2.5 Меры по контролю за сбросами

2.5.1 Судовой персонал почти всегда сможет наилучшим образом предпринять быстрые действия для смягчения последствий или сохранения под контролем сброса нефти или вредного жидкого вещества со своего судна. План должен обеспечивать капитана четким руководством относительно того, каким образом достичь этого смягчения последствий в различных ситуациях. В Планах должны не только кратко описываться действия, которые следует предпринимать, но также должны быть указаны ответственные лица на судне, с тем чтобы можно было избежать путаницы в аварийной ситуации.

2.5.2 Настоящий раздел Плана будет сильно отличаться в зависимости от конкретного судна. Различия в типе судна, его конструкции, грузе, оборудовании, укомплектовании экипажем и даже маршруте могут обуславливать большую или меньшую важность, придаваемую различным аспектам настоящего раздела. Как минимум, в Плане должно содержаться руководство для капитана по принятию мер в отношении следующего:

- .1 Эксплуатационные разливы. В Плане должны кратко описываться процедуры безопасного удаления разлитой и находящейся на палубе нефти или вредного жидкого вещества. Это может быть выполнено с использованием судовых ресурсов или путем найма компании для выполнения очистных операций. В каждом случае в Плане должно содержаться руководство для обеспечения надлежащего удаления собранной нефти, вредных жидких веществ и очистных материалов.
  - .1.1 Утечка из трубопровода. В Плане должно содержаться конкретное руководство по принятию мер в отношении утечки из трубопровода.
  - .1.2 Переполнение танка. Должны быть включены процедуры принятия мер при переполнении танка. Должны быть кратко описаны альтернативные меры, такие, как подача груза или бункерного топлива в порожние или не полностью заполненные танки либо подготовка насосов для перекачки избытка на берег.
  - .1.3 Течь корпуса. В Плане должно содержаться руководство по принятию мер в отношении разлива ввиду предполагаемой течи корпуса. К этому может относиться руководство по принятию мер для уменьшения давления груза в определенном танке путем либо внутренней перекачки, либо слива на берег. Должны быть также предусмотрены процедуры принятия мер в ситуациях, в которых невозможно определить конкретный танк, из которого происходит утечка. Должны быть включены процедуры принятия мер в отношении предполагаемых трещин в корпусе, и они должны содержать соответствующие предупреждения относительно обращения внимания на воздействие, которое могут оказать меры по устранению неисправностей на напряжение корпуса и остойчивость.
- .2 Разливы в результате аварий. Аварии должны рассматриваться в отдельном разделе Плана. План должен включать различные перечни контрольных проверок или другие средства, которые обеспечат рассмотрение капитаном всех соответствующих факторов при принятии мер в отношении конкретной аварии<sup>3</sup>. Эти перечни контрольных проверок должны быть разработаны для конкретного судна и для конкретного продукта или типов продуктов. Особенно для судов, которым выдано свидетельство на перевозку ВЖВ, в перечнях

---

<sup>3</sup> См. раздел 8 Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ).

контрольных проверок или других документах, например в документе "Характеристики жидких химических веществ, предлагаемых для морской перевозки наливом" (ведомость данных), должны указываться физические свойства, специальное защитное оборудование или необычные способы принятия ответных мер по форме, соответствующей требованиям раздела 1.4.4. настоящего Руководства. Можно использовать ведомость данных или подобные документы, в которых указаны характеристики ВЖВ. Вместе с Планом должна храниться копия такого документа, которая не обязательно должна быть частью одобренного Плана. В дополнение к перечням контрольных проверок должно быть указано назначение конкретных обязанностей персоналу для выполнения предполагаемых задач. Для установления обязанностей персонала достаточна ссылка на существующие схемы противопожарной защиты и расписания по тревогам. Примерами аварий, которые должны рассматриваться, являются следующие:

- .2.1 посадка на мель;
- .2.2 пожар/взрыв;
- .2.3 столкновение (с неподвижным или движущимся объектом);
- .2.4 повреждение корпуса;
- .2.5 чрезмерный крен;
- .2.6 неисправность системы герметизации;
- .2.7 опасные химические реакции груза (для судов, которым выдано свидетельство на перевозку ВЖВ);
- .2.8 утечка другого опасного груза (для судов, которым выдано свидетельство на перевозку ВЖВ);
- .2.9 прекращение регулирования состава среды танков (для судов, которым выдано свидетельство на перевозку ВЖВ);
- .2.10 погружение или потопление судна;
- .2.11 кораблекрушение или посадка на мель;
- .2.12 загрязнение груза, приобретающее опасный характер (для судов, которым выдано свидетельство на перевозку ВЖВ); и
- .2.13 опасный выброс паров.

2.5.3 В дополнение к перечням контрольных проверок и назначению обязанностей персоналу, упомянутых в пункте 2.5.2, в Плане должно быть предусмотрено руководство для капитана относительно первоочередных действий, соображений об остойчивости и напряжении, частичной разгрузки судна и мер по смягчению последствий.

2.5.3.1 Первоочередные действия. В этом разделе содержатся некоторые общие соображения, которые применяются к широкому ряду аварий. План должен предусматривать для капитана руководство относительно этих широких тем применительно к конкретному судну.

- .1 В случае аварии первоочередная задача капитана будет состоять в обеспечении безопасности персонала и судна и принятии мер по предотвращению эскалации инцидента. При авариях, связанных с разливами, следует немедленно рассматривать меры, направленные на предотвращение пожара, воздействия токсичных паров на персонал и взрыва, такие, как изменение курса, так чтобы судно находилось против ветра по отношению к разлитому грузу, закрытие несущественных воздухоприемных отверстий и т.д. Если судно село на мель и поэтому не может маневрировать, должны быть устранены все возможные источники возгорания и предприняты действия для предотвращения попадания токсичных или легковоспламеняющихся паров в жилые помещения и помещения машинного отделения. При возможности маневрирования капитан совместно с соответствующими береговыми властями может рассмотреть вопрос о перемещении судна в более пригодное место, например, для облегчения аварийных ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна либо для уменьшения угрозы каким-либо уязвимым районам побережья. Такое маневрирование может подпадать под юрисдикцию прибрежного государства (см. пункт 1.4.7).
- .2 До принятия восстановительных мер капитану потребуется получить подробную информацию о повреждении, причиненном судну. Следует выполнить визуальную проверку и измерить уровень жидкости во всех грузовых танках, топливных танках и других отсеках. Должное внимание следует обращать на недопущение беспорядочного открытия измерительных отверстий или смотровых окон, особенно когда судно находится на мели, поскольку в результате может произойти потеря плавучести.
- .3 Оценив полученное судном повреждение, капитан сможет принять решение о том, какие меры должны быть приняты для предотвращения или уменьшения дальнейшего сброса. При получении судном повреждения днища гидростатическое равновесие достигается (в зависимости от физических свойств) довольно быстро, особенно если повреждение серьезное, и в этом случае имеющееся в распоряжении время для предупредительных действий будет часто ограниченным. При получении судном значительного повреждения борта в районе расположения топливных/масляных и/или грузовых танков бункерное топливо или груз будут довольно быстро выливаться до достижения

гидростатического равновесия, а интенсивность сброса затем уменьшится и будет зависеть от скорости замещения бункерного топлива или груза водой, поступающей под топливо или груз. Когда повреждение весьма незначительно и ограничено, например, одним или двумя отсеками, можно рассмотреть вопрос о внутренней перекачке данного вещества из поврежденных в неповрежденные танки. При рассмотрении вопроса о перекачке нефти или вредных жидких веществ из поврежденного в неповрежденный танк капитан должен учитывать (см. пункт 1.4.7):

- .3.1 протяженность повреждения;
- .3.2 гидростатическое равновесие;
- .3.3 способность судна перекачивать груз; и
- .3.4 физические свойства веществ(а) (для судов, которым выдано свидетельство на перевозку ВЖВ), такие, как:
  - .1 растворимость;
  - .2 плотность;
  - .3 реакционная способность при взаимодействии с водой;
  - .4 застывание; и
  - .5 совместимость.

2.5.3.2 Соображения об остойчивости и прочности. В случае аварии большое внимание должно обращаться на остойчивость и прочность, когда принимаются меры по смягчению последствий разлива нефти или вредных жидких веществ или по снятию судна с мели. В Плате должно быть предусмотрено для капитана подробное руководство для обеспечения того, чтобы эти аспекты надлежащим образом учитывались. 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.

- .1 Внутренняя перекачка должна производиться только с полным пониманием 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. 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. В Плане должно быть четко указано, с кем должен связаться капитан для получения доступа к этим средствам. Кроме того, в отношении судов, которым выдано свидетельство на перевозку ВЖВ, до выполнения такой операции должна быть также учтена совместимость всех веществ и оборудования – грузов, бункерного топлива, танков, покрытий, трубопроводов и т.д.

- .2 При необходимости План должен содержать перечень информации, требуемой для выполнения оценок остойчивости и продольной прочности судна в поврежденном состоянии.

2.5.3.3 Частичная разгрузка судна. В случае получения судном обширного повреждения конструкции может возникнуть необходимость в перекачке всего или части груза на другое судно. В Плане должно содержаться руководство относительно процедур, выполняемых для перекачки груза с судна на судно. В Плане может быть сделана ссылка на существующие руководящие указания компании. Копия таких предусмотренных компанией процедур, касающихся операций по перекачке груза с судна на судно, должна храниться вместе с Планом. В Плане должно быть указано на необходимость координации этой деятельности с прибрежным государством, поскольку такие операции могут подпадать под его юрисдикцию.

2.5.3.4 Меры по смягчению последствий. После рассмотрения вопроса о безопасности как судна, так и персонала капитан может приступить к принятию мер по смягчению последствий в соответствии с руководством, предусмотренным в Плане. В Плане должны быть указаны такие аспекты, как:

- .1 требования относительно оценки и мониторинга;
- .2 вопросы защиты персонала:
  - .1 защитное оборудование; и
  - .2 угрозы для здоровья и безопасности;
- .3 физические свойства вещества (для судов, которым выдано свидетельство на перевозку ВЖВ), такие, как:
  - .1 растворимость;
  - .2 плотность;
  - .3 реакционная способность при взаимодействии с водой;
  - .4 застывание; и
  - .5 совместимость;

- .4 герметизация и другие методы принятия ответных мер (например, рассеивание, абсорбирование, нейтрализация);
- .5 процедуры нейтрализации;
- .6 санобработка персонала; и
- .7 удаление собранных нефти, вредных жидких веществ и очистных материалов.

2.5.4 С целью обеспечения необходимой информации для принятия ответных мер в ситуациях, упомянутых в пункте 2.5.2, должны прилагаться достоверные планы, чертежи и подробные сведения о судне, такие, как схема общего расположения, схема танка и т.д. В Планах должно быть указано, где можно найти свежую информацию о перевозимом грузе, бункерном топливе и балласте, включая их количество и характеристики.

2.6 Координация на национальном и местном уровне. Быстрая и эффективная координация между судном и прибрежным государством или другими причастными сторонами становится жизненно важной в смягчении последствий инцидента, связанного с загрязнением нефтью или вредными жидкими веществами. В Планах должно быть указано на необходимость установления связи с прибрежным государством для получения разрешения до принятия мер по смягчению последствий (см. пункт 1.4.7).

2.6.1 В зависимости от государства и даже порта принадлежность и роль различных причастных национальных и местных властей сильно различаются. Кроме того, различаются подходы к ответственности за принятие мер в отношении сброса. В некоторых прибрежных государствах имеются учреждения, которые немедленно принимают на себя ответственность за принятие ответных мер и впоследствии предъявляют собственнику судна счет за понесенные расходы. В других прибрежных государствах ответственность за принятие ответных мер возлагается на собственника судна. В отношении последнего в Планах потребуются более подробные сведения и руководство по оказанию помощи капитану в организации этих ответных мер.

### 3 НЕОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1 Помимо положений, требуемых правилом 26 Приложения I и/или правилом 16 Приложения I к Конвенции, местные требования, страховая компания и/или политика собственника/оператора и т.д. могут предписывать, чтобы в Планах было предусмотрено дополнительное руководство. К таким вопросам могут относиться: обеспечение схемами и чертежами; имеющееся на судне оборудование для принятия ответных мер; общественные связи; регистрация данных; сведения о характеристиках конкретных продуктов (для судов, которым выданы свидетельства на перевозку ВЖВ) и справочные материалы.

3.2 Планы и схемы. В дополнение к планам, требуемым в пункте 2.5.4, выше, к Плану могут прилагаться другие подробные сведения, касающиеся проекта и конструкции судна, либо может быть указано их местонахождение.

3.3 Оборудование для принятия ответных мер. Некоторые суда могут иметь на борту оборудование для оказания помощи в принятии ответных мер на случай загрязнения. Тип и количество этого оборудования могут быть самыми различными. В Плане должно содержаться указание на опись такого оборудования, если на судне оно имеется. В нем должны также содержаться инструкции по безопасному использованию и руководства для оказания помощи капитану в определении того, когда требуется такое использование. Следует проявлять осторожность для обеспечения того, чтобы использование такого оборудования экипажем было практичным и соответствовало соображениям безопасности. Когда такое оборудование на судне имеется, в Плане должны быть установлены обязанности персонала по развертыванию оборудования, надзору за ним и его техническому обслуживанию. Для обеспечения безопасного и эффективного применения такого оборудования в Плане должна быть также предусмотрена подготовка экипажа по его использованию. В Плане должно быть включено положение о том, что без разрешения соответствующего прибрежного государства не должны использоваться никакие химические вещества для принятия ответных мер в отношении загрязнения моря и что при необходимости следует запрашивать также разрешение на использование оборудования для локализации загрязнителей или для восстановительных работ (см. пункт 1.4.7).

3.4 Координатор ответных мер на случай разлива или квалифицированное лицо на берегу. Руководство для капитана относительно запроса и координации первоначальных ответных мер с лицом, ответственным за мобилизацию берегового персонала и оборудования, привлекаемого к принятию ответных мер.

3.5 Возможные подрядчики для принятия ответных мер на случай разлива нефти или вредных жидких веществ. Некоторые прибрежные государства требуют, чтобы при заходе в порты этих государств суда заключали контракты с "подрядчиками для принятия ответных мер". Когда суда направляются в такие государства, рекомендуется, чтобы заблаговременно определялись ресурсы для принятия ответных мер (персонал и оборудование) и возможности каждого потенциального государства порта. В других государствах, в частности в тех, которые упомянуты в пункте 1.4.7, таких требований обычно нет.

3.6 Стандарты планирования. С тем чтобы облегчить заблаговременное рассмотрение вопроса об объеме ресурсов для принятия ответных мер, которые следует запросить, должны быть проанализированы и соответствующим образом спланированы возможные сценарии (см. пункт 1.4.7).

3.7 Общественные связи. Собственники судов могут пожелать включить в План руководство для капитана относительно распространения сведений в средствах массовой информации. Такое руководство должно быть составлено таким образом, чтобы уменьшить нагрузку, лежащую на судовом персонале, который уже занят в устранении возникшей аварийной ситуации.

3.8 Регистрация данных. Как и в случае с любым другим инцидентом, который в конечном итоге повлечет за собой проблемы ответственности, компенсации и возмещения, собственник судна может пожелать включить в свой План руководство по регистрации соответствующих данных об инциденте, связанном с загрязнением нефтью или вредными



жидкими веществами. Помимо подробного описания всех действий, предпринятых на судне, данные могут включать сведения о поддержании связи с внешними властями, собственниками судов и другими сторонами, а также краткое изложение решений и переданной и полученной информации. Может быть также предусмотрено руководство по отбору проб разлитой или перевозимой на судне нефти или вредного жидкого вещества.

3.9 Обзор Плана. Рекомендуется регулярный обзор Плана собственником, оператором или капитаном судна, с тем чтобы убедиться, что содержащаяся в нем конкретная информация не устарела. Следует применять систему обратной связи, которая обеспечит быстрый учет меняющейся информации и включение ее в План. Эта система обратной связи должна включать два следующих элемента:

- .1 периодический обзор: собственник или оператор судна должен проводить обзор Плана по меньшей мере ежегодно для учета изменений местного законодательства или политики, имен и номеров для связи, характеристик судна или политики компании;
- .2 обзор после происшествия: после любого использования плана при принятии мер в случае инцидента собственник или оператор судна должен оценивать его эффективность и вносить в него соответствующие изменения.

3.10 Проверка плана. План не принесет много пользы, если с ним не будет ознакомлен персонал, который будет его использовать. Регулярные учения обеспечат, чтобы План выполнялся, как это предполагается, и чтобы сведения, касающиеся установленных пунктов связи и ее обеспечения, были точными. Такие учения могут проводиться совместно с другими видами учений на судне и надлежащим образом заноситься в судовую журнал. Если на судах имеется оборудование для принятия ответных мер, практический опыт членов экипажа в его использовании значительно повысит безопасность и эффективность действий в аварийной ситуации. Могут быть определены процедуры подготовки и учений.

3.11 Спасание. План должен содержать информацию об обязанностях экипажа в случае аварии, при которой судно частично или полностью выведено из строя, а также о том, какие ситуации являются опасными. В Плане должен быть кратко описан процесс принятия решений, который поможет капитану определить, когда необходимо прибегнуть к помощи спасателей. 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".

## ДОБАВЛЕНИЕ I

### **Дополнительные справочные материалы для разработки судовых Планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря**

Для оказания дополнительной помощи в подготовке Планов предлагаются следующие публикации:

Manual on Oil Pollution, Section II, Contingency Planning  
International Maritime Organization (IMO)  
ISBN 92 801 1330 5

Имеется на английском, испанском и французском языках в Отделе публикаций ИМО,  
4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom

Provisions Concerning the Reporting of Incidents Involving Harmful Substances under  
MARPOL 73/78

ИМО  
ISBN 92 801 1261 9

Имеется на английском, испанском и французском языках

Manual on Chemical Pollution (Section 1 - Problem assessment and response arrangements)

ИМО  
ISBN 92 801 1223 6

Имеется на английском, испанском и французском языках

Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)

ИМО  
ISBN 92 801 1269 4

Имеется на английском, испанском и французском языках

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические  
грузы наливом (Кодекс МКХ)

ИМО  
ISBN 92 801 1315 1

Имеется на английском, испанском, русском и французском языках

Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом  
(Кодекс КХ)

ИМО  
ISBN 92 801 1302 X

Имеется на английском, испанском, русском и французском языках

International Safety Management Code (ISM Code)

ИМО  
ISBN 92 801 1311 8

Имеется на английском языке

Response to Marine Oil Spills  
International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)  
ISBN 0 948691 51 4  
Имеется на английском, испанском и французском языках – публикация Witherby & Co. Ltd.,  
32-36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET, United Kingdom

International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals  
ISBN 0 948691 62 X –  
публикация Witherby & Co. Ltd., London

Peril at Sea and Salvage -- A Guide for Masters  
International Chamber of Shipping and Oil Companies International Marine Forum (ICS/OCIMF)  
ISBN 0 948691 46 8 –  
публикация Witherby & Co. Ltd., London

Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)  
ICS/OCIMF  
ISBN 0 948691 36 0 –  
публикация Witherby & Co. Ltd., London

Guidelines for the Preparation of Shipboard Oil Spill Contingency Plans  
OCIMF/ITOPF  
ISBN 1 85609 016 7 –  
публикация Witherby & Co. Ltd., London

Tanker Safety Guide (Chemicals) - International Chamber of Shipping (ICS)  
12 Carthusian Street, London EC1M 6EB, United Kingdom

Ship to Ship Transfer Guide (Liquefied Gases)  
ICS/OCIMF/SIGTTO  
ISBN 1 85609 0825 –  
публикация Witherby and Co. Ltd., London

Model Shipboard Oil Pollution Emergency Plan  
International Chamber of Shipping (ICS)  
12 Carthusian Street, London EC1M 6EB, United Kingdom

U.S. Code of Federal Regulations, Title 46, Part 150, Compatibility of Chemicals –  
можно получить по адресу: Superintendent of Documents, Government Printing Office,  
Washington, DC 20402, United States

Chemical Hazards Response Information System (CHRIS) Hazardous Data Manual –  
можно получить по адресу: Superintendent of Documents, Government Printing Office,  
Washington, DC 20402 United States

## ДОБАВЛЕНИЕ II

### **ОБРАЗЕЦ ФОРМЫ СУДОВОГО ПЛАНА ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ МОРЯ (НЕФТЬЮ И/ИЛИ ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ)<sup>4</sup>**

Все судовые планы чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря (нефтью и/или вредными жидкими веществами) должны содержать следующий вводный текст:

#### **"ВВЕДЕНИЕ**

1 Настоящий План составлен в соответствии с требованиями правила 26 Приложения I и/или правила 16 Приложения II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней.

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

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

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

5 Не требуется, чтобы Администрация одобряла изменения раздела 5 и добавлений. Добавления должны постоянно обновляться собственниками, операторами и управляющими."

---

<sup>4</sup> Просьба присвоить судовому плану чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением соответствующее название: только в отношении нефти – "судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью", только в отношении вредных жидких веществ – "судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами" и в отношении объединенного плана, касающегося нефти и вредных жидких веществ, - "судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря" со ссылкой на правило 26 Приложения I и/или правило 16 Приложения II к Конвенции.

## УКАЗАТЕЛЬ РАЗДЕЛОВ

Раздел	Заголовок
1	Преамбула
2	Требования к передаче сообщений
2.1	Когда следует передавать сообщения
2.2	Требуемая информация
2.3	С кем следует установить связь
3	Меры по контролю за сбросами
3.1	Эксплуатационные разливы
3.2	Разливы в результате аварий
4	Координация на национальном и местном уровне
5	Дополнительная информация (необязательна)

Добавления

### **РАЗДЕЛ 1: ПРЕАМБУЛА**

1 Этот раздел должен разъяснять цели и назначение Плана и указывать, каким образом судовой План связан с другими береговыми планами (см. раздел 1.4 Руководства).

### **РАЗДЕЛ 2: ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ**

2 Этот раздел должен обеспечивать соблюдение требований к передаче сообщений, содержащихся в правиле 26 Приложения I и/или правиле 16 Приложения II к МАРПОЛ 73/78, и включать информацию, относящуюся к следующему:

#### **2.1 Когда следует передавать сообщения**

Этот раздел должен содержать руководство относительно того, когда следует передавать сообщения о фактических и/или возможных сбросах (см. раздел 2.3.1 Руководства).

## **2.2 Требуемая информация**

Этот раздел должен содержать подробную информацию, требуемую для передачи первоначального сообщения, а также дополнительных или последующих сообщений. Должна быть сделана ссылка на резолюцию А.851(20) (см. раздел 2.3.2 Руководства). Этот раздел должен включать образец формата сообщения, указанный в таблице 1.

ТАБЛИЦА 1

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ МОРЯ (НЕФТЬЮ И/ИЛИ ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ <sup>5</sup> ) ОБРАЗЕЦ ФОРМАТА ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ																																																																																																																								
AA (НАЗВАНИЕ СУДНА, ПОЗЫВНОЙ СИГНАЛ, ФЛАГ)																																																																																																																								
BB (ДАТА И ВРЕМЯ ПРОИСШЕСТВИЯ, UTC)																																																																																																																								
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">M</td> </tr> </table>						D	D	H	M																																																																																																															
D	D	H	M																																																																																																																					
CC (МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ, ШИРИНА, ДЛИНОТА) ИЛИ DD (ПЕЛЕНГ, ДИСТАНЦИЯ ДО БЕРЕГОВОГО ОРИЕНТИРА)																																																																																																																								
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">N</td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">S</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">мор. мили</td> </tr> </table> </td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">E</td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">W</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> </td> <td></td> </tr> <tr> <td>EE (КУРС)</td> <td>FF (СКОРОСТЬ, УЗЛЫ)</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">уз.</td> <td style="text-align: center;">уз.</td> <td style="text-align: center;">1/10</td> <td></td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="2">LL (ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ПУТЬ)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">MM (ПРОСЛУШИВАЕМЫЕ РАДИОСТАНЦИИ)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">NN (ДАТА И ВРЕМЯ СЛЕДУЮЩЕГО СООБЩЕНИЯ, UTC)</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">M</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="2">PP (ВИД И КОЛИЧЕСТВО ГРУЗА/БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА НА БОРТУ)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">QQ (КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О ДЕФЕКТАХ/НЕДОСТАТКАХ/ПОВРЕЖДЕНИИ)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">RR (КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О ЗАГРЯЗНЕНИИ, ВКЛЮЧАЯ ОЦЕНКУ ПОТЕРЯННОГО КОЛИЧЕСТВА)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">SS (КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ПОГОДЫ И МОРЯ)</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">                 ВЕТЕР                 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     направление                     <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     скорость (шкала Бофорта)                 </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">                 ВОЛНЕНИЕ                 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     направление                     <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     высота (м)                 </td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="2">TT (СВЕДЕНИЯ О ПУНКТАХ СВЯЗИ СОБСТВЕННИКА/ОПЕРАТОРА/АГЕНТА СУДНА)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">UU (РАЗМЕРЫ И ТИП СУДНА)</td> </tr> <tr> <td style="width: 25%;">ДЛИНА: (м)</td> <td style="width: 25%;">ШИРИНА: (м)</td> <td style="width: 25%;">ОСАДКА: (м)</td> <td style="width: 25%;">ТИП:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">XX (ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ ОБ ИНЦИДЕНТЕ:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">НЕОБХОДИМОСТЬ В ПОСТОРОННЕЙ ПОМОЩИ:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">КОЛИЧЕСТВО ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И СВЕДЕНИЯ О ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЯХ:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">СВЕДЕНИЯ О КЛУБЕ ПИ ЭНД АЙ И МЕСТНОМ КОРРЕСПОНДЕНТЕ:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">ПРОЧАЯ:</td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">N</td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">S</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					N	S	d	d	m	m			<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">мор. мили</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> </tr> </table>				d	d	d	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">мор. мили</td> </tr> </table>		мор. мили	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">E</td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">W</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">E</td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">W</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td></td> </tr> </table>					E	W	d	d	d	m	m				EE (КУРС)	FF (СКОРОСТЬ, УЗЛЫ)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td></td> </tr> </table>					d	d	d		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">уз.</td> <td style="text-align: center;">уз.</td> <td style="text-align: center;">1/10</td> <td></td> </tr> </table>					уз.	уз.	1/10		LL (ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ПУТЬ)		MM (ПРОСЛУШИВАЕМЫЕ РАДИОСТАНЦИИ)		NN (ДАТА И ВРЕМЯ СЛЕДУЮЩЕГО СООБЩЕНИЯ, UTC)		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">M</td> </tr> </table>						D	D	H	M	PP (ВИД И КОЛИЧЕСТВО ГРУЗА/БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА НА БОРТУ)		QQ (КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О ДЕФЕКТАХ/НЕДОСТАТКАХ/ПОВРЕЖДЕНИИ)		RR (КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О ЗАГРЯЗНЕНИИ, ВКЛЮЧАЯ ОЦЕНКУ ПОТЕРЯННОГО КОЛИЧЕСТВА)		SS (КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ПОГОДЫ И МОРЯ)		ВЕТЕР <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     направление                     <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     скорость (шкала Бофорта)                 </td> </tr> </table>	направление <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table>					скорость (шкала Бофорта)	ВОЛНЕНИЕ <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     направление                     <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     высота (м)                 </td> </tr> </table>	направление <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table>					высота (м)	TT (СВЕДЕНИЯ О ПУНКТАХ СВЯЗИ СОБСТВЕННИКА/ОПЕРАТОРА/АГЕНТА СУДНА)		UU (РАЗМЕРЫ И ТИП СУДНА)		ДЛИНА: (м)	ШИРИНА: (м)	ОСАДКА: (м)	ТИП:	XX (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 И МЕСТНОМ КОРРЕСПОНДЕНТЕ:		ПРОЧАЯ:	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">N</td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">S</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					N	S	d	d	m	m			<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">мор. мили</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> </tr> </table>				d	d	d	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">мор. мили</td> </tr> </table>		мор. мили																																																																																																	
				N	S																																																																																																																			
d	d	m	m																																																																																																																					
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> </tr> </table>				d	d	d	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">мор. мили</td> </tr> </table>		мор. мили																																																																																																															
d	d	d																																																																																																																						
мор. мили																																																																																																																								
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">E</td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">W</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">E</td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">W</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td></td> </tr> </table>					E	W	d	d	d	m	m																																																																																																												
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">E</td> <td style="width: 10%; border: 1px solid black; text-align: center;">W</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td></td> </tr> </table>					E	W	d	d	d	m	m																																																																																																													
				E	W																																																																																																																			
d	d	d	m	m																																																																																																																				
EE (КУРС)	FF (СКОРОСТЬ, УЗЛЫ)																																																																																																																							
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td></td> </tr> </table>					d	d	d		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">уз.</td> <td style="text-align: center;">уз.</td> <td style="text-align: center;">1/10</td> <td></td> </tr> </table>					уз.	уз.	1/10																																																																																																								
d	d	d																																																																																																																						
уз.	уз.	1/10																																																																																																																						
LL (ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ПУТЬ)																																																																																																																								
MM (ПРОСЛУШИВАЕМЫЕ РАДИОСТАНЦИИ)																																																																																																																								
NN (ДАТА И ВРЕМЯ СЛЕДУЮЩЕГО СООБЩЕНИЯ, UTC)																																																																																																																								
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">M</td> </tr> </table>						D	D	H	M																																																																																																															
D	D	H	M																																																																																																																					
PP (ВИД И КОЛИЧЕСТВО ГРУЗА/БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА НА БОРТУ)																																																																																																																								
QQ (КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О ДЕФЕКТАХ/НЕДОСТАТКАХ/ПОВРЕЖДЕНИИ)																																																																																																																								
RR (КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О ЗАГРЯЗНЕНИИ, ВКЛЮЧАЯ ОЦЕНКУ ПОТЕРЯННОГО КОЛИЧЕСТВА)																																																																																																																								
SS (КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ПОГОДЫ И МОРЯ)																																																																																																																								
ВЕТЕР <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     направление                     <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     скорость (шкала Бофорта)                 </td> </tr> </table>	направление <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table>					скорость (шкала Бофорта)	ВОЛНЕНИЕ <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     направление                     <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: 1px solid black; text-align: center;">                     высота (м)                 </td> </tr> </table>	направление <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table>					высота (м)																																																																																																											
направление <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table>					скорость (шкала Бофорта)																																																																																																																			
направление <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; border: 1px solid black; text-align: center;"> </td> </tr> </table>					высота (м)																																																																																																																			
TT (СВЕДЕНИЯ О ПУНКТАХ СВЯЗИ СОБСТВЕННИКА/ОПЕРАТОРА/АГЕНТА СУДНА)																																																																																																																								
UU (РАЗМЕРЫ И ТИП СУДНА)																																																																																																																								
ДЛИНА: (м)	ШИРИНА: (м)	ОСАДКА: (м)	ТИП:																																																																																																																					
XX (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 И МЕСТНОМ КОРРЕСПОНДЕНТЕ:																																																																																																																								
ПРОЧАЯ:																																																																																																																								

Сноска: Буквенные обозначения в алфавитном порядке в вышеуказанном формате взяты из "Общих принципов систем судовых сообщений и требований к передаче сообщений, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, связанных со сбросом опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря", принятых Международной морской организацией резолюцией А.851(20). Буквы расположены не в абсолютном алфавитном порядке, поскольку некоторые из них используются для обозначения информации, требуемой для других стандартных форматов сообщений, например тех, которые используются для передачи информации о маршруте.

<sup>5</sup> См. сноску № 4.



### **2.3 С кем следует установить связь**

Этот раздел должен указывать пользователям Плана добавления, отдельно перечисляющие следующие пункты связи:

- .1 пункты связи в прибрежном государстве (см. раздел 2.4.3 Руководства);
- .2 пункты связи в порту (см. раздел 2.4.4 Руководства); и
- .3 пункты связи сторон, представляющих интересы судна (см. раздел 2.4.5 Руководства).

Примеры описания этой информации включены в добавления.

## **РАЗДЕЛ 3: МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСАМИ**

3 Этот раздел должен обеспечить соблюдение положений правила 26 Приложения I и/или правила 16 Приложения II к МАРПОЛ 73/78 о мерах по контролю за сбросами и включать информацию, относящуюся к следующему:

### **3.1 Эксплуатационные разливы**

Этот раздел должен содержать специфическую для каждого судна информацию, касающуюся действий, которые должны предприниматься в случае эксплуатационных разливов (см. раздел 2.5.2.1). Как минимум, должны быть включены процедуры борьбы с разливами, являющимися результатом утечки из трубопровода, переполнения танка и течи корпуса.

### **3.2 Разливы в результате аварий**

Этот раздел должен содержать специфическую для каждого судна и каждой компании информацию, касающуюся действий, которые должны предприниматься в отношении, как минимум, следующих видов аварий: посадка на мель, пожар/взрыв, столкновение (с неподвижным или движущимся объектом), повреждение корпуса, чрезмерный крен, неисправность системы герметизации, погружение или потопление судна, кораблекрушение или посадка на мель, опасный выброс паров, а также – особенно для судов, которым выдано свидетельство на перевозку ВЖВ, – опасные химические реакции груза, утечка другого опасного груза, прекращение регулирования состава среды танков и загрязнение груза, приобретающее опасный характер (см. раздел 2.5.2.2 Руководства). В этом разделе должно также содержаться руководство по первоочередным действиям, которые должны предприниматься (см. раздел 2.5 Руководства). Следует рассмотреть вопрос о предоставлении некоторой необходимой информации в форме перечней контрольных проверок/кратких схем, где это считается уместным. Пример представления информации, относящейся к ответным мерам и обязанностям персонала, приведен ниже в таблице 2:

**ТАБЛИЦА 2**

<b>Вид эксплуатационного разлива</b>	<b>Предпринимаемые действия</b>	<b>Назначенный член экипажа (указать только должность/ранг)</b>
<i>Утечка из трубопровода</i>	<i>Остановка вытекания продукта</i>	<i>Старший помощник капитана</i>

При необходимости этот раздел должен содержать перечень информации, требуемой для выполнения оценок остойчивости и продольной прочности судна в поврежденном состоянии.

#### **РАЗДЕЛ 4: КООРДИНАЦИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЕ**

4 Этот раздел должен содержать информацию для оказания помощи капитану в том, чтобы прибрежное государство, местное правительство или другие заинтересованные стороны предприняли соответствующие действия (см. раздел 2.6 Руководства). В зависимости от выполняемых судном перевозок этот раздел должен включать информацию и руководство для оказания помощи капитану в организации ответных мер в случае инцидента, если такие ответные меры не организованы береговыми властями. Подробная информация о конкретных районах может прилагаться к Плану в виде добавлений.

#### **РАЗДЕЛ 5: ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ (НЕОБЯЗАТЕЛЬНА)**

5 Этот раздел должен содержать дополнительную информацию, включаемую в План по усмотрению собственника судна. Эта информация, хотя и не требуется правилом 26 Приложения I и правилом 16 Приложения II к МАРПОЛ 73/78, может требоваться местными властями в портах, в которые заходит судно, или она может включаться для оказания дополнительной помощи капитану судна в принятии ответных мер в аварийной ситуации. Эта информация может включать:

- .1 процедуры обзора плана;
- .2 процедуры подготовки и учений;
- .3 процедуры регистрации данных;
- .4 политику собственников/операторов в области общественных связей;
- .5 и т.д.

(См. раздел 3 Руководства).

## ДОБАВЛЕНИЯ

- 6 К Плану должны прилагаться, как минимум, следующие добавления:
- .1 перечень пунктов связи в прибрежном государстве (см. раздел 2.4.3. Руководства)
  - .2 перечень пунктов связи в порту (см. раздел 2.4.4 Руководства)
  - .3 перечень пунктов связи сторон, представляющих интересы судна (см. раздел 2.4.5 Руководства)
  - .4 схемы и чертежи судна (см. раздел 2.5.4 Руководства).
- 6.1 Дополнительно может прилагаться следующая информация:
- .1 краткая схема (следует рассмотреть возможность вывешивания схемы на переборках судна)
  - .2 информация, относящаяся к роли и обязанностям национальных и местных властей
  - .3 другие справочные материалы

**ДОБАВЛЕНИЕ...**

**ПУНКТЫ СВЯЗИ СТОРОН, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ ИНТЕРЕСЫ СУДНА**

В нижеследующей таблице приводится пример представления информации о пунктах связи сторон, представляющих интересы судна:

а) Пункты связи собственника/оператора

Название учреждения/имя лица для связи	Адрес	Средства связи	Примечания
Собственник/оператор		Телефон: ..... Факс: ..... Телекс: ..... ИНМАРСАТ- Телекс: ..... ИНМАРСАТ- Факс: .....	

б) Пункты связи других сторон, представляющих интересы судна

Название учреждения/имя лица для связи	Адрес	Средства связи	Примечания
Фрахтователь			
Местный агент			
Клуб Пи энд Ай и корреспонденты			

СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ МОРЯ  
 (НЕФТЬЮ И/ИЛИ ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ)<sup>6</sup>

Краткая схема

Настоящая схема является кратким описанием хода действий, которые должны предприниматься судовым персоналом в аварийной ситуации, связанной с загрязнением нефтью или вредными жидкими веществами, на основе Руководства, опубликованного Организацией. Настоящая схема не является исчерпывающей и не должна использоваться в качестве единственного основания для принятия мер в аварийной ситуации. Следует рассмотреть вопрос о включении специальных ссылок на План. Меры предназначены для оказания судовому персоналу помощи в действиях по прекращению или уменьшению сброса нефти или вредных веществ и смягчению его последствий. Эти меры подразделяются на две основные категории – передача сообщений и действия.



\*\*\*

<sup>6</sup> См. сноску № 4.