РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

Электронный аналог печатного издания, утвержденного 27.10.16

РУКОВОДСТВО

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

НД № 2-030101-031

Санкт-Петербург
2017

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 1 января 2017 года.

Настоящее Руководство составлено на основании положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса), принятого резолюциями ИМО MSC.385(94) и MEPC.264(68).

Руководство предназначено для инспекторского состава, экипажей судов и судовладельцев.

В случае расхождения между текстом на русском и английском языках текст на русском языке имеет преимущественную силу.

ISBN 978-5-89331-363-5 © Российский морской регистр судоходства, 2017

СОДЕРЖАНИЕ

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1 Область применения 4
2 Определения 4

ЧАСТЬ II. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1 Положения по техническому наблюдению 8
1.1 Техническая и эксплуатационная документация 8
1.2 Освидетельствования с целью выдачи, подтверждения и возобновления Свидетельства судна полярного плавания. 9
1.3 Оценка условий эксплуатации 11
2 Наставление по эксплуатации в полярных водах 11
3 Конструкция судна. 12
4 Остойчивость и деление на отсеки. 13
5 Водонепроницаемость и непроницаемость при воздействии моря . . . 14
6 Механические установки 14
7 Противопожарная защита. 16
8 Спасательные средства. 18
9 Безопасность мореплавания 20
10 Связь. 22
11 Меры по предотвращению загрязнения. 23

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 части I «Общие положения» и относящиеся к безопасности, а также требования части I-A Полярного кодекса применяются к судам, эксплуатирующимся в полярных водах и имеющим свидетельства в соответствии с главой I СОЛАС-74, как указано в правилах XVI/1 и XVI/2 СОЛАС-74. Требования указанные в части I «Общие положения» и относящиеся к защите окружающей среды, а также требования 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.

1.3 Порядок освидетельствования на соответствие части I-A Полярного кодекса установлен в части I Полярного кодекса и части I «Положения по техническому наблюдению» Руководства. Освидетельствование может быть проведено только при наличии поручения Администрации флага судна[3].

1.4 Порядок выдачи свидетельств, предусмотренных МАРПОЛ 73/78, и подтверждающих соответствие требованиям Полярного кодекса, установлен в части XI «Меры по предотвращению загрязнения» Руководства.

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 Для целей Руководства используются определения, указанные в данном пункте. Определения, используемые в главах 1 — 10 Руководства,

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

но не приведенные в настоящем разделе, соответствуют определениям, указанным в СОЛАС-74. Определения, используемые в главе 11 «Меры по предотвращению загрязнения» Руководства, но не приведенные в настоящем разделе, соответствуют определениям, указанным в статье 2 МАРПОЛ 73/78 и соответствующих приложениях к ней.

Полярный кодекс — Международный кодекс для судов, эксплуати-рующихся в полярных водах, принятый резолюциями ИМО MSC.385(94) и МЕРС.264(68).

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

---

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

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.

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, можно использовать набор данных, приемлемый для Регистра или иной организацией, признанной Администрацией.

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

---

[1]Далее — Регистр, РС.

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.

ЧАСТЬ II. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1 ПОЛОЖЕНИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ

1.1 ТЕХНИЧЕСКАЯ И ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.1.1 До проведения освидетельствования в соответствии с положениями разд. 2 главы 1 «Положения по техническому наблюдению» в подразделение Регистра, проводящее освидетельствование, должна быть представлена следующая документация, позволяющая убедиться в том, что требования части I-A Полярного кодекса применительно к данному судну выполнены:

.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 главы 4 Полярного кодекса;

.3 для судов ледового плавания категорий **A** и B, построенных после **1** января 2017 года, в случае отсутствия в **Информации** об аварийной остойчивости сведений о соответствии требованиям 4.3.2 главы 4 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 результатам рассмотрения представленного комплекта документов Регистром направляется письмо-заключение с подтверждением возможности проведения освидетельствования судна для выдачи **Свидетельства** судна полярного плавания.

[1]Далее — Свидетельство.

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 и снабжения (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-ое или 3-е ежегодное освидетельствование) с целью подтверждения выполнения необходимого объема освидетельствований объектов, относящихся части I-A Полярного кодекса, и входящих в объем промежуточного освидетельствования для

подтверждения Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции;

.4 периодическое освидетельствование (2-ое или 3-е ежегодное освидетельствование) с целью подтверждения выполнения необходимого объема освидетельствований объектов, относящихся 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 **2.1.2** — **2.1.4** части II «Технические требования».

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.

1.2.7 Судно, к которому применяется Полярный кодекс, подлежит освидетельствованию Регистром по заявке судовладельца и на основании поручения Администрации, выданного в соответствии с правилом XI-**1/1** СОЛАС-74 для подтверждения соответствия судна требованиям частей I-A и II-A Полярного кодекса. При применении частей I-A и II-A Полярного кодекса рекомендуется учитывать положения частей I-B и II-B указанного Кодекса.

1.2.8 Свидетельство с Перечнем оборудования и снабжения 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 C 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 Следующие эксплуатационные ограничения и соответствующие им меры безопасности определяются с учетом планируемого района эксплуатации и условий окружающей среды:

ПРТ (согласно температуре испытаний, использованной при присвоении дополнительного знака **WINTERIZATION**, или, в случае его отсутствия, согласно минимальной расчетной температуре окружающего воздуха, указанной в спецификации);

максимальное расчетное время спасания (согласно НЭПВ);

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

температура (согласно расчетной внешней температуре, использованной при присвоении дополнительного знака **WINTERIZATION**);

высокие широты (согласно Классификационному свидетельству).

2 НАСТАВЛЕНИЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

2.1 Оценка соответствия судна требованиям главы 2 части I-A Полярного кодекса должна включать проверку наличия НЭПВ.

[1]Далее — Правила.

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 А проверку соответствия размеров связей элементов корпусных конструкций судов унифицированным требованиям МАКО к судам полярных классов **1** 5. Размеры должны быть одобрены Регистром, Администрацией или иной организацией, признанной Администрацией (см. 3.3.2.1 части I-A Кодекса). Суда, соответствующие требованиям Правил к судам ледовых классов **Arc6** — **Arc9** и **Icebreaker6** — **Icebreaker9**, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

.3 на судах категории В проверку соответствия размеров связей элементов корпусных конструкций судов унифицированным требованиям МАКО к судам полярных классов **6** — 7. 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 С, имеющих ледовые усиления, проверку соответствия размеров связей элементов корпусных конструкций судов требованиям Правил к судам ледовых классов **Ice1** — **1ce3** или судам балтийских классов **IB** — 1С. 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 «Дополни-тельные 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 электрически установки и оборудование, подверженное внешнему атмосферному воздействию, способно 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 1 — 5, 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 6 и 7, 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 использовании 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 Полярного 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). Суда, соответствующие требованиям 2.2.3 части V «Навигационное оборудование» Правил по оборудованию морских судов к судам ледовых классов **Icebreaker6 — Icebreaker9** и **PC1 — PC7** или имеющие дополнительный знак **WINTERIZATION** в символе класса, соответствуют указанному требованию 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). Суда, соответствующие требованиям 2.2.3 части V «Навигационное оборудо-

вание» Правил по оборудованию морских судов к судам ледовых классов **Icebreaker6** — **Icebreaker9** и **PC1** — **PC7** или имеющие дополнительный знак **WINTERIZATION** в символе класса, соответствуют указанному требованию Полярного кодекса;

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

.4 для судов, на которых 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). Оборудование, соответствующее 4.2.5.1 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствует указанному требованию 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 при наличии датчиков, выступающих ниже корпуса судна, проверку того, что такие датчики защищены от воздействия льда (см. 9.3.2.1.4.1 части I-A Полярного кодекса);

.5.2 на судах категорий 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 Полярного кодекса);

.6 проверку наличия двух независимых, немагнитных устройств для определения и указания курса, подключенных к основному и аварийному источникам питания на судне (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 (см. 9.3.2.2.2 части I-A Полярного кодекса). Суда,

соответствующие требованиям 2.2.3 части V «Навигационное оборудование» Правил по оборудованию морских судов к судам ледовых классов **Icebreaker6 — Icebreaker9** и **PC1 — PC7** или имеющие дополнительный знак **WINTERIZATION** в символе класса, соответствуют указанному требованию 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° или других средств для визуального обнаружения льда (см. 9.3.3.1 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям 7.7.3.1 и 7.7.3.2 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию 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 1972 года (см. 9.3.3.2 части I-A Полярного кодекса). Суда, соответствующие требованиям 7.11.3.4 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют указанному требованию 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). Суда, имеющие дополнительный знак **WINTERIZATION** в символе класса, соответствуют указанному требованию 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 двусторонней связи при бедствии и для координации операций по поиску и спасанию, требуемых 10.3.1.3 Полярного кодекса;

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

.5 проверку наличия и выполнения на судне процедур, обеспечивающих, чтобы оборудование связи, которое является обязательным на спасательных шлюпках и спасательных плотах, а также дежурных шлюпках, оставалось работоспособным в течение максимального расчетного времени спасания с учетом ограничений срока службы аккумуляторов (см. 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 наличия на всех дежурных и спасательных шлюпках, используемых для эвакуации, средств связи, требуемых 10.3.2.1 части I-A Полярного кодекса. Спасательные шлюпки, соответствующие требованиям 7.9.2.1.9 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют требованиям 10.3.2.3 Полярного кодекса;

.2 проверку наличия на всех остальных спасательных шлюпках и плотах средств связи, требуемых 10.3.2.2 части I-A Полярного кодекса. Спасательные шлюпки, соответствующие требованиям 7.9.2.1.9 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил, соответствуют требованиям 10.3.2.2.2 части I-A Полярного кодекса.

11 МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

11.1 На каждое судно, к которому, в соответствии с правилом 47 Приложения I, правилом 22 Приложения II, правилом 18 Приложения IV, правилом 14 Приложения V к МАРПОЛ 73/78 применяются требования

части II-А Полярного кодекса, свидетельства, выдаваемые согласно Приложениям I и II к МАРПОЛ 73/78[1], 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 Для переоформления свидетельств, выдаваемых согласно Приложениям I и II к МАРПОЛ 73/78, Регистром должно быть проверено выполнение требований в следующих документах:

.1 Журнал нефтяных операций;

.2 План чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения нефтью (если применимо);

.3 План чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения моря (нефтью и вредными жидкими веществами) (если применимо);

.4 План чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения вредными жидкими веществами (если применимо);

.5 Руководство по методам и устройствам Приложения II к МАРПОЛ 73/78 (если применимо);

.6 План операций с мусором, плакаты и Журнал операций с мусором.

11.4 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 и в План чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря (нефтью и вредными жидкими веществами) 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 Полярного кодекса, на судне необходимо провести проверку наличия письма Администрации об одобрении отсрочки. Такое судно должно соответствовать требованиям 1.1.1 не позднее, чем при первом промежуточном освидетельствовании или освидетельствовании для возобновления свидетельства, 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.

Для судов категории А, не имеющих указанной отсрочки, и судов категорий В и С, документы, перечисленные в 3.2 3.5 части XI «Меры по

[1]Свидетельство, предусмотренное Приложением V к МАРПОЛ 73/78 оформляется по желанию судовладельца.

предотвращению загрязнения» должны быть направлены в Регистр для одобрения до 1 января 2017 года или до выхода судна в рейс в полярных водах, запланированный после этой даты;

.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 нефтяных танкерах, 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 7.3.2 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 (нефтесодержащих вод) 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 П-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.

11.5 Оценка соответствия судна требованиям главы 2 части П-А Полярного кодекса должна включать проверку занесения в Руководство по методам и устройствам и План чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения вредными жидкими веществами записей в соответствии с 2.1.2 части П-А Полярного кодекса.

11.6 Оценка соответствия судна требованиям главы 4 части П-А Полярного кодекса должна включать:

.1 проверку того, что установка для обработки сточных вод, одобрена Администрацией в соответствии с требованиями 4.2.1 части П-А Полярного кодекса;

.2 проверку наличия расчета интенсивности сброса необработанных сточных вод с одобренными Администрацией значениями максимально допустимой интенсивности сброса (см. 4.2.3 части П-А Полярного кодекса).

11.7 Оценка соответствия судна требованиям главы 5 части П-А Полярного кодекса должна включать проверку занесения в План операций с мусором и Журнал операций с мусором записей в соответствии с 2.1.2 части П-А Полярного кодекса.

Российский морской регистр судоходства

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

Ответственный за выпуск *А. В. Зухарь*
Главный редактор *М. Р. Маркушина*
Компьютерная верстка *И. И. Лазарев*

Подписано в печать 27.10.16. Формат 60 × 84/16. Гарнитура Тайме.
Заказ № 2016-16

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

gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru