РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

РУКОВОДСТВО
ПО ПРИМЕНЕНИЮ ПОЛОЖЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ (ПОЛЯРНОГО КОДЕКСА)

НД № 2-030101-031



Санкт-Петербург
2020

gost.e-ecolog.ru

Руководство по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса) утверждено в соответствии с действующим положением и вступает в силу с 15 октября 2020 года, если в тексте не сказано иное.

Настоящее Руководство составлено на основании издания 2017 года с учетом изменений и дополнений, подготовленных непосредственно к моменту переиздания.

В Руководстве учтены изменения, внесенные циркулярными письмами №№ 315-22-1357ц и 315-22-1393ц.

С вступлением в силу данного Руководства теряет силу Руководство по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса) издания 2017 года.

Руководство предназначено для инспекторского состава, экипажей судов и судовладельцев.

Руководство издается в электронном виде на русском и английском языках.

© Российский морской регистр судоходства, 2020

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

(изменения сугубо редакционного характера в Перечень не включаются)

Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
Часть I, пункт 1.2	Уточнены ссылки на другие пункты настоящего Руководства, Полярный кодекс и СОЛАС-74	–	15.10.2020
Часть I, пункт 1.3	Уточнены ссылки на другие пункты настоящего Руководства и Полярный кодекс, добавлены ссылки на Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации	–	15.10.2020
Часть I, пункт 1.4	Уточнены ссылки на другие пункты настоящего Руководства и Полярный кодекс, добавлены ссылки на Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации	–	15.10.2020
Часть I, пункт 1.5	Введен новый пункт, содержащий требования к порядку проведения освидетельствования	–	15.10.2020
Часть I, пункт 2.1	Уточнены ссылки на другие пункты настоящего Руководства; уточнены определения «Полярный кодекс» и «Среднесуточная нижняя температура»	–	15.10.2020
Часть II, пункт 1.1.1	Уточнены требования к объему документации, представляемой в Регистр	–	15.10.2020
Часть II, пункт 1.1.2	Введен новый пункт, содержащий требования к условиям проведения первоначального освидетельствования по результатам рассмотрения документации	–	15.10.2020
Часть II, пункт 1.1.3	Введен новый пункт, содержащий требования к условиям проведения первоначального освидетельствования по результатам рассмотрения документации	–	15.10.2020
Часть II, пункт 1.1.4	Введен новый пункт, содержащий требования к применению положений 1.1.1 — 1.1.3 при переоборудовании и модернизации судна, а также в связи с изменением ранее установленных судну эксплуатационных ограничений	–	15.10.2020
Часть II, пункт 1.2.1	Уточнено название формы документа (только для русскоязычной версии Руководства)	–	15.10.2020
Часть II, пункт 1.2.7	Уточнены ссылки на пункты Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, касающиеся освидетельствования	–	15.10.2020
Часть II, пункт 1.2.8	Уточнено название формы документа (только для русскоязычной версии Руководства)	–	15.10.2020
Часть II, пункт 1.3.1	Уточнены условия определения ограничений	–	15.10.2020
Часть II, пункт 1.3.2	Введен новый пункт, содержащий требования к назначению судну других ограничений по эксплуатации и необходимости внесения всех ограничений в НЭПВ	–	15.10.2020
Часть II, пункт 1.3.3	Введен новый пункт, содержащий требования к назначению судну других ограничений по эксплуатации и необходимости внесения всех ограничений в НЭПВ	–	15.10.2020
Часть II, пункт 2.1	Уточнены условия проверки НЭПВ	–	15.10.2020
Часть II, пункт 2.2	Введен новый пункт, содержащий требования к проверке НЭПВ при разных видах освидетельствований и при внесении изменений в НЭПВ	–	15.10.2020

Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
Часть II, пункт 2.3	Введен новый пункт, содержащий требования к проверке НЭПВ при разных видах освидетельствований и при внесении изменений в НЭПВ	–	15.10.2020
Часть II, пункт 2.4	Введен новый пункт, содержащий требования к проверке НЭПВ при разных видах освидетельствований и при внесении изменений в НЭПВ	–	15.10.2020
Часть II, пункт 9.1	Уточнены требования к проверке соответствия судна положениям Полярного кодекса	–	15.10.2020
Часть II, пункт 10.1	Уточнены требования к проверке соответствия судна положениям главы Полярного кодекса	–	15.10.2020
Часть II, пункт 10.2	Уточнены требования к проверке соответствия судна положениям главы Полярного кодекса	–	15.10.2020
Часть II, пункт 11.1	Уточнены требования к оформлению свидетельств, выдаваемых в соответствии с Приложениями I и II МАРПОЛ 73/78	–	15.10.2020
Часть II, пункт 11.3	Пункт исключен; нумерация пунктов 11.4 — 11.7 и ссылок на них заменена на 11.3 — 11.6, соответственно	–	15.10.2020
Часть II, пункт 11.3.1 (перенумерованный пункт 11.4.1)	Уточнены требования к проверке внесения записей в Журнал нефтяных операций, План чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью или в План чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря и в Руководство по эксплуатации системы САЗРИУС в соответствии с положениями Полярного кодекса	–	15.10.2020
Часть II, пункт 11.3.3 (перенумерованный пункт 11.4.3)	Уточнена ссылка на часть XVIII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил	–	15.10.2020
Часть II, пункт 11.3.5 (перенумерованный пункт 11.4.5)	Уточнена терминология (только для русскоязычной версии Руководства)	–	15.10.2020
Часть II, пункт 11.4 (перенумерованный пункт 11.5)	Пункт переработан; уточнены требования к проверке соответствия судна положениям Полярного кодекса	–	15.10.2020
Часть II, пункт 11.5.1 (перенумерованный пункт 11.6.1)	Уточнена ссылка на часть II-A Полярного кодекса	–	15.10.2020
Часть II, пункт 11.5.2 (перенумерованный пункт 11.6.2)	Уточнены требования к проверке наличия расчета интенсивности сброса необработанных сточных вод	–	15.10.2020
Часть II, пункт 11.6 (перенумерованный пункт 11.7)	Пункт переработан; уточнены требования к оценке соответствия судна положениям Полярного кодекса	–	15.10.2020

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 Руководство по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах[1], применяется при освидетельствовании судов и судового оборудования, а также при рассмотрении проектной документации и документации на суда в постройке и эксплуатации на соответствие требованиям Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах[2].

1.2 Требования, указанные в разд. 1 — 10 части II «Технические требования» Руководства, а также относящиеся к безопасности требования Введения и части I-A Полярного кодекса применяются к судам, эксплуатирующимся в полярных водах и имеющим свидетельства в соответствии с главой I СОЛАС-74 с поправками, как определено в правилах XIV/1 и XIV/2 СОЛАС-74 с поправками.

Требования, указанные в разд. 11 части II «Технические требования» Руководства, а также относящиеся к защите окружающей среды требования Введения и части II-A Полярного кодекса применяются к судам, эксплуатирующимся в полярных водах, как определено, соответственно, в правиле 47 Приложения I, правиле 22 Приложения II, правиле 18 Приложения IV и правиле 14 Приложения V к МАРПОЛ 73/78.

При применении требований частей I-A и II-A Полярного кодекса необходимо учитывать положения частей I-B и II-B Полярного кодекса.

1.3 Порядок освидетельствования на соответствие требованиям части I-A Полярного кодекса и выдачи Свидетельства судна полярного плавания установлен в 1.1 и 1.2 части II «Технические требования» настоящего Руководства, части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, а также в главе 1 части I-A Полярного кодекса.

1.4 Порядок проведения освидетельствований и выдачи свидетельств, предусмотренных МАРПОЛ 73/78 с поправками и подтверждающих соответствие требованиям Полярного кодекса, установлен в разд. 11 части II «Технические требования» настоящего Руководства и части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

1.5 Освидетельствования, указанные в 1.3 и 1.4, могут быть выполнены Регистром только при наличии поручения Администрации флага судна[3] и по заявке судовладельца на возмездной основе.

---

[1] Далее — Руководство.
[2] Далее — Полярный кодекс.
[3] Далее — Администрация.

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 Для целей Руководства используются определения, указанные в данном пункте. Определения, используемые в разд. 1 — 10 части II «Технические требования», но не приведенные в настоящем разделе, соответствуют определениям, указанным в СОЛАС-74 с поправками. Определения, используемые в разд. 11 части II «Технические требования», но не приведенные в настоящем разделе, соответствуют определениям, указанным в статье 2 МАРПОЛ 73/78 с поправками и соответствующих приложениях к ней.

Полярный кодекс (Кодекс) — Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, принятый резолюциями MSC.385(94) и MEPC.264(68) с поправками.

Судно категории А — судно, спроектированное для эксплуатации в полярных водах по меньшей мере в условиях однолетнего льда средней толщины с возможными включениями старого льда[1].

Судно категории В — судно, не включенное в категорию А, которое спроектировано для эксплуатации в полярных водах по меньшей мере в условиях тонкого однолетнего льда с возможными включениями старого льда.

Судно категории С — судно, спроектированное для эксплуатации в условиях отдельных льдин или в менее жестких ледовых условиях, чем те, которые предусмотрены для категорий А и В.

Построенное судно — судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

Подобная стадия постройки — стадия, на которой:

начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1 % расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

Однолетний лед — морской лед, толщина которого составляет 0,3 — 2,0 м, просуществовавший не более одной зимы и развивающийся из молодого льда.

Лед материкового происхождения — плавучий лед, образовавшийся на суше или ледяном шельфе.

МАРПОЛ 73/78 — Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней, с поправками.

Однолетний лед средней толщины — однолетний лед толщиной 0,7 — 1,2 м.

Старый лед — морской лед, который подвергся таянию по крайней мере в течение одного лета и типичная толщина которого составляет до 3 м или более. Он подразделяется на остаточный однолетний лед, двухлетний лед и многолетний лед.

Отдельные льдины — большое судоходное водное пространство, на котором сплоченность морского льда составляет менее 1/10. Лед материкового происхождения отсутствует.

Тонкий однолетний лед — однолетний лед толщиной 0,3 — 0,7 м.

Морской лед — любая форма льда, встречающегося в море и образовавшегося в результате замерзания морской воды.

СОЛАС-74 — Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками.

Операция проводки — любая операция, при которой движение судна осуществляется при участии судна проводки.

Обитаемая среда — вентилируемая среда, защищающая от гипотермии.

Ледокол — любое судно, эксплуатационные характеристики которого могут включать функции проводки или работы во льдах, а мощность и размеры которого позволяют ему предпринимать активные действия в покрытых льдом водах.

[1]Классификация льдов принята согласно Номенклатуре морских льдов Всемирной метеорологической организации.

Ледовый класс — знак символа класса судна, присвоенный Российским морским регистром судоходства[1], Администрацией или иной организацией, признанной Администрацией, и означающий, что судно спроектировано для эксплуатации в условиях морского льда.

Максимальное расчетное время спасания — время, принятое при проектировании оборудования и систем, обеспечивающих жизнеспособность. Данное время не должно приниматься менее 5 сут.

Механические установки — оборудование, механизмы и относящиеся к ним трубопроводы и кабели, необходимые для безопасной эксплуатации судна.

Среднесуточная нижняя температура (СНТ) — осредненное значение нижней температуры суточного температурного диапазона за каждые сутки года в течение как минимум 10 лет. Если отсутствуют данные за 10 лет, может быть использован набор данных, приемлемый для Регистра и/или Администрации.

Полярный класс (ПК) — ледовый класс, присвоенный судну Регистром или иной организацией, признанной Администрацией, на основании унифицированных требований МАКО.

Полярная рабочая температура (ПРТ) — температура, установленная для судна, предназначенного для эксплуатации в условиях низкой температуры воздуха. ПРТ должна устанавливаться по меньшей мере на 10 °С ниже самой низкой СНТ для предусмотренного сезона и района эксплуатации в полярных водах.

Судно, предназначенное для эксплуатации в условиях низкой температуры воздуха — судно, которое предназначено для выполнения рейсов в районах или через районы, в которых самая низкая СНТ составляет ниже –10 °С.

Танкеры — нефтяные танкеры, как они определены в правиле II-1/2.22 СОЛАС-74, химовозы, как они определены в правиле II-1/3.19 СОЛАС-74, и газовозы, как они определены в правиле VII/1.2 СОЛАС-74.

[1]Далее — Регистр, РС.

ЧАСТЬ II. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1 ПОЛОЖЕНИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ

1.1 ТЕХНИЧЕСКАЯ И ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.1.1 До начала первоначального освидетельствования в соответствии с 1.2 судовладельцу необходимо выполнить оценку соответствия судна применимым требованиям Полярного кодекса с учетом технических характеристик судна и предполагаемых условий эксплуатации и представить в подразделение Регистра, которое будет выполнять освидетельствование судна, комплект технической документации, позволяющей убедиться в том, что требования части I-A Полярного кодекса применительно к данному судну выполнены, и которая должна в обязательном порядке включать, но не ограничиваться следующим:

.1 чертеж общего расположения судна и план танков;

.2 для судов, эксплуатирующихся в регионах и в периоды, когда возможно обледенение, в случае отсутствия в Информации об остойчивости типовых случаев загрузки при обледенении — расчет остойчивости при обледенении в соответствии с 4.3.1 части I-A Полярного кодекса;

.3 для судов ледового плавания категорий A и B, построенных 1 января 2017 года и после этой даты, в случае отсутствия в Информации об аварийной остойчивости сведений о соответствии требованиям 4.3.2 части I-A Полярного кодекса — расчет остойчивости в поврежденном состоянии;

.4 эксплуатационная документация:

.4.1 Наставление по эксплуатации в Полярных водах (НЭПВ);

.4.2 Информация об остойчивости.

По запросу Регистра может быть потребована дополнительная документация, содержащая подтверждение выполнения на судне требований части I-A Полярного кодекса.

1.1.2 Первоначальное освидетельствование судна может быть проведено, если документация, представленная в соответствии с 1.1.1, содержит необходимый для проведения освидетельствования объем сведений об эксплуатационных ограничениях и соответствующих им мерах безопасности, определенных для данного судна в соответствии с 1.3 и с учетом применимых к судну требований части I-A Полярного кодекса, а также положений разд. 2 — 10 настоящей части Руководства.

1.1.3 При соблюдении условий, указанных в 1.1.2, Регистром направляется письмо-заключение с подтверждением возможности проведения освидетельствования судна для выдачи Свидетельства судна полярного плавания.

1.1.4 Положения 1.1.1 — 1.1.3 применяются и при освидетельствованиях, проводимых в связи с переоборудованием или модернизацией судна, а также в связи с изменением ранее установленных судну эксплуатационных ограничений, если изменения, вносимые в конструкцию судна, его механизмы, системы, оборудование или в эксплуатационные ограничения, влияют на выполнение требований части I-A Полярного кодекса.

1.2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ С ЦЕЛЬЮ ВЫДАЧИ, ПОДТВЕРЖДЕНИЯ И ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА СУДНА ПОЛЯРНОГО ПЛАВАНИЯ

1.2.1 На каждое судно, к которому, в соответствии с правилом XIV/2 СОЛАС-74 применяется часть I-A Полярного кодекса, должно быть выдано Свидетельство судна полярного плавания[1] (форма 2.1.29) совместно с Перечнем оборудования (форма 2.1.30).

1.2.2 Виды освидетельствований, которые проводятся с целью подтверждения соответствия части I-A Полярного кодекса, следует рассматривать как освидетельствования для выдачи/подтверждения/возобновления свидетельств согласно СОЛАС-74, а завершение освидетельствований по СОЛАС-74 с положительными результатами следует рассматривать в качестве необходимого условия для выдачи/подтверждения/возобновления Свидетельства согласно Полярному кодексу.

1.2.3 В случае, если Свидетельство становится недействительным или недействительно в течение длительного времени, а другие свидетельства остаются действующими, для возобновления Свидетельства требуется провести освидетельствование тех объектов, которые являются дополнительными к объектам освидетельствования согласно СОЛАС-74, в объеме, установленном Регистром с учетом указаний Администрации. В этом случае срок действия свидетельств согласно СОЛАС-74 не должен меняться.

1.2.4 Установлены следующие виды освидетельствований с целью подтверждения соответствия Полярному кодексу:

.1 первоначальное освидетельствование (первоначальное после постройки; первоначальное в эксплуатации) с целью подтверждения выполнения необходимого объема освидетельствования объектов, относящихся к части I-A Полярного кодекса, в объеме первоначальных освидетельствований для выдачи свидетельств о безопасности грузового судна по конструкции, оборудованию и снабжению, радиооборудованию или свидетельства о безопасности пассажирского судна;

.2 ежегодное освидетельствование с целью подтверждения выполнения необходимого объема освидетельствования объектов, относящихся к части I-A Полярного кодекса, в объеме периодического освидетельствования по радиооборудованию и ежегодного освидетельствования по конструкции и оборудованию и снабжению грузовых судов;

.3 промежуточное освидетельствование (2-е или 3-е ежегодное освидетельствование) с целью подтверждения выполнения необходимого объема освидетельствований объектов, относящихся к части I-A Полярного кодекса и входящих в объем промежуточного освидетельствования для подтверждения Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции;

.4 периодическое освидетельствование (2-е или 3-е ежегодное освидетельствование) с целью подтверждения выполнения необходимого объема освидетельствований объектов, относящихся к части I-A Полярного кодекса и входящих в объем периодического освидетельствования для подтверждения Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;

.5 возобновляющее освидетельствование с целью подтверждения выполнения необходимого объема освидетельствований объектов, относящихся к части I-A Полярного кодекса, в объеме освидетельствований для возобновления свидетельств о безопасности грузового судна по конструкции, оборудованию и снабжению, радиооборудованию и Свидетельства о безопасности пассажирского судна.

1.2.5 Подтверждение Свидетельства при ежегодном, промежуточном и периодическом освидетельствованиях имеет целью подтвердить завершение с положительными результатами объема освидетельствований согласно 1.2.4.2 — 1.2.4.5.

1.2.6 Соответствующие освидетельствования, относящиеся к выдаче свидетельств согласно СОЛАС-74, включая дополнительный объем освидетельствований для подтверждения соответствия Полярному кодексу, должны быть выполнены, и соответствующие свидетельства согласно СОЛАС-74 должны быть выданы/подтверждены до выдачи/подтверждения Свидетельства.

[1] Далее — Свидетельство.

1.2.7 При освидетельствованиях, указанных в 1.2.4 и 1.2.6, необходимо также руководствоваться соответствующими положениями части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

1.2.8 Свидетельство с Перечнем оборудования выдается Регистром после завершения соответствующего освидетельствования (первоначального, возобновляющего), подтверждающего соответствие судна требованиям Полярного кодекса, в дополнение к свидетельствам согласно СОЛАС-74. Результаты освидетельствования должны быть отражены в соответствующих отчетных документах РС.

1.2.9 Если для судна категории С представляется подтверждение того, что оно соответствует требованиям Полярного кодекса без какого-либо дооборудования или конструктивных изменений, Свидетельство выдается на основании упомянутого подтверждения, а освидетельствование для подтверждения соответствия Полярному кодексу совмещается со следующим периодическим освидетельствованием.

1.2.10 Свидетельство подлежит ежегодному подтверждению по результатам освидетельствования судна Регистром в предписанном объеме. Результаты освидетельствования должны быть отражены в соответствующих отчетных документах РС.

1.2.11 Срок действия Свидетельства и даты последующих освидетельствований должны быть гармонизированы с соответствующими свидетельствами согласно СОЛАС-74 в соответствии с положениями правила I/14 СОЛАС-74.

1.3 ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

1.3.1 Эксплуатационные ограничения и соответствующие им меры безопасности определяются с учетом технических характеристик судна, планируемого района эксплуатации и условий окружающей среды:

.1 полярная рабочая температура (ПРТ): согласно температуре испытаний, использованной при назначении дополнительного знака **WINTERIZATION**, или, в случае его отсутствия, согласно минимальной расчетной температуре окружающего воздуха, указанной в спецификации;

.2 максимальное расчетное время спасания (согласно НЭПВ);

.3 ледовые условия (согласно Классификационному свидетельству и Правилам классификации и постройки морских судов[1]);

.4 температура (согласно ПРТ для судов, предназначенных для эксплуатации в условиях низкой температуры воздуха, и согласно СНТ, но не ниже — 10 °С, для остальных судов;

.5 высокие широты (согласно условиям выполнения требований в отношении навигационного оборудования для совершения рейсов за пределы 80 градусов широты, а также способности судового оборудования обеспечивать связь с учетом ограничений функционирования систем связи в условиях высоких широт (см. 9.3.2.2.2, 10.3.1.1 и 10.3.1.4 части I-A Полярного кодекса), и с учетом ограничений для плавания в зимней сезонной зоне в полярных водах, если таковые указаны в Классификационном свидетельстве судна и Правилах.

1.3.2 В дополнение к указанным в 1.3.1 судну могут быть определены и другие эксплуатационные ограничения, учитывающие конкретные условия эксплуатации судна, а также, если необходимо, условия применения отдельных требований части I-A Полярного кодекса, изложенные непосредственно в этих требованиях. Вышеуказанные ограничения могут включать, по меньшей мере, следующее:

.1 районы и периоды эксплуатации, в которых не возникает обледенение;

.2 эксплуатацию в условиях, не предполагающих возможности высадки людей на лед или берег при оставлении судна;

.3 районы и периоды эксплуатации, где световой день составляет 24 ч;

.4 эксплуатацию в качестве судна, не обеспечивающего ледовую проводку других судов или не участвующего в операциях ледовой проводки;

.5 другие ограничения, связанные с необходимостью применения мер для снижения рисков возникновения опасностей, выявленных при оценке условий эксплуатации судна в соответствии с 1.5.2 и 1.5.3 части I-A Полярного кодекса.

1.3.3 Ограничения, определенные в соответствии с 1.3.1 и 1.3.2, указываются в НЭПВ (см. 2.2.2 части I-A Полярного кодекса).

[1] Далее — Правила.

2 НАСТАВЛЕНИЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

2.1 При оценке соответствия судна требованиям главы 2 части I-A Полярного кодекса проверка документации, представленной согласно 1.1.1, должна включать проверку того, что в НЭПВ, как минимум, указано следующее:

.1 ограничения, определенные для данного судна в соответствии с 1.3;

.2 величины норм обледенения, включенные в Информацию об остойчивости, а также приведены меры контроля за обледенением и предотвращения превышения указанных величин (см. 4.3.1.3 и 4.3.1.4 части I-A Полярного кодекса);

.3 средства, обеспечивающие предотвращение или удаление льда и снега вокруг люков и дверей, а также, если применимо, средства предотвращения замерзания жидкости или ее чрезмерной вязкости в гидравлических приводах крышек люков или дверей (см. 5.3.1 и 5.3.2.1 части I-A Полярного кодекса);

.4 средства удаления льда и снега с мест доступа к системам и средствам пожарной безопасности, с путей эвакуации, в местах сбора и посадки в спасательные средства, со спасательных шлюпок и плотов, с их спусковых устройств и путей доступа к ним или средства предотвращения обледенения всего вышеуказанного и скопления снега (см. 7.2.1.4 и 8.3.1.1 части I-A Полярного кодекса);

.5 альтернативные конструкции, меры и устройства, если они одобрены и применены в соответствии с правилом XIV/4 СОЛАС-74;

.6 процедуры (или сделана ссылка на документы, содержащие такие процедуры), подлежащие выполнению ответственным персоналом при эксплуатации судна в полярных водах (см. 2.2.3 — 2.2.6 и 2.3.3 — 2.3.6 части I-A Полярного кодекса).

2.2 При первоначальном освидетельствовании (см.1.2.4.1) оценка соответствия судна требованиям главы 2 части I-A Полярного кодекса должна включать проверку того, что НЭПВ находится на борту судна и имеется подтверждение того, что положения 2.1 выполнены. Если проверки, предусмотренные 2.1, не выполнены в полном объеме до начала освидетельствования, или после их проведения в НЭПВ внесены изменения, то должно быть обеспечено выполнение таких проверок в соответствующем объеме непосредственно при освидетельствовании судна.

2.3 При ежегодном, промежуточном, периодическом и возобновляющем освидетельствованиях (см. 1.2.4.2 — 1.2.4.5) оценка соответствия судна требованиям главы 2 части I-A Полярного кодекса должна включать подтверждение того, что НЭПВ находится на борту судна, и его проверку в отношении возможных изменений со времени последнего освидетельствования.

2.4 Изменения, вносимые в НЭПВ после освидетельствования, подлежат проверке на соответствие требованиям главы 2 части I-A Полярного кодекса при ближайшем освидетельствовании для подтверждения или возобновления Свидетельства, а в случаях, указанных в 1.1.4, при соответствующем внеочередном освидетельствовании. Объем проверок устанавливается с учетом 2.1 и 2.2 в зависимости от характера внесенных в документацию изменений.

3 КОНСТРУКЦИЯ СУДНА

3.1 Оценка соответствия судна требованиям главы 3 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку соответствия материалов корпусных конструкций, подверженных внешнему воздействию, полярной рабочей температуре, при которой предполагается эксплуатация судна. Материалы должны быть сертифицированы Регистром или иной организацией, признанной Администрацией, с учетом Правил классификации и постройки морских судов или унифицированных требований МАКО к судам полярных классов (см. 3.3.1 части I-A Полярного кодекса). Суда, имеющие дополнительный знак **WINTERIZATION** в символе класса, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.2 на судах категории A проверку соответствия размеров связей элементов корпусных конструкций судов унифицированным требованиям МАКО к судам полярных классов **PC 1** — **PC5**. Размеры должны быть одобрены Регистром, Администрацией или иной организацией, признанной Администрацией (см. 3.3.2.1 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям Правил к судам ледовых классов **Arc6** — **Arc9** и **Icebreaker6** — **Icebreaker9**, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.3 на судах категории B проверку соответствия размеров связей элементов корпусных конструкций судов унифицированным требованиям МАКО к судам полярных классов **PC6** — **PC7**. Размеры должны быть одобрены Регистром, Администрацией или иной организацией, признанной Администрацией (см. 3.3.2.2 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям Правил к судам ледовых классов **Arc4** и **Arc5** или судам балтийских классов IA и IA **Super**, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.4 на судах категории C, имеющих ледовые усиления, проверку соответствия размеров связей элементов корпусных конструкций судов требованиям Правил к судам ледовых классов **Ice1** — **Ice3** или судам балтийских классов IB — IC. Размеры должны быть одобрены Регистром, Администрацией или иной организацией, признанной Администрацией (см. 3.3.2.3 части I-A Полярного кодекса).

4 ОСТОЙЧИВОСТЬ И ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ

4.1 Оценка соответствия судна требованиям главы 4 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку наличия в Информации об остойчивости случаев загрузки с учетом обледенения, соответствующих требованиям 2.4 части IV «Остойчивость» Правил (см. 4.3.1.1 части I-A Полярного кодекса);

.2 для судов категорий A и B, построенных 1 января 2017 года или после этой даты, проверку наличия в Информации об аварийной остойчивости сведений о том, что после получения повреждений, имеющих размеры, указанные в 4.3.2.2 части I-A Полярного кодекса, аварийная остойчивость соответствует критериям, приведенным в правилах II-1/7-2.2 и II-1/7-2.3 СОЛАС-74 (см. 4.3.2 части I-A Полярного кодекса). Для судов, аварийная остойчивость которых соответствует документам, указанным в примечании к правилу II-1/4.1 СОЛАС-74, проверку наличия в Информации об аварийной остойчивости сведений о том, что после получения повреждений, имеющих размеры, указанные в 4.3.2.2 части I-A Полярного кодекса, аварийная остойчивость соответствует критериям, приведенным в указанных документах. Суда, соответствующие требованиям части V «Деление на отсеки» Правил к судам ледовых классов **Arc7** — **Arc9** и **Icebreaker6** — **Icebreaker9**, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса.

4.2 Оценка соответствия судна, эксплуатирующегося в регионах и в периоды, когда возможно обледенение, требованиям главы 4 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку того, что конструкция и оборудование судна обеспечивает эффективную защиту от обледенения (см. 4.3.1.2.1 части I-A Полярного кодекса). Суда, имеющие дополнительный знак **ANTI-ICE** в символе класса, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.2 проверку наличия на судне средств борьбы с обледенением (см. 4.3.1.2.2 части I-A Полярного кодекса). Средства борьбы с обледенением, соответствующие требованиям 4.2.1.2 — 4.2.1.7 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса.

5 ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ И НЕПРОНИЦАЕМОСТЬ ПРИ ВОЗДЕЙСТВИИ МОРЯ

5.1.1 Оценка соответствия судна требованиям главы 5 части I-A Полярного кодекса должна включать проверку наличия средств, обеспечивающих предотвращение или удаление льда и снега вокруг люков и дверей (см. 5.3.1 части I-A Полярного кодекса).

5.2 При оценке соответствия судна, эксплуатирующегося при низких температурах, требованиям главы 5 части I-A Полярного кодекса проверка должна включать:

.1 в случае если крышки люков или двери управляются гидравлическим приводом, проверку наличия средств предотвращения замерзания жидкости или ее чрезмерной вязкости (см. 5.3.2.1 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям 7.4.5.2 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.2 проверку возможности управления дверями, крышками люков и средствами закрытия, непроницаемыми при воздействии моря, которые находятся вне пределов обитаемой среды и в которые требуется доступ при нахождении судна в море, персоналом, одетым в теплую зимнюю одежду, включая толстые рукавицы (см. 5.3.2.2 части I-A Полярного кодекса).

6 МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

6.1 Оценка соответствия судна требованиям главы 6 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку защиты механических установок и относящегося к ним оборудования от воздействия обледенения и/или скопления снега, всасывания льда с забортной водой, замерзания и повышенной вязкости жидкостей, температуры забираемой забортной воды и всасывания снега (см. 6.3.1.1 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям для судов ледовых классов, указанным в 4.3.1.1, 4.3.1.2, 4.3.2.3 и 12.1.7 части VIII «Системы и трубопроводы» и 4.2.4.3 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.2 проверку поддержания вязкости рабочих жидкостей в пределах, обеспечивающих работу механизмов (см. 6.3.1.2 части I-A Полярного кодекса);

.3 проверку того, что конструкция устройств подачи забортной воды обеспечивает исключение всасывания льда либо присутствуют другие средства, обеспечивающие их работоспособность (см. 6.3.1.3 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям 4.3.1.2 части VIII «Системы и трубопроводы» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса.

6.2 Оценка соответствия судна, эксплуатирующегося при низких температурах, требованиям главы 6 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку того, что механические и электрические установки и оборудование, подверженное внешнему атмосферному воздействию, способны функционировать при ПРТ (см. 6.3.2.1 части I-A Полярного кодекса). Механические и электрические установки и оборудование, подверженное внешнему атмосферному воздействию, соответствующие требованиям 7.6, 7.7, 7.10 и 7.11 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.2 проверку наличия средств, обеспечивающих, чтобы температура поступающего в двигатели воздуха для двигателей внутреннего сгорания, приводящих в движение существенные механизмы, поддерживалась в соответствии с критериями, предусмотренными изготовителем двигателя (см. 6.3.2.2 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям 7.6.3 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.3 проверку соответствия материалов механизмов и фундаментов, подверженных внешнему воздействию, ПРТ, при которой предполагается эксплуатация судна. Материалы должны быть сертифицированы Регистром или иной организацией, признанной Администрацией, с учетом унифицированных требований МАКО к судам полярных классов. Суда, имеющие дополнительный знак **WINTERIZATION** в символе класса, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса.

6.3 Оценка соответствия судов категорий A, B или C, имеющих ледовые усиления, требованиям главы 6 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 для судов категории A проверку соответствия размеров лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства и других выступающих частей унифицированным требованиям МАКО к судам полярных классов **PC 1** — **PC5** или другим стандартам, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности. Размеры должны быть одобрены Регистром, Администрацией или иной организацией, признанной Администрацией (см. 6.3.3.1 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям Правил к судам ледовых классов **Arc6** — **Arc9** и **Icebreaker6** — **Icebreaker9**, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.2 для судов категории B проверку соответствия размеров лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства и других выступающих частей унифицированным требованиям

МАКО к судам полярных классов **PC6** и **PC7**, или другим стандартам, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности. Размеры должны быть одобрены Регистром, Администрацией или иной организацией, признанной Администрацией (см. 6.3.3.2 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям Правил к судам ледовых классов **Arc4** и **Arc5** или судам балтийских классов **IA** или **IA Super**, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.3 для судов категории C, имеющих ледовые усиления, проверку соответствия размеров лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства и других выступающих частей требованиям Правил к судам ледовых классов **Ice1** — **Ice3** или судам балтийских классов IB — IC. Размеры должны быть одобрены Регистром, Администрацией или иной организацией, признанной Администрацией (см. 6.3.3.3 части I-A Полярного кодекса).

7 ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

7.1 Оценка соответствия судна требованиям главы 7 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку того, что все компоненты систем и средств пожарной безопасности, открытые внешнему воздействию, должны быть защищены от обледенения и скопления снега (см. 7.2.1.1 части I-A Полярного кодекса);

.2 проверку того, что системы и средства пожарной безопасности могут использоваться людьми, одетыми в громоздкое и стесняющее движения снаряжение для защиты от холода (см. 7.2.1.3 части I-A Полярного кодекса);

.3 проверку наличия средств удаления льда и снега с мест доступа к системам и средствам пожарной безопасности (см. 7.2.1.4 части I-A Полярного кодекса);

.4 проверку того, что отсечные и нагнетательные/вакуумные клапаны в местах, открытых внешнему воздействию, защищены от обледенения (см. 7.3.1.1 части I-A Полярного кодекса). Клапаны, соответствующие требованиям 4.2.4.4 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.5 проверку того, что переносное радиооборудование двусторонней связи работоспособно при полярной рабочей температуре (см. 7.3.1.2 части I-A Полярного кодекса);

.6 проверку того, что пожарные насосы, включая аварийные пожарные насосы, насосы для создания водяного тумана и водораспыления, расположены в отсеках, в которых поддерживается температура выше точки замерзания (см. 7.3.2.1 части I-A Полярного кодекса). Пожарные насосы, соответствующие требованиям 7.7.3.1 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.7 проверку наличия возможности изолирования внешних участков пожарной магистрали и средств осушения таких участков (см. 7.3.2.2 части I-A Полярного кодекса). Пожарные магистрали, соответствующие требованиям 4.2.4.4 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.8 проверку того, что снаряжение пожарного храниться в теплом месте на судне (см. 7.3.2.3 части I-A Полярного кодекса);

.9 проверку наличия возможности очистки приемных патрубков забортной воды стационарной системы пожаротушения от скопления льда в случае, если стационарные системы водяного пожаротушения расположены в помещении, отдельном от помещения для основных пожарных насосов (см. 7.3.2.4 части I-A Полярного кодекса). Стационарные пожарные системы, соответствующие требованиям 3.2.3.6 части VI «Противопожарная защита» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса.

7.2 Оценка соответствия судна, предназначенного для эксплуатации при низких температурах, требованиям главы 7 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку того, что конструкция систем и средств пожарной безопасности обеспечивает возможность их использования и эффективность при ПРТ (см. 7.2.2.1 части I-A Полярного кодекса);

.2 проверку того, что переносные и передвижные огнетушители расположены в местах, защищенных от температур замерзания. Огнетушители, расположенные в местах, подверженных температурам замерзания, должны функционировать при ПРТ (см. 7.3.3.1 части I-A Полярного кодекса);

.3 проверку соответствия материалов противопожарных систем, открытых внешнему воздействию, ПРТ, при которой предполагается эксплуатация судна. Материалы должны быть сертифицированы Регистром или иной организацией, признанной Администрацией, с учетом

унифицированного требования МАКО S6 или унифицированных требований МАКО к судам полярных классов (см. 7.3.3.2 части I-A Полярного кодекса). Суда, имеющие дополнительный знак **WINTERIZATION** в символе класса, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса.

8 СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

8.1 Оценка соответствия судна требованиям главы 8 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 для судов, подверженных обледенению, проверку наличия средств для удаления льда и снега на путях выхода наружу, в местах сбора и посадки в спасательные средства, со спасательных шлюпок и плотов, их спусковых устройств и путей доступа к спасательным шлюпкам и плотам или средств для предотвращения обледенения всего вышеуказанного или скопления снега (см. 8.3.1.1 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованию 4.2.3.2 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.2 на судах, построенных 1 января 2017 года или после этой даты, проверку того, что открытые внешнему воздействию пути выхода наружу устроены таким образом, чтобы не препятствовать прохождению людей, одетых в одежду в соответствии с полярными условиями (см. 8.3.1.2 части I-A Полярного кодекса);

.3 на судах, предназначенных для эксплуатации при низких температурах, проверку того, что устройства посадки в спасательные средства учитывают возможность того, что на людях может быть надета дополнительная полярная одежда (см. 8.3.1.3 части I-A Полярного кодекса);

.4 проверку того, что на судне имеются средства для безопасной эвакуации людей, включая безопасное развертывание средств выживания при эксплуатации в покрытых льдом водах или непосредственно на льду (см. 8.3.2.1 части I-A Полярного кодекса);

.5 проверку того, что спасательные средства, требуемые Полярным кодексом, которым необходим источник энергии, могут работать независимо от основного судового источника энергии (см. 8.3.2.2 части I-A Полярного кодекса);

.6 на пассажирских судах проверку наличия гидрокостюма или теплозащитного средства для каждого человека на борту (см. 8.3.3.1.1 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие 3.2.4.1 части II «Спасательные средства» Правил по оборудованию морских судов, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.7 проверку того, что все гидрокостюмы изготовлены из материала, обладающего теплоизоляционными свойствами (см. 8.3.3.1.2 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованию 7.9.2.1.14 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.8 на судах, используемых в условиях продолжительных периодов темноты, проверку наличия на каждой спасательной шлюпке прожектора для обнаружения льдов, пригодного для длительной работы (см. 8.3.3.2 части I-A Полярного кодекса);

.9 проверку того, что на судне установлены спасательные шлюпки только частично закрытого типа или полностью закрытого типа (см. 8.3.3.3.1 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованию 4.2.3.10 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.10 проверку наличия на судне ресурсов по выживанию как для индивидуальных (индивидуальное снаряжение для выживания), так и для общих (групповое снаряжение для выживания) потребностей, требуемых 8.3.3.3.2 части I-A Полярного кодекса с учетом 9.1 и 9.2 части I-B Полярного кодекса. Суда, соответствующие требованию 7.9.6.1 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.11 если предполагается возможность оставления судна и высадки на лед или берег, проверку соответствия снабжения и оборудования требованиям 8.3.3.3.3 части I-A Полярного кодекса. Суда,

соответствующие требованиям 7.9.2.1, 7.9.6.1 и 7.9.6.4 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.12 проверку наличия на борту инструкции для пассажиров по применению индивидуального снаряжения для выживания и выполнению необходимых действий в случае чрезвычайной ситуации (см. 8.3.3.3.3.6 части I-A Полярного кодекса);

.13 проверку того, что члены экипажа имеют подготовку по применению индивидуального и группового снаряжений для выживания (см. 8.3.3.3.3.7 части I-A Полярного кодекса);

.14 проверку наличия аварийных рационов питания, достаточных для максимального расчетного времени спасания (см. 8.3.3.4 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованию 7.9.1.4 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса.

9 БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

9.1 Оценка соответствия судна требованиям главы 9 части I-A Кодекса должна включать:

.1 проверку наличия средств получения актуальной информации, имеющей значение для обеспечения безопасности мореплавания, включая информацию о ледовой обстановке (см. 9.3.1 части I-A Полярного кодекса);

.2 на судах категории A, B или C, построенных 1 января 2017 года или после этой даты и имеющих ледовые усиления, проверку наличия двух независимых эхолотов либо одного эхолота с двумя независимыми вибраторами (см. 9.3.2.1.1 части I-A Полярного кодекса);

.3 проверку соответствия судна, независимо от его даты постройки и размера, правилу V/22.1.9.4 СОЛАС-74, а также, в зависимости от конфигурации мостика, наличия незатрудненного обзора в корму (см. 9.3.2.1.2 части I-A Кодекса). В соответствии с 10.4 части I-B Полярного кодекса незатрудненный обзор в корму может быть обеспечен в том числе соответствующими средствами удаления льда с окон поста управления судном с целью обеспечения незатрудненного обзора в нос и в корму с мест управления судном и средствами удаления растаявшего льда, ледяного дождя, снега, тумана и водяных брызг с наружной стороны окон и конденсата влаги с внутренней стороны. Механические устройства удаления влаги с наружной стороны окон должны иметь механизмы привода их в действие, защищенные от замерзания или от скопления льда, способных нарушить их нормальную работу;

.4 на судах, эксплуатирующихся в районах, где (и в течение периодов, когда) возможно обледенение, проверку наличия средств для предотвращения обледенения антенн, необходимых для навигации и связи (см. 9.3.2.1.3 части I-A Полярного кодекса);

.5 при оценке соответствия судна категории A, B или C, имеющего ледовые усиления, требованиям главы 9 части I-A Полярного кодекса проверка должна включать:

.5.1 если в состав оборудования, требуемого главой V СОЛАС-74 или настоящей главой, входят датчики, выступающие ниже корпуса судна, проверку наличия их защиты от воздействия льда (см. 9.3.2.1.4.1 части I-A Полярного кодекса);

.5.2 на судах категории A и B, построенных 1 января 2017 года или после этой даты, проверку того, что крылья мостика закрыты или имеют конструкцию, защищающую навигационное оборудование и работающий персонал (см. 9.3.2.1.4.2 части I-A Кодекса);

.6 проверку наличия двух независимых, немагнитных устройств для определения и указания курса, подключенных к основному и аварийному источникам питания на судне, при этом должна быть предусмотрена возможность оперативной коммутации с оборудованием, которому требуется получать информацию о курсе судна (РЛС, САС, САРП, АИС, ЭКНИС, РДР, У-РДР, ИНС, репитеры курса и др.) (см. 9.3.2.2.1 части I-A Полярного кодекса);

.7 на судах, следующих за пределы 80 градусов широты, проверку наличия по меньшей мере одного компаса глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) или равноценного устройства, которое должно быть подключено к основному и аварийному источникам питания на судне, при этом должна быть предусмотрена возможность оперативной коммутации с оборудованием, которому требуется получать информацию о курсе судна (РЛС, САС, САРП, АИС, ЭКНИС, РДР, У-РДР, ИНС, репитеры курса и др.) (см. 9.3.2.2.2 части I-A Полярного кодекса);

.8 на всех судах, за исключением тех, которые эксплуатируются исключительно в районах, где световой день составляет 24 ч, проверку наличия двух дистанционно управляемых с мостика вращающихся прожекторов с узкой фокусировкой луча для освещения по дуге 360 градусов или других средств для визуального обнаружения льда (см. 9.3.3.1 части I-A Полярного кодекса);

.9 на судах, которые участвуют в операциях ледокольной проводки, проверку наличия включаемого вручную красного проблескового огня, видимого с кормы, для указания остановки судна. Видимость этого огня должна составлять как минимум две морские мили, а горизонтальный и вертикальный секторы обзора должны отвечать требованиям к кормовым огням, указанным в Международных правилах предупреждения столкновений судов в море (см. 9.3.3.2 части I-A Полярного кодекса).

10 СВЯЗЬ

10.1 Оценка соответствия судна требованиям главы 10 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку способности судового оборудования связи обеспечивать связь «судно — судно» и «судно — берег» с учетом ограничений функционирования систем связи в условиях высоких широт и при ожидаемой низкой температуре (см. 10.3.1.1 части I-A Полярного кодекса);

.2 на судах, предназначенных для обеспечения ледокольной проводки, проверку наличия системы подачи звуковых сигналов в направлении в корму, предназначенной для подачи сигналов об эскортных и аварийных маневрах следующим судам, как описано в Международном своде сигналов (см. 10.3.1.2 части I-A Полярного кодекса);

.3 проверку наличия средств голосовой связи и/или обмена данными с соответствующими спасательно-координационными центрами (см. 10.3.1.3.1 части I-A Полярного кодекса);

.4 проверку наличия УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи с воздушными судами на частотах 121,5 и 123,1 МГц (см. 10.3.1.3.2 части I-A Полярного кодекса);

.5 проверку наличия возможности двусторонней голосовой связи и обмена данными со службой дистанционной медицинской поддержки (TMAS) (см. 10.3.1.4 части I-A Полярного кодекса);

.6 проверку наличия и выполнения на судне процедур, обеспечивающих работоспособность радиооборудования спасательных средств (аварийный радиобуй, радиолокационный ответчик, передатчик АИС, УКВ-аппаратура двусторонней радиотелефонной связи) в течение максимального расчетного времени спасания (минимум 120 ч). Процедуры могут включать как организационные мероприятия (использование оборудования поочередно, использование теплоизоляционных материалов, источников тепла и т.п.), так и технические решения (теплоизоляционные материалы, химические источники тепла, дополнительные батареи, перезаряжаемые аккумуляторы с соответствующими зарядными устройствами и т.п.). Для судов, контракты на постройку которых заключены 1 июля 2020 года или после этой даты, вышеупомянутые процедуры должны быть прописаны в Наставлении по эксплуатации в Полярных водах (НЭПВ).

При этом оборудование считается работоспособным, если оно может поддерживать готовность к работе при полярной рабочей температуре (ПРТ) в течение максимального расчетного времени спасания и после этого способно выполнять свои функции при ПРТ в течение времени, не менее указанного в соответствующих резолюциях ИМО (аварийный радиобуй — A.810(19) или MSC.471(101); радиолокационный ответчик — A.802(19); передатчик АИС — MSC.246(83); УКВ-аппаратура двусторонней радиотелефонной связи — MSC.149(77)). Таким образом, не требуется непрерывная работа радиооборудования на прием и/или передачу в течение 120 ч (или более) (см. 10.2.2.1 — 10.2.2.3 и 10.3.2.3 части I-A Полярного кодекса).

10.2 Оценка соответствия судна, эксплуатирующегося при низких температурах воздуха, требованиям главы 10 части I-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку возможности оперативного снабжения всех дежурных и спасательных шлюпок при их спуске радиооборудованием, предусмотренным 10.3.2.1 части I-A Полярного кодекса (аварийный радиобуй, радиолокационный ответчик или передатчик АИС, УКВ-аппаратура двусторонней радиотелефонной связи). Количество вышеуказанного оборудования должно быть достаточным для снабжения каждой дежурной и спасательной шлюпки (см. 10.2.2.1 и 10.3.2.1 части I-A Полярного кодекса);

.2 проверку возможности оперативного снабжения всех спасательных плотов при их использовании радиооборудованием, предусмотренным 10.3.2.2 части I-A Полярного кодекса (радиолокационный ответчик или передатчик АИС, УКВ-аппаратура двусторонней радиотелефонной связи). Количество вышеуказанного оборудования должно быть достаточным для снабжения каждого спасательного плота (см. 10.2.2.2 и 10.3.2.2 части I-A Полярного кодекса).

11 МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

11.1 На каждое судно, к которому в соответствии с правилом 47 Приложения I и правилом 22 Приложения II к МАРПОЛ 73/78 с поправками применяются требования части II-А Полярного кодекса, свидетельства, выдаваемые согласно этим Приложениям, должны быть переоформлены.

11.2 Если судну не требуется соответствовать положениям 1.2 части II-А Полярного кодекса, Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (Свидетельство IOPP) не переоформляется до истечения срока действия.

11.3 Оценка соответствия судна требованиям главы 1 части II-А Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку занесения в Журнал нефтяных операций, План чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью или в План чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря и в Руководство по эксплуатации системы «САЗРИУС» записей в соответствии с 1.1.4 части II-А Полярного кодекса.

В случае если судну категории А, построенному до 1 января 2017 года, Администрацией предоставлена отсрочка от выполнения требований 1.1.1 части II-А Кодекса, на судне необходимо провести проверку наличия письма Администрации об одобрении отсрочки. Такое судно должно соответствовать требованиям пункта 1.1.1 не позднее, чем при первом промежуточном освидетельствовании для подтверждения или освидетельствовании для возобновления Свидетельства IOPP, в зависимости от того, что происходит раньше, после 1 января 2018 года. До указанной даты данные суда должны соответствовать требованиям к сбросам, содержащимся в правиле 15.3 Приложения I к МАРПОЛ 73/78 с поправками;

.2 на судах категорий А и В, построенных 1 января 2017 года или после этой даты, с общей вместимостью танков для жидкого топлива менее 600 м^3, проверку того, что все топливные танки, за исключением малых топливных танков максимальной вместимостью не более 30 м^3, находятся на расстоянии не менее 0,76 м от наружной обшивки (см. 1.2.1 части II-А Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям 7.3.2 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.3 на судах категорий А и В, иных чем нефтяные танкеры, построенных 1 января 2017 года или после этой даты, проверку того, что все грузовые танки, которые спроектированы и используются для перевозки нефти, находятся на расстоянии не менее 0,76 м от наружной обшивки (см. 1.2.2 части II-А Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям 7.3.1 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.4 на нефтяных танкерах категорий А и В дедвейтом менее 5000 т, построенных 1 января 2017 года или после этой даты, проверку того, что все грузовые танки по всей длине должны быть защищены танками двойного дна или пространствами в соответствии с применимым требованиям правила 19.6.1 Приложения I к МАРПОЛ 73/78 и бортовыми танками или пространствами, расположенными в соответствии с правилом 19.3.1 Приложения I к МАРПОЛ 73/78 и соответствующими применимым требованиям к расстоянию согласно правилу 19.6.2 Приложения I к МАРПОЛ 73/78 (см. 1.2.3 части II-А Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям 7.3.1 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.5 на судах категорий А и В, построенных 1 января 2017 года или после этой даты, проверку того, что все танки для нефтяных остатков (шлама) и танки для нефтесодержащих льяльных вод, за исключением малых танков максимальной вместимостью не более 30 м^3, находятся на расстоянии не менее 0,76 м от наружной обшивки (см. 1.2.4 части II-А Полярного кодекса). Суда,

соответствующие требованиям 7.3.3 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса.

11.4 Оценка соответствия судна требованиям главы 2 части II-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку занесения в Руководство по методам и устройствам и в План чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения вредными жидкими веществами (ВЖВ) записей в соответствии с 2.1.2 части II-A Полярного кодекса.

.2 проверку того, что на судах категорий A и B, построенных 1 января 2017 года и после этой даты, перевозка в грузовых танках судов типа 3 вредных жидких веществ (ВЖВ) наливом, для которых в колонке "e" таблицы главы 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекса МКХ) указан тип судна «3», или идентифицированных как ВЖВ в главе 18 Кодекса МКХ, имеет одобрение Администрации. Информация о наличии такого одобрения должна быть указана в Международном свидетельстве по предотвращению загрязнения при перевозке ВЖВ наливом или в Свидетельстве судна полярного плавания.

11.5 Оценка соответствия судна требованиям главы 4 части II-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку того, что установка для обработки сточных вод одобрена Администрацией в соответствии с требованиями 4.2 части II-A Полярного кодекса;

.2 проверку наличия расчета интенсивности сброса необработанных сточных вод с одобренными Администрацией значениями максимально допустимой интенсивности, если применимо.

11.6 Оценка соответствия судна требованиям главы 5 части II-A Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку занесения в План управления мусором, Журнал операций с мусором и на предупреждающие плакаты записей в соответствии с 5.2.3 части II-A Полярного кодекса;

.2 проверку наличия одобренного устройства для измельчения пищевых отходов, если по условиям эксплуатации предусмотрен сброс таких отходов.

Российский морской регистр судоходства

Руководство по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса)

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8

gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru