

Политика по утилизации судов СОВКОМФЛОТА (СКФ)

ВВЕДЕНИЕ

1. СКФ, как ответственный судовладелец, стремится обеспечить утилизацию судов на слом по окончании сроков эксплуатации в максимально возможной степени экологически безопасным способом, а также минимизировать риски получения травм и смертельных случаев на верфях, производящих разделку судов на металл. Для этих целей СКФ обязуется соблюдать все положения применимого законодательства в отношении утилизации судов по окончании сроков эксплуатации. Такое законодательство включает в себя, среди прочего:
 - (a) Базельскую конвенцию о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, 1989 г. ("**Базельская конвенция**");
 - (b) Конвенцию Организации Объединённых Наций по морскому праву ("**UNCLOS**")
 - (c) Положение ЕС о перевозках отходов № 1013/2006 ("**WSR**")
 - (d) Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов ("**MARPOL**")
 - (e) Европейский регламент об утилизации судов ЕС № 1257/2013 ("**SRR**")
2. Несмотря на то, что на момент принятия настоящей Политики по утилизации судов Гонконгская международная конвенция по безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года ("**Гонконгская конвенция**") ещё не вступила в силу, СКФ намерен добровольно соблюдать положения Гонконгской конвенции, насколько это представляется возможным.
3. Отмечается, что несоблюдение положений указанного выше законодательства:

- (a) Не соответствует лучшим практикам ответственного судовладельца;
- (b) Может привести к наложению штрафов на компанию, а также может привести к лишению свободы сотрудников, должностных лиц и(или) акционеров группы СКФ; и
- (c) Может отрицательно повлиять на международную репутацию СКФ и статус компании среди мировых лидеров в судоходной отрасли.

ПРИМЕНИМОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ

4. Настоящая Политика принимается в отношении всех судов в составе флота СКФ, независимо от возраста, типа или региона работы. Процедуры сертификации и освидетельствования, изложенные в SRR и Гонконгской конвенции, соответственно, принимаются по отношению ко всем существующим судам, а также новым строящимся судам.
5. Настоящая Политика применяется каждый раз, когда судно из состава флота СКФ выставляется на продажу для (i) прямой утилизации (ii) косвенной утилизации через посредника – «Cash Buyer» или (iii) последующей эксплуатации. В тех случаях, когда есть основания предполагать, что судно находится в таком возрасте или состоянии, когда возможна его утилизация в предстоящий 12-месячный период, тогда даже если судно предназначено для продажи для последующей эксплуатации, SCF Compliance Head проверяет, чтобы (i) потенциальный покупатель являлся *добросовестной* компанией и (ii) покупатель гарантировал в договоре о покупке судна, что он не намеревается утилизировать судно в течение 12 месяцев, за исключением утилизации в результате серьезного ущерба, нанесенного судну.
6. Продажа судна из состава флота СКФ не будет разрешена до тех пор, пока не будут предоставлены все необходимые документы, и от SCF Compliance Head не будет получено письменное подтверждение о том, что сделка купли-продажи судна соответствует всем положениям применимого законодательства об утилизации судов и Гонконгской конвенции.

7. Если требуется, через юридический отдел СКФ дополнительно может быть запрошено мнение внешних консультантов.

ПОЛИТИКА

А. Перечень опасных материалов ("ИМ") / Сертификация / Освидетельствования на протяжении срока эксплуатации судна

8. Все суда флота СКФ (продаваемые или нет) должны соответствовать требованиям освидетельствования и сертификации Гонконгской конвенции и SRR.

Новострои

9. Перед тем, как судно поступает в эксплуатацию, должно быть проведено Первоначальное освидетельствование, подтверждающее *помимо прочего*, что был подготовлен соответствующий и точный ИМ. В дальнейшем судно должно соответствовать требованиям, изложенным для существующих судов.

Существующие суда

10. Для всех существующих судов в составе флота СКФ и всех судов, приобретаемых СКФ, должно быть проведено **Первоначальное освидетельствование**. В ходе Первоначального освидетельствования должно быть подтверждено, что у каждого судна есть действующий ИМ. На всех новых судах СКФ под флагом ЕС (построенных на 31 декабря 2018 г.) Первоначальное освидетельствование уже было проведено. На всех остальных судах СКФ под флагом ЕС, подлежащих утилизации после 31 декабря 2018 г., Первоначальное освидетельствование должно быть проведено до момента утилизации. Все прочие суда под флагом ЕС и не ЕС должны пройти Первоначальное освидетельствование до 31 декабря 2020 г. По завершению Первоначального освидетельствования на борту каждого судна все время должна находиться копия **Inventory Certificate** (инвентарный сертификат), выданный соответствующим органом.

11. **Очередное освидетельствование** проводится каждые 5 лет с даты Первоначального освидетельствования в соответствии с датой прохождения очередного освидетельствования на класс судна.
12. В случае если на каком-либо судне проводится существенный ремонт, обновления, переоборудование, модернизация и замена металла корпуса судна, проводится **Дополнительное освидетельствование**.
13. Прежде чем судно под флагом ЕС снимается с эксплуатации, оно должно пройти Окончательное освидетельствование получить **Свидетельство о готовности к утилизации**.
14. Освидетельствования проводятся соответствующим государственным органом флага судна.

В. Утилизация

Подготовка судов к утилизации

15. Судно не будет продано на утилизацию до тех пор, пока не будет выдано Свидетельство о готовности к утилизации (для судов под флагами ЕС), и пока оно не получит **Inventory Certificate** и не пройдет Очередное и(или) Дополнительное освидетельствование (для судов не под флагами ЕС).
16. Помимо этого, СКФ предпримет шаги по обеспечению в максимально возможной степени удаления/минимизации остатков груза, бункера, остающихся на борту, и любых других отходов. Что касается танкеров, все грузовые танки должны быть готовы для сертификации как «безопасны для проведения сварочных работ» по прибытии на верфь по утилизации, кроме случаев, когда «Cash Buyer» не возьмет на себя данное обязательство при отправке судна на утилизацию.

Верфи по утилизации

17. СКФ обязуется обеспечить утилизацию своих судов под флагом ЕС только на верфях, утвержденных в Списке ЕС (в той мере, в которой

применяется SRR) или на других верфях с сертификатами, подтверждающими соответствие Гонконгской конвенции. На схеме ниже указано, какое законодательство может применяться.

18. «Cash Buyer». СКФ подтверждает важность роли «Cash Buyer» в индустрии утилизации судов на слом. СКФ заключает договоры только с «Cash Buyers» которые:

- (a) Гарантируют соответствие всем положениям применимого законодательства, Гонконгской конвенции и наилучшим практикам и стандартам мировой судоходной отрасли; и
- (b) Утилизируют суда на верфях из Списка ЕС (если применимо) или в другом месте, сертифицированном Гонконгской конвенцией. Верфи из Списка ЕС можно найти здесь:

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2018.310.01.0029.01.ENG&oc=OJ:L:2018:310:TO

- (c) Соглашаются на включение следующего положения (или похожего положения со схожим действием) в договор о покупке :

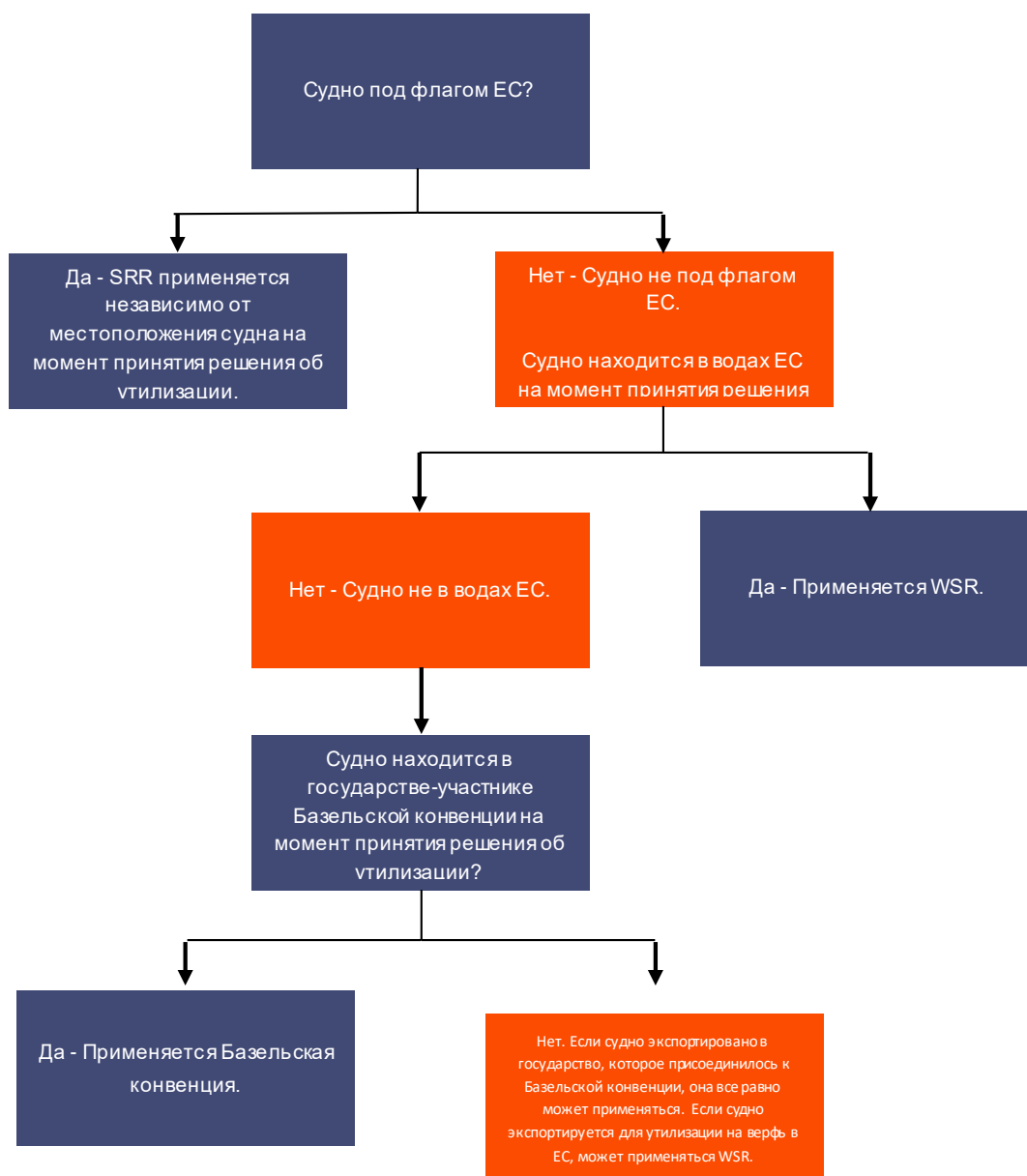
Покупатель и Продавец признают, что Судно в конечном итоге продается для дальнейшей утилизации. Продавец берет на себя обязательство на утилизацию этически, безопасным и экологичным образом. Требование Политики по утилизации судов Продавца состоит в том, чтобы все суда его флота утилизировались в соответствии с положениями Гонконгской конвенции (даже до ее вступления в силу). В этой связи Покупатель гарантирует, что будет соблюдать все положения применимого законодательства об утилизации судов и в дальнейшем обеспечит утилизацию Судна строго в соответствии с Гонконгской конвенцией (даже до ее вступления в силу), включая среди прочего утилизацию Судна только на соответствующих Гонконгской конвенции верфях, соблюдающих положения

MARPOL. Покупатель возмещает Продавцу все убытки, а также освобождает от ответственности, штрафов, пеней, исков или прочего, которые Продавец может понести в результате или в связи с нарушением(-ями) Покупателем настоящего положения.

19. СКФ утверждает список «Cash Buyers», готовых соблюдать указанные выше условия.

Соответствие законодательству

20. Флаг судна или его географическое положение на момент принятия решения об утилизации и(или) момент экспорта в целях утилизации определяет применимое законодательство. Следующая схема составлена для того, чтобы помочь определить, какое законодательство применяется. SCF Compliance Head при продаже судна на утилизацию подтверждает соответствие продажи всем положениям применимого законодательства.



21. Несмотря на то, что СКФ обязуется соответствовать требованиям Гонконгской конвенции и(или) SRR, в таблице ниже коротко изложены требования каждого законодательства.

Применяемое законодательство	Требования	Разрешенные заводы утилизации
SRR	<p>При вводе в эксплуатацию во флоте СКФ судно должно пройти Первоначальное освидетельствование, после Очередное освидетельствование через каждые 5 лет и Окончательное освидетельствование перед утилизацией.</p> <p>Судно должно все время иметь ИМ и Свидетельство о готовности к утилизации до момента утилизации.</p>	Только верфи из Списка ЕС ¹ .
WSR	<p>Перед утилизацией требуется согласие от страны экспорта и импорта.</p> <p>Запрос сопровождается финансовой гарантией,</p>	Только верфи в странах ЕС или ОЭСР ² . Насколько это возможно, суда следует утилизировать на верфях, сертифицированных по Стандартам

¹ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2018.310.01.0029.01.ENG&toc=OJ.L:2018:310:TOC

² Полный список стран ОЭСР включает: Австралию, Австрию, Бельгию, Канаду, Чили, Чешскую Республику, Данию, Эстонию, Финляндию, Францию, Германию, Грецию, Венгрию, Исландию, Ирландию, Израиль, Италию, Японию, Корею, Латвию, Литву, Люксембург, Мексику, Нидерланды, Новую Зеландию, Норвегию, Польшу, Португалию, Словацкую Республику, Словению, Испанию, Швецию, Швейцарию, Турцию, Великобританию и Соединенные Штаты.

	<p>покрывающей затраты на транспортировку, утилизацию и хранение в течение 90 дней.</p>	<p>Гонконгской конвенции.</p> <p>Экспорт в страны-не участники ОЭСР запрещен.</p> <p>На практике это означает, что судно можно утилизировать в странах ЕС или Турции.</p>
<p>Базельская конвенция</p>	<p>Перед утилизацией требуется согласие от страны экспорта и импорта.</p>	<p>Верфи в юрисдикции государств, присоединившихся к Базельской конвенции.</p> <p>На практике, это означает все основные страны по утилизации судов, за исключением США.</p> <p>Где это возможно, суда следует утилизировать на заводах, сертифицированных по Стандартам Гонконгской конвенции.</p>

С. Процедура действий, которые необходимо предпринять перед продажей судна на утилизацию

22. До продажи судна на утилизацию:

- (a) Проверить наличие у судна актуального **Inventory Certificate**, и что оно прошло соответствующие освидетельствования (для судов не под флагом ЕС) и имеет Свидетельство о готовности к утилизации (для судов под флагом ЕС).
- (b) Проверить, что были предприняты меры по минимизированию остатков груза, бункера и других отходов на борту.
- (c) Проверить, что грузовые танки подготовлены к сварочным работам, кроме случаев, когда «Cash Buyer» возьмет на себя данное обязательство при отправке судна на утилизацию.
- (d) Убедиться, чтобы «Cash Buyer» согласился соблюдать положения настоящей Политики и гарантировали утилизацию судна в соответствии с положениями SRR и(или) Гонконгской конвенции, включая использование только верфей утилизации, сертифицированных SRR или Гонконгской конвенцией. Обеспечить, чтобы договор о покупке включал соответствующую гарантию от «Cash Buyer».
- (e) Получить одобрение SCF Compliance Head до утилизации.
- (f) Если судно потенциально подпадает под действие положений Базельской конвенции, WSR или SRR, получить консультацию от Юридического отдела СКФ по вопросу соответствия применимому законодательству.

23. Если судно рассматривается для продажи, должна быть проведена комплексная юридическая оценка с целью обеспечения того, чтобы *предлагаемый* покупатель был добросовестной компанией, который не намеревается утилизировать судно в течение 12 месяцев после покупки. В договор купли-продажи необходимо добавить следующий пункт (или похожий пункт со схожим действием):

Гарантия Покупателя

Покупатель гарантирует и заверяет, что (i) Судно приобретается с целью дальнейшей эксплуатации по собственному усмотрению, (ii) не будет продаваться для утилизации или с другой целью, кроме дальнейшей эксплуатации, и не будет утилизировано любой стороной в течение [12] [6] месяцев после завершения сделки купли-продажи (если только с Судном не случился несчастный случай или ему не был нанесен ущерб, который требует утилизации), [(iii) не будет перепродано в течение 6 месяцев после покупки для любой цели (кроме продажи в рамках группы Покупателей или для финансовых целей Покупателя)] и (iv) название судна будет изменено и все названия/обозначения Продавца/настоящих операторов/Управляющих будут удалены сразу после покупки.

Если Покупатель нарушает указанную выше заверение, он компенсирует Продавцу любые убытки или затраты, понесенные им или связанными компаниями в группе Продавца и настоящими Управляющими Судна.

[Если Судно продается для утилизации или утилизируется с нарушением указанного выше заверения, Покупатель предварительно соглашается на выплату Продавцу суммы в размере [1] миллиона долларов США, которая по соглашению сторон является справедливой и пропорциональной защитой интересов Продавца, учитывая нормативно-правовые условия/негативный имидж и другие риски для бывших владельцев, если судно утилизируется сразу после его продажи.]

В дополнение к вышеизложенному Продавец вправе требовать взыскания своих убытков в судебном порядке и требовать исполнения договорных обязательств либо выплаты компенсации за убытки.

Настоящая Политика периодически пересматривается и обновляется с целью приведения в соответствие с изменениями в применимом

законодательстве, а также с актуальными практиками ответственного судовладельца в мировой судоходной отрасли.