

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.385(94)
(принята 21 ноября 2014 года)

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ (ПОЛЯРНЫЙ КОДЕКС)

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ПРИЗНАВАЯ необходимость предоставления обязательных требований для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, в связи с дополнительными требованиями, которые предъявляются к судам, судовым системам и эксплуатации, которые выходят за рамки существующих требований Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками («Конвенция») и других соответствующих обязательных к применению документов ИМО,

ОТМЕЧАЯ резолюцию MSC.386(94), которой он одобрил, среди прочего, новую главу XIV Конвенции,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что Комитет по защите морской среды на своей шестьдесят седьмой сессии одобрил, с целью принятия на своей шестьдесят восьмой сессии, Введение, в том, насколько оно относится к защите окружающей среды, а также части II-A и II-B Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), а также рассмотрел с целью одобрения соответствующие поправки к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года,

РАССМОТРЕВ на своей девяносто четвертой сессии проект Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах,

1 ПРИНИМАЕТ относящиеся к безопасности положения Введения и полностью части I-A и I-B Полярного кодекса, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ, что поправки к Введению к Полярному кодексу, касающиеся как вопросов безопасности, так и защиты окружающей среды, должны приниматься по консультации с Комитетом по защите морской среды;

3 ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам Конвенции принять к сведению, что Полярный кодекс начинает действовать 1 января 2017 по вступлении в силу новой главы XIV Конвенции;

4 ПРЕДЛАГАЕТ ТАКЖЕ Договаривающимся правительствам рассмотреть вопрос о добровольном применении Полярного кодекса, насколько это возможно, также к судам, не охватываемым Полярным кодексом и эксплуатирующимся в полярных водах,

5 ПРОСИТ Генерального секретаря Организации, для целей статьи VIII b) v) Конвенции, направить заверенные копии настоящей резолюции и текста Полярного кодекса, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;

6 ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря Организации направить копии настоящей резолюции и текста Кодекса, содержащегося в приложении, всем членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции СОЛАС;

7 ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря подготовить сводный текст Полярного кодекса по принятии Комитетом по защите морской среды положений, относящихся к защите окружающей среды.

**РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.264(68)
(принята 15 мая 2015 года)**

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ
В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ (ПОЛЯРНЫЙ КОДЕКС)**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 38 а) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета по защите морской среды, возложенных на него международными конвенциями по предотвращению загрязнения моря с судов и борьбе с ним,

ПРИЗНАВАЯ необходимость предоставления обязательной нормативной базы для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, в связи с дополнительными требованиями к защите окружающей среды, которые выходят за рамки существующих требований Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 к ней, с поправками, внесенными Протоколом 1997 года (Конвенция МАРПОЛ), и других соответствующих обязательных к применению документов ИМО,

ОТМЕЧАЯ резолюцию МЕРС.265(68), которой он одобрил, среди прочего, поправки к приложениям I, II, IV и V к Конвенции МАРПОЛ для придания обязательной силы относящимся к окружающей среде положениям Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что Комитет по безопасности на море на своей девяносто четвертой сессии одобрил резолюцией MSC.385(94) Введение, в той части, в которой оно касается положений по безопасности, и части I-A и I-B Полярного кодекса, а резолюцией MSC.386(94) – поправки к Конвенции СОЛАС 1974 года для придания обязательной силы относящимся к безопасности положениям Полярного кодекса,

РАССМОТРЕВ на своей шестьдесят восьмой сессии проект Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах,

1 ПРИНИМАЕТ относящиеся к окружающей среде положения Введения и полностью части II-A и II-B Полярного кодекса, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ, что поправки к Введению к Полярному кодексу, касающиеся как вопросов безопасности, так и защиты окружающей среды, должны приниматься в ходе консультаций с Комитетом по безопасности на море;

3 ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что Полярный кодекс начинает действовать 1 января 2017 после вступления в силу соответствующих поправок к приложениям I, II, IV и V к Конвенции МАРПОЛ;

4 ПРЕДЛАГАЕТ ТАКЖЕ Сторонам рассмотреть вопрос о добровольном применении Полярного кодекса, насколько это выполнимо, к судам, не охватываемым Полярным кодексом и эксплуатирующимся в полярных водах;

5 ПРОСИТ Генерального секретаря Организации, для целей статьи 16 2) е) Конвенции МАРПОЛ, направить заверенные копии настоящей резолюции и текста Полярного кодекса, содержащегося в приложении, всем Сторонам Конвенции МАРПОЛ;

6 ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и текста Полярного кодекса, содержащегося в приложении, членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции МАРПОЛ;

7 ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря подготовить сводный заверенный текст Полярного кодекса.

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ
В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ (ПОЛЯРНЫЙ КОДЕКС)**

Содержание

ПРЕАМБУЛА

ВВЕДЕНИЕ

- 1 Цель
- 2 Определения
- 3 Источники опасности
- 4 Структура Кодекса

ЧАСТЬ I-A– МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

ГЛАВА 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1 Структура настоящей части
- 1.2 Определения
- 1.3 Свидетельства и освидетельствования
- 1.4 Эксплуатационные требования
- 1.5 Эксплуатационная оценка

ГЛАВА 2 – НАСТАВЛЕНИЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ (НЭПВ)

- 2.1 Цель
- 2.2 Функциональные требования
- 2.3 Правила

ГЛАВА 3 – КОНСТРУКЦИЯ СУДНА

- 3.1 Цель
- 3.2 Функциональные требования
- 3.3 Правила

ГЛАВА 4 – ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ

- 4.1 Цель
- 4.2 Функциональные требования
- 4.3 Правила

**ГЛАВА 5 – ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ И НЕПРОНИЦАЕМОСТЬ ПРИ ВОЗДЕЙСТВИИ
МОРЯ**

- 5.1 Цель
- 5.2 Функциональные требования
- 5.3 Правила

ГЛАВА 6 – МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

- 6.1 Цель
- 6.2 Функциональные требования
- 6.3 Правила

ГЛАВА 7 – ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ/ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

- 7.1 Цель
- 7.2 Функциональные требования
- 7.3 Правила

ГЛАВА 8 – СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

- 8.1 Цель
- 8.2 Функциональные требования
- 8.3 Правила

ГЛАВА 9 – БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

- 9.1 Цель
- 9.2 Функциональные требования
- 9.3 Правила

ГЛАВА 10 – СВЯЗЬ

- 10.1 Цель
- 10.2 Функциональные требования
- 10.3 Правила

ГЛАВА 11 – ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА

- 11.1 Цель
- 11.2 Функциональное требование
- 11.3 Требования

ГЛАВА 12 –УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ЭКИПАЖЕМ И ПОДГОТОВКА

- 12.1 Цель
- 12.2 Функциональные требования
- 12.3 Правила

ЧАСТЬ I-B – ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОЛОЖЕНИЙ ВВЕДЕНИЯ И ЧАСТИ I-A

- 1 Дополнительные руководящие указания к разделу 2 Введения (определения)
- 2 Дополнительные руководящие указания к главе 1 (Общие положения)
- 3 Дополнительные руководящие указания к главе 2 (Наставление по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ))
- 4 Дополнительные руководящие указания к главе 3 (Конструкция судна)
- 5 Дополнительные руководящие указания к главе 4 (Деление на отсеки и остойчивость)
- 6 Дополнительные руководящие указания к главе 5 (Водонепроницаемость и непроницаемость при воздействии моря)
- 7 Дополнительные руководящие указания к главе 6 (Механические установки)
- 8 Дополнительные руководящие указания к главе 7 (Пожарная безопасность/Противопожарная защита)
- 9 Дополнительные руководящие указания к главе 8 (Спасательные средства и устройства)
- 10 Дополнительные руководящие указания к главе 9 (Безопасность мореплавания)
- 11 Дополнительные руководящие указания к главе 10 (Связь)
- 12 Дополнительные руководящие указания к главе 11 (Планирование рейса)

ЧАСТЬ II-A – МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

ГЛАВА 1 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

- 1.1 Эксплуатационные требования
- 1.2 Требования к конструкции

ГЛАВА 2 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ НАЛИВОМ

- 2.1 Эксплуатационные требования

ГЛАВА 3 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ МОРЕМ В УПАКОВКЕ

ГЛАВА 4 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ С СУДОВ

- 4.1 Определения
- 4.2 Эксплуатационные требования

ГЛАВА 5 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ С СУДОВ

- 5.1 Определения
- 5.2 Эксплуатационные требования

ЧАСТЬ II-B – ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОЛОЖЕНИЙ ВВЕДЕНИЯ И ЧАСТИ II-A

- 1 Дополнительные руководящие указания к главе 1
- 2 Дополнительные руководящие указания к главе 2
- 3 Дополнительные руководящие указания к главе 5
- 4 Дополнительные руководящие указания согласно другим конвенциям и руководствам, касающимся окружающей среды

ДОБАВЛЕНИЕ I

Форма свидетельства для судов, эксплуатирующихся в полярных водах
(Свидетельство судна полярного плавания)
Перечень оборудования к Свидетельству судна полярного плавания

ДОБАВЛЕНИЕ II

Типовое содержание наставления по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ)

ПРЕАМБУЛА

1 Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, разработан в качестве дополнения к имеющимся документам ИМО с целью усиления безопасности эксплуатации судов и снижения негативного воздействия судоходства на человека и окружающую среду в отдаленных и уязвимых полярных водах, в которых, потенциально, преобладают суровые условия.

2 В Кодексе признается, что при эксплуатации в полярных водах к судам, судовым системам и к эксплуатации могут предъявляться дополнительные требования, помимо тех, которые предписываются Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года, Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками, внесенными Протоколом 1997 года (Конвенция МАРПОЛ), и другими соответствующими обязательными к применению документами ИМО.

3 В Кодексе признается, что для полярных вод присущи, помимо обычных, дополнительные навигационные требования. Для многих районов в настоящее время могут отсутствовать подходящие карты для прибрежного плавания. Признается, что могут существовать не выявленные и не отмеченные на картах отмели.

4 В Кодексе также признается, что деятельность человека, такая как эксплуатация судов, с большой вероятностью может нанести вред прибрежным сообществам Арктики, а для полярных экосистем такое причинение вреда является фактом.

5 Существует взаимосвязь между дополнительными мерами безопасности и защитой окружающей среды, поскольку любые меры безопасности, направленные на снижение вероятности аварии, в целом окажут положительное воздействие на окружающую среду.

6 Хотя арктические и антарктические воды имеют схожие черты, между ними существуют и значительные различия. Поэтому, хотя Кодекс предназначен для применения как к арктическим, так и антарктическим водам, в нем учтены также правовые и географические различия между этими двумя районами.

7 При разработке Кодекса применялись ключевые принципы основанного на риске подхода при определении сферы применения и целостного подхода при снижении выявленных рисков.

ВВЕДЕНИЕ

1 Цель

Цель настоящего Кодекса заключается в обеспечении безопасной эксплуатации судов и защиты полярной окружающей среды через рассмотрение рисков, характерных для полярных вод, снижение которых не рассматривается в достаточной мере в других документах Организации.

2 Определения

Для целей настоящего Кодекса используемые термины имеют значения, которые определены в следующих пунктах. Термины, используемые в части I-A, определены в Конвенции СОЛАС. Термины, используемые в части II-A, определены в статье 2 Конвенции МАРПОЛ и в соответствующих приложениях к ней.

- 2.1 *Судно категории А* означает судно, спроектированное для эксплуатации в полярных водах по меньшей мере в условиях однолетнего льда средней толщины с возможными включениями старого льда.
- 2.2 *Судно категории В* означает не включенное в категорию А судно, которое спроектировано для эксплуатации в полярных водах по меньшей мере в условиях тонкого однолетнего льда с возможными включениями старого льда.
- 2.3 *Судно категории С* означает судно, спроектированное для эксплуатации в условиях отдельных льдин или в менее жестких ледовых условиях, чем те, которые предусмотрены для категорий А и В.
- 2.4 *Однолетний лед* означает морской лед, просуществовавший не более одной зимы, развивающийся из молодого льда, толщина которого составляет 0,3–2,0 м.
- 2.5 *Чистая вода* означает отсутствие льда. Если лед присутствует в каком-либо виде, этот термин не должен использоваться.
- 2.6 *Лед материкового происхождения* означает плавучий лед, образовавшийся на суше или на ледяном шельфе.
- 2.7 *Конвенция МАРПОЛ* означает Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 году, измененную Протоколом 1978 года к ней, с поправками, внесенными Протоколом 1997 года.
- 2.8 *Однолетний лед средней толщины* означает однолетний лед толщиной 0,7–1,2 м.
- 2.9 *Старый лед* означает 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.
- 2.10 *Отдельные льдины* означают большое судоходное водное пространство, на котором сплоченность морского льда составляет менее 1/10. Лед материкового происхождения отсутствует.
- 2.11 *Организация* означает Международную морскую организацию.

2.12 *Морской лед* означает любую форму льда, встречающегося в море и образовавшегося в результате замерзания морской воды.

2.13 *Конвенция СОЛАС* означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками.

2.14 *Конвенция ПДНВ* означает Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.

2.15 *Тонкий однолетний лед* означает однолетний лед толщиной 0,3–0,7 м.

3 Источники опасности

3.1 В Полярном кодексе рассматриваются опасности, которые могут стать причиной увеличения уровня риска в результате повышенной вероятности возникновения, более серьезных последствий или сочетания того и другого:

- .1 лед, поскольку он может оказывать влияние на конструкции корпуса, характеристики остойчивости, механизмы, навигацию, производственную среду на открытом воздухе, выполнение задач по техническому обслуживанию и готовности к чрезвычайным ситуациям, а также быть причиной отказов оборудования и систем безопасности;
- .2 обледенение верхних конструкций, способное вызывать снижение остойчивости и влиять на работоспособность оборудования;
- .3 низкие температуры, поскольку они влияют на производственную среду и работоспособность людей, выполнение задач по техническому обслуживанию и готовности к чрезвычайным ситуациям, на свойства материалов и эффективность оборудования, продолжительность выживания и работу оборудования и систем безопасности;
- .4 длительные периоды темного или светлого времени суток, поскольку это может воздействовать на мореплавание и на работоспособность людей;
- .5 высокие широты, поскольку они оказывают влияние на навигационные системы, системы связи и на качество визуальной информации о ледовых условиях;
- .6 удаленность и возможный недостаток точных и полных гидрографических данных и информации, недостаток средств навигационного ограждения и навигационных знаков при повышенной вероятности посадки на грунт, усугубленной отдаленным нахождением, ограниченным количеством средств САР, готовых к немедленному развертыванию, замедленным реагированием в случае чрезвычайной ситуации и ограниченными коммуникационными возможностями, что может повлиять на реагирование в случае аварии;
- .7 возможное недостаточное количество опыта у экипажа судна в том, что касается работы в полярных условиях, вероятность человеческих ошибок;
- .8 возможный недостаток подходящего оборудования для реагирования в чрезвычайных ситуациях, что может стать причиной понижения эффективности мер по снижению масштабов последствий;

- .9 быстро изменяющиеся суровые погодные условия, что может усугублять последствия инцидентов; и
- .10 характеристики окружающей среды с точки зрения чувствительности к вредным веществам и другим воздействиям, а также необходимости более длительного времени для восстановления окружающей среды.

3.2 Уровни риска в полярных водах могут быть различны в зависимости от географического положения, времени года в том, что касается продолжительности светового дня, степени ледяного покрова и т.д. Поэтому меры, необходимые для смягчения последствий упомянутых выше конкретных опасностей, могут варьироваться в границах полярных вод и быть различными в полярных водах Арктики и Антарктики.

4 Структура Кодекса

Кодекс состоит из Введения, частей I и II. Во Введении содержатся положения обязательного характера, применимые к частям I и II. Часть I подразделяется на часть I-A, в которой содержатся обязательные положения по мерам безопасности, и часть I-B, в которой содержатся рекомендации по безопасности. Часть II подразделяется на часть II-A, в которой содержатся обязательные положения по предотвращению загрязнения, и часть II-B, в которой содержатся рекомендации по предотвращению загрязнения.

- 5 **Рисунки, иллюстрирующие район Антарктики и арктические воды, как определено в правилах XIV/1.2 и XIV/1.3 Конвенции СОЛАС, соответственно, и в правилах 1.11.7 и 46.2 Приложения I; правилах 13.8.1 и 21.2 Приложения II; правилах 17.2 и 17.3 Приложения IV; правилах 1.14.7 и 13.2 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ**

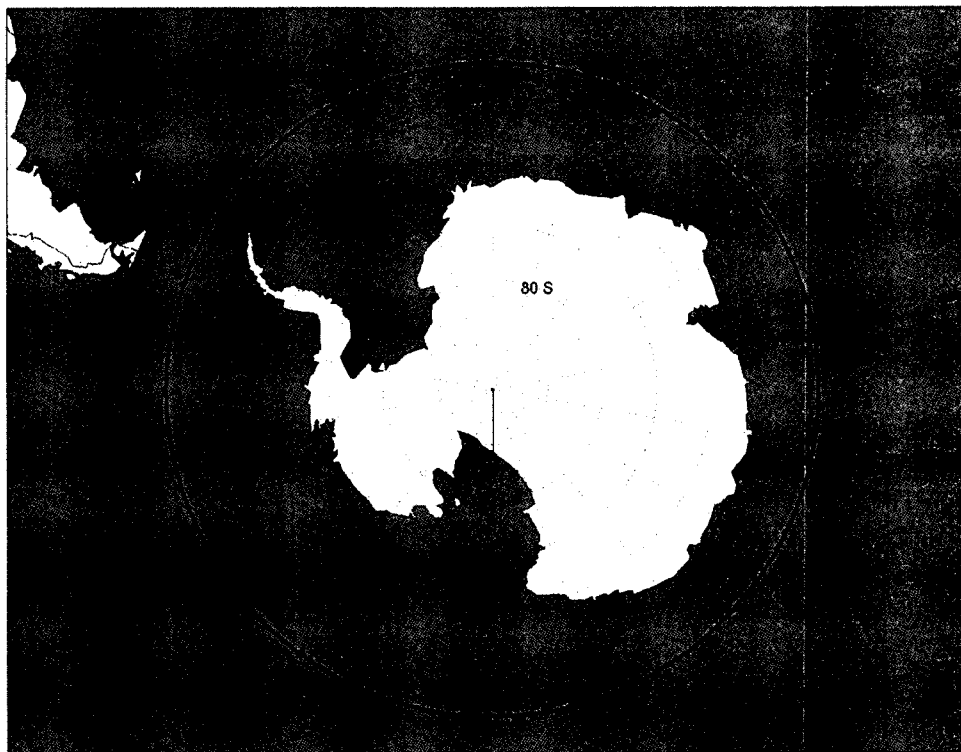


Рисунок 1. Граница зоны антарктических вод

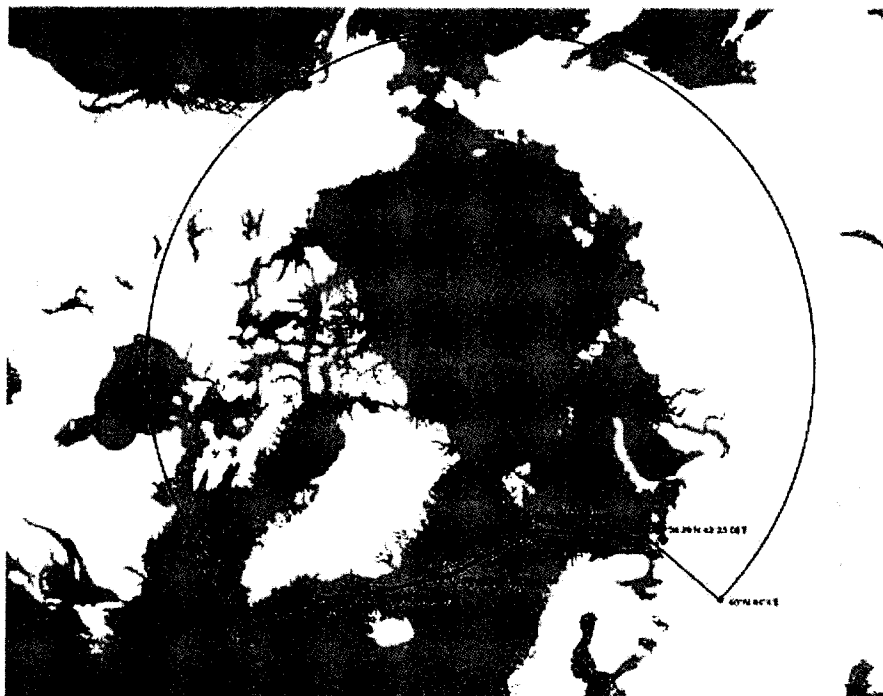


Рисунок 2. Граница зоны арктических вод

ЧАСТЬ I-A

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

ГЛАВА 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Структура настоящей части

В каждую главу в настоящей части включены общая цель главы, функциональные требования для достижения этой цели и правила. Считается, что судно отвечает какому-либо функциональному требованию, изложенному в настоящей части, когда:

- .1 конструкция и устройство судна отвечают всем правилам, относящимся к данному функциональному требованию; или
- .2 соответствующая конструкция и устройство судна полностью или частично были подвержены анализу и были одобрены в соответствии с правилом 4 главы XIV Конвенции СОЛАС, а любые остающиеся части судна отвечают соответствующим правилам.

1.2 Определения

В дополнение к определениям, включенным в соответствующие главы Конвенции СОЛАС и во Введение к настоящему Кодексу, в настоящей части применяются следующие определения.

1.2.1 *Айсберговые воды* означают большое судоходное водное пространство, в котором присутствует лед материкового происхождения сплоченностью менее 1/10. Может присутствовать *морской лед*, хотя общая сплоченность всего льда не должна превышать 1/10.

1.2.2 *Судно проводки* означает любое судно, имеющее более высокие возможности хода в ледовых условиях и проходящее вместе с другим судном.

1.2.3 *Операция проводки* означает любую операцию, при которой движение судна осуществляется при участии судна проводки.

1.2.4 *Обитаемая среда* означает вентилируемую среду, защищающую от гипотермии.

1.2.5 *Ледокол* означает 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.

1.2.6 *Ледовый класс* означает символ класса, присвоенный судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией, и демонстрирующий, что судно спроектировано для плавания в условиях морского льда.

1.2.7 *Максимальное расчетное время спасания* означает время, принятое при конструкции оборудования и системы, обеспечивающих жизнеспособность. Оно должно составлять не менее 5 суток.

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

1.2.9 *Среднесуточная нижняя температура (ССНТ)* означает 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 Администрации.

1.2.10 *Полярный класс (ПК)* означает ледовый класс, присвоенный судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией, на основании унифицированных требований МАКО.

1.2.11 *Полярная рабочая температура (ПРТ)* означает температуру, установленную для судна, предназначенного для эксплуатации в условиях низкой температуры воздуха, она должна устанавливаться по меньшей мере на 10°C ниже самой низкой ССНТ для предусмотренного сезона и района эксплуатации в полярных водах.

1.2.12 *Судно, предназначенное для эксплуатации в условиях низкой температуры воздуха*, означает судно, которое предназначено для выполнения рейсов в районах или через районы, в которых самая низкая среднесуточная нижняя температура (ССНТ) составляет менее -10°C.

1.2.13 *Танкеры* означают нефтяные танкеры, как они определены в правиле II-1/2.22 Конвенции СОЛАС, танкеры-химовозы, как они определены в правиле II-1/3.19 Конвенции СОЛАС, и газовозы, как они определены в правиле VII/11.2 Конвенции СОЛАС.

1.2.14 *Верхняя ледовая ватерлиния* означает ватерлинию, определенную максимальными осадками носом и кормой при эксплуатации в ледовых условиях.

1.3 Свидетельства и освидетельствования

1.3.1 На каждом судне, к которому применяется настоящий Кодекс, должно иметься действительное свидетельство судна полярного плавания.

1.3.2 За исключением предусмотренного в пункте 1.3.3 свидетельство судна полярного плавания выдается после проведения первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, которое отвечает соответствующим требованиям настоящего Кодекса.

1.3.3 Если для судов категории С по оценке в пункте 1.5 установлено, что для соблюдения Полярного кодекса никакого дополнительного оборудования или конструктивных изменений не требуется, свидетельство судна полярного плавания может быть выдано на основании документального подтверждения того, что судно отвечает всем соответствующим требованиям Полярного кодекса. В этом случае для сохранения действительности свидетельства во время следующего запланированного освидетельствования должно быть проведено освидетельствование на судне.

1.3.4 Указанное в настоящем правиле свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, признанными Администрацией, в соответствии с правилом XI-1/1 Конвенции СОЛАС. В каждом случае полную ответственность за данное свидетельство принимает на себя Администрация.

1.3.5 Свидетельство судна полярного плавания составляется в соответствии с формой, приведенной в добавлении I к части I-A настоящего Кодекса. Если используется не английский, французский или испанский язык, в свидетельстве должен содержаться перевод на один из этих языков.

1.3.6 Срок действия свидетельства судна полярного плавания и даты освидетельствований и подтверждения должны быть гармонизированы с соответствующими свидетельствами Конвенции СОЛАС согласно положениям правила I/14 Конвенции СОЛАС. В свидетельстве должно иметься дополнение с требуемым Кодексом перечнем оборудования.

1.3.7 Если применимо, в свидетельство должна включаться ссылка на методологию оценки эксплуатационных возможностей и ограничений при эксплуатации во льдах в соответствии с требованиями Администрации с учетом руководства, разработанного Организацией.

1.4 Эксплуатационные требования

1.4.1 Если прямо не указано иное, судовые системы и оборудование, которые рассматриваются в настоящем Кодексе, должны по меньшей мере отвечать эксплуатационным требованиям, указанным в Конвенции СОЛАС.

1.4.2 Для судов, эксплуатирующихся при низких температурах воздуха, должна указываться полярная рабочая температура (ПРТ), которая должна быть по меньшей мере на 10°C ниже самой низкой ССНТ для предусмотренного сезона и района эксплуатации в полярных водах. Системы и оборудование, требуемые настоящим Кодексом, должны при ПРТ сохранять полную работоспособность.

1.4.3 Для судов, эксплуатирующихся при низких температурах воздуха, системы и оборудование жизнеобеспечения должны сохранять полную работоспособность при ПРТ в течение максимального расчетного времени спасания.

1.5 Эксплуатационная оценка

Для того чтобы установить процедуры или эксплуатационные ограничения, должна проводиться оценка судна и его оборудования с учетом следующего:

- .1 ожидаемый диапазон условий эксплуатации и окружающей среды, таких как:
 - .1 эксплуатация при низких температурах воздуха;
 - .2 эксплуатация в ледовых условиях;
 - .3 эксплуатация в условиях высоких широт; и
 - .4 вероятность покидания судна с высадкой на лед или на берег;
- .2 виды опасности, перечисленные в разделе 3 Введения, в зависимости от случая; и
- .3 дополнительные виды опасности, если таковые выявлены.

ГЛАВА 2 – НАСТАВЛЕНИЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ (НЭПВ)

2.1 Цель

Цель настоящей главы заключается в том, чтобы предоставить собственнику, оператору, капитану и экипажу судна достаточную информацию по эксплуатационным возможностям и ограничениям судна с тем, чтобы оказать им поддержку в процессе принятия решений.

2.2 Функциональные требования

2.2.1 Для достижения цели, указанной в пункте 2.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования.

2.2.2 В наставлении должна указываться конкретная для данного судна информация о возможностях и ограничениях в отношении оценки, требуемой в пункте 1.5.

2.2.3 В наставление должны быть включены конкретные процедуры, которые необходимо выполнять при обычной эксплуатации и с тем, чтобы избежать условий, при которых превышены возможности судна, или в нем должна делаться ссылка на такие процедуры.

2.2.4 В наставление должны быть включены конкретные процедуры, которые необходимо выполнять в случае инцидентов в полярных водах, или в нем должна делаться ссылка на такие процедуры.

2.2.5 В наставление должны быть включены конкретные процедуры, которые необходимо выполнять в случае возникновения условий, при которых превышены возможности и ограничения конкретного судна, указанные в пункте 2.2.2, или в нем должна делаться ссылка на такие процедуры.

2.2.6 В наставление должны быть включены конкретные процедуры, которые необходимо выполнять при использовании ледокольной поддержки, в зависимости от случая, или в нем должна делаться ссылка на такие процедуры.

2.3 Правила

2.3.1 Для соблюдения функциональных требований раздела 2.2 на судне должно иметься наставление.

2.3.2 Для соблюдения функциональных требований пункта 2.2.2 в наставлении должна содержаться, если это применимо, методология, используемая для определения возможностей и ограничений в ледовых условиях.

2.3.3 Для соблюдения функциональных требований пункта 2.2.3 в наставлении должны содержаться основанные на рисках процедуры в отношении следующего:

- .1 планирование рейса с тем, чтобы избежать ледовых и/или температурных условий, при которых превышены расчетные возможности или ограничения судна;
- .2 меры для получения прогнозов окружающей обстановки;
- .3 способы решения проблем, связанных с ограниченным характером имеющихся данных гидрографического, метеорологического и навигационного характера;
- .4 эксплуатация оборудования, требуемого согласно другим главам настоящего Кодекса; и
- .5 осуществление специальных мер, предназначенных для поддержания работоспособности оборудования и систем при низких температурах, обледенении верхних конструкций и в присутствии морского льда, в зависимости от случая.

2.3.4 Для соблюдения функциональных требований пункта 2.2.4 в наставлении должны содержаться основанные на рисках процедуры, которые необходимо выполнять:

- .1 при обращении в спасательные службы в случае необходимости спасения, операций САР, ликвидации разлива и т.д., в зависимости от случая; и
- .2 в случае судов, имеющих ледовые усиления в соответствии с главой 3, – процедуры по поддержанию жизнеобеспечения и целостности судна на случай продолжительного блокирования судна льдами.

2.3.5 Для соблюдения функциональных требований пункта 2.2.5 в наставлении должны содержаться основанные на рисках процедуры, которые необходимо выполнять в отношении мер, которые необходимо принимать в случае ледовых и/или температурных условий, при которых превышены расчетные возможности или ограничения судна.

2.3.6 Для соблюдения функциональных требований пункта 2.2.6 в наставлении должны содержаться основанные на рисках процедуры по мониторингу и обеспечению безопасности при эксплуатации во льдах, насколько это применимо, включая любые требования по операциям проводки или ледокольной поддержки. Могут применяться различные эксплуатационные ограничения в зависимости от того, работает ли судно самостоятельно или с ледокольной проводкой. Если необходимо, в НЭПВ должны быть указаны оба варианта.

ГЛАВА 3 – КОНСТРУКЦИЯ СУДНА

3.1 Цель

Цель настоящей главы заключается в обеспечении того, чтобы материал и размеры элементов конструкций сохраняли свою конструктивную целостность при действии общих и местных нагрузок под воздействием внешней среды и условий.

3.2 Функциональные требования

Для достижения цели, указанной в пункте 3.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования:

- .1 для судов, предназначенных для эксплуатации при низкой температуре воздуха, используемые материалы должны быть пригодными для эксплуатации при ПРТ судна; и
- .2 на судах с ледовыми усилениями конструкции судна должны быть спроектированы таким образом, чтобы выдерживать как общие, так и местные нагрузки на конструкцию, предусмотренные для предполагаемых ледовых условий.

3.3 Правила

3.3.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 3.2.1, выше, материалы открытых конструкций судна должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности на основании повышенной рабочей температуры.

3.3.2 Для соблюдения функциональных требований пункта 3.2.2, выше, применяется следующее:

- .1 размеры связей судов категории А одобряются Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности;
- .2 размеры связей судов категории В одобряются Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности;
- .3 размеры связей судов категории С с ледовыми усилениями одобряются Администрацией или признанной ею организацией с учетом приемлемых стандартов, соответствующих типам и сплоченности льда, присутствующих для района эксплуатации; и
- .4 для судов категории С ледовое усиление не требуется, если, по мнению Администрации, конструкция судна является достаточной для предполагаемой эксплуатации.

ГЛАВА 4 – ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ

4.1 Цель

Целью настоящей главы является обеспечение надлежащего деления на отсеки и остойчивости в неповрежденном и поврежденном состоянии.

4.2 Функциональные требования

Для достижения цели, указанной в пункте 4.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования:

- .1 когда судно подвергается обледенению, оно должно обладать достаточной остойчивостью в неповрежденном состоянии; и
- .2 суда категорий А и В, находящиеся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, должны обладать достаточной остаточной остойчивостью, чтобы выдерживать вызванные льдом повреждения.

4.3 Правила

4.3.1 Остойчивость в неповрежденном состоянии

4.3.1.1 Для соблюдения функционального требования пункта 4.2.1 расчеты остойчивости для судов, эксплуатирующихся в таких районах и в такие периоды, когда возможно обледенение, должны быть выполнены с учетом следующих допусков на обледенение:

- .1 30 кг/м² на открытых палубах и переходных мостиках;
- .2 7,5 кг/м² для проекции боковой поверхности на каждый из бортов судна выше ватерлинии; и

- .3 площадь боковой проекции несплошных поверхностей лееров, гиков, рангоута (кроме мачт) и такелажа судов, не имеющих парусного вооружения, и площадь боковой проекции других мелких предметов должна быть учтена посредством увеличения суммарной площади проекции сплошных поверхностей на 5% и статического момента этой площади на 10%.

4.3.1.2 Суда, эксплуатирующиеся в таких районах и в такие периоды, когда возможно обледенение, должны быть:

- .1 спроектированы так, чтобы свести обледенение к минимуму; и
- .2 снабжены средствами для удаления льда, которые может потребовать Администрация, например электрическими и пневматическими устройствами и/или специальными инструментами, такими как топоры или деревянные молотки, для удаления льда с фальшборта, лееров и надстроек.

4.3.1.3 Информация по допущению на обледенение, включенному в расчеты остойчивости, должна быть приведена в НЭПВ.

4.3.1.4 За обледенением должен проводиться мониторинг, и должны приниматься соответствующие меры, направленные на то, чтобы обледенение не превышало величин, указанных в НЭПВ.

4.3.2 Остойчивость в поврежденном состоянии

4.3.2.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 4.2.2 суда категорий А и В, находящиеся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, должны быть в состоянии выдерживать затопление, вызванное пробоиной в корпусе от контакта со льдом. Остаточная остойчивость после ледового повреждения должна быть такой, чтобы фактор s_i , как он определен в правилах II-1/7-2.2 и II-1/7-2.3 Конвенции СОЛАС, был равен единице для всех состояний загрузки, использованных для расчета достижимого индекса деления на отсеки согласно правилу II-1/7 Конвенции СОЛАС. Однако для грузовых судов, которые отвечают правилам по делению на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии другого документа, разработанного Организацией, как предусмотрено правилом II-1/4.1 Конвенции СОЛАС, критерии остаточной остойчивости этого документа должны быть выполнены для каждого из состояний загрузки.

4.3.2.2 При демонстрации соответствия пункту 4.3.2.1 должны приниматься следующие размеры вызванного льдом повреждения:

- .1 продольная протяженность составляет 4,5% длины самой высокой ледовой ватерлинии, если центр расположен в нос от точки, соответствующей максимальной ширине самой высокой ледовой ватерлинии, и 1,5% длины самой высокой ледовой ватерлинии в других случаях, а повреждение расположено в любом месте по длине судна;
- .2 поперечная глубина пробоины, измеренная перпендикулярно обшивке по всей площади повреждения, составляет 760 мм; и
- .3 протяженность по вертикали – меньшее из значений 20% осадки для самой высокой ледовой ватерлинии или протяженности по длине, а повреждение предполагается в любом месте по вертикали между килем и уровнем, соответствующим 120% осадки по самую высокую ледовую ватерлинию.

ГЛАВА 5 – ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ И НЕПРОНИЦАЕМОСТЬ ПРИ ВОЗДЕЙСТВИИ МОРЯ

5.1 Цель

Цель настоящей главы заключается в том, чтобы предоставить меры по обеспечению водонепроницаемости и непроницаемости при воздействии моря.

5.2 Функциональные требования

Для достижения цели, указанной в пункте 5.1, выше, все средства закрытия и двери, обеспечивающие водонепроницаемость судна и его непроницаемость при воздействии моря, должны находиться в рабочем состоянии.

5.3 Правила

Для соблюдения функциональных требований пункта 5.2, выше, применяется следующее:

- .1 для судов, эксплуатирующихся в таких районах и в такие периоды, когда возможно обледенение, должны быть предусмотрены средства для удаления скопления льда и снега вокруг люков и дверей или для предотвращения такого скопления; и
- .2 кроме того, к судам, предназначенным для эксплуатации при низкой температуре воздуха, применяется следующее:
 - .1 если крышки люков или двери управляются гидравлическим приводом, должны быть предусмотрены средства для предотвращения замерзания жидкости или ее чрезмерной вязкости; и
 - .2 водонепроницаемые и непроницаемые при воздействии моря двери, крышки люков и средства закрытия, которые находятся вне пределов обитаемой среды и в которые требуется доступ при нахождении судна в море, должны иметь такую конструкцию, чтобы ими мог управлять персонал, одетый в теплую зимнюю одежду, включая толстые рукавицы.

ГЛАВА 6 – МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

6.1 Цель

Цель настоящей главы заключается в обеспечении необходимого функционирования механических установок для безопасной эксплуатации судов.

6.2 Функциональные требования

6.2.1 Для достижения цели, указанной в пункте 6.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования.

6.2.1.1 Механические установки должны функционировать при ожидаемых окружающих условиях с учетом следующего:

- .1 обледенение и/или скопление снега;

- .2 всасывание льда с забортной водой;
- .3 замерзание и повышенная вязкость жидкостей;
- .4 температура принимаемой забортной воды; и
- .5 всасывание снега.

6.2.1.2 Кроме того, на судах, предназначенных для эксплуатации при низких температурах воздуха:

- .1 механические установки должны функционировать при ожидаемых окружающих условиях также с учетом следующего:
 - .1 холодный и плотный забираемый воздух; и
 - .2 потеря заряда аккумулятора или другого прибора накопленной энергии; и
- .2 используемые материалы должны быть пригодны для эксплуатации при ПРТ судна.

6.2.1.3 Кроме того, для судов с ледовыми усилениями в соответствии с главой 3 механические установки должны функционировать при ожидаемых окружающих условиях с учетом нагрузок, непосредственно вызванных взаимодействием со льдом.

6.3 Правила

6.3.1 Для соблюдения функционального требования пункта 6.2.1.1, выше, с учетом ожидаемых окружающих условий, применяется следующее:

- .1 механические установки и относящееся к ним оборудование должны быть защищены от воздействия обледенения и/или скопления снега, всасывания льда с забортной водой, замерзания и повышенной вязкости жидкостей, температуры забираемой забортной воды и всасывания снега;
- .2 вязкость рабочих жидкостей должна поддерживаться в пределах, обеспечивающих работу механизмов; и
- .3 устройства для подачи забортной воды для систем механических установок должны иметь такую конструкцию, чтобы предотвратить всасывание льда, либо их работоспособность должна обеспечиваться каким-либо иным способом.

6.3.2 Кроме того, для судов, предназначенных для эксплуатации при низких температурах воздуха, применяется следующее:

- .1 для соблюдения функционального требования пункта 6.2.1.2, выше, механические и электрические установки и оборудование, подверженные внешнему воздействию, должны функционировать при ПРТ;
- .2 для соблюдения функционального требования пункта 6.2.1.2.1, выше, должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие, чтобы температура поступающего в двигатели воздуха для двигателей внутреннего

сгорания, приводящих в движение существенные механизмы, поддерживалась в соответствии с критериями, предусмотренными изготовителем двигателя; и

- .3 для соблюдения функциональных требований пункта 6.2.1.2.2, выше, материалы механизмов и фундаментов, подверженных внешнему воздействию, должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности на основании ПРТ.

6.3.3 Кроме того, для судов с ледовыми усилениями в соответствии с главой 3 для соблюдения функциональных требований пункта 6.2.1.3, выше, применяется следующее:

- .1 размеры лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства и других выступающих частей на судах категории А должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности;
- .2 размеры лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства и других выступающих частей на судах категории В должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности; и
- .3 размеры лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства и других выступающих частей на судах с ледовыми усилениями категории С должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом приемлемых стандартов, подходящих для типов и сплоченности льда, присущих для района эксплуатации.

ГЛАВА 7 – ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ/ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

7.1 Цель

Цель настоящей главы заключается в том, чтобы обеспечить, чтобы противопожарные системы и средства были эффективными и находились в рабочем состоянии и чтобы были доступны средства эвакуации, с тем чтобы люди на судне при ожидаемых окружающих условиях могли безопасно и быстро проследовать с целью эвакуации на палубу посадки в спасательные шлюпки и плоты.

7.2 Функциональные требования

7.2.1 Для достижения цели, указанной в пункте 7.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования:

- .1 все компоненты систем и средств пожарной безопасности, если они установлены таким образом, что подвергаются воздействию внешней среды, должны быть защищены от обледенения и скопления снега;
- .2 органы управления местным оборудованием и механизмами должны быть расположены таким образом, чтобы избежать замерзания, скопления снега и обледенения и чтобы к ним сохранялся постоянный доступ;

- .3 в конструкции систем и средств пожарной безопасности должна учитываться необходимость того, чтобы люди, когда это требуется, надевали громоздкое и стесняющее движения снаряжение для защиты от холода;
- .4 должны быть предусмотрены средства для того, чтобы удалять скопившийся лед и снег от мест доступа или чтобы предотвращать скопление льда и снега; и
- .5 средства пожаротушения должны быть пригодны для использования по назначению.

7.2.2 Кроме того, для судов, предназначенных к эксплуатации при низкой температуре воздуха, применяется следующее:

- .1 конструкция всех компонентов систем и средств пожарной безопасности должна быть такой, чтобы обеспечивать их готовность к использованию и эффективность при ПРТ; и
- .2 материалы, используемые в противопожарных системах, открытых воздействию внешней среды, должны быть пригодны для эксплуатации при ПРТ.

7.3 Правила

7.3.1 Для соблюдения требования пункта 7.2.1.1 применяется следующее:

- .1 отсечные и нагнетательные/вакуумные клапаны в местах, открытых внешнему воздействию, должны быть защищены от обледенения, и к ним должен сохраняться постоянный доступ; и
- .2 все переносное радиооборудование двусторонней связи должно функционировать при ПРТ.

7.3.2 Для соблюдения требования пункта 7.2.1.2 применяется следующее:

- .1 пожарные насосы, включая аварийные пожарные насосы, насосы для создания водяного тумана и для водораспыления, должны быть расположены в отсеках, в которых поддерживается температура выше точки замерзания;
- .2 пожарная магистраль должна быть устроена таким образом, чтобы открытые внешнему воздействию участки могли быть изолированы и чтобы были обеспечены средства осушения таких участков. Нет необходимости, чтобы пожарные рукава и стволы были постоянно подключены к пожарной магистрали, они могут храниться в защищенном месте вблизи пожарных рожков;
- .3 снаряжение пожарного должно храниться в теплом месте на судне; и
- .4 если стационарные системы водяного пожаротушения расположены в помещении, отдельном от помещения для главных пожарных насосов, и в них используются отдельные приемные патрубки для забортной воды, для этих патрубков также должна быть предусмотрена возможность очистки от скопления льда.

7.3.3 Кроме того, к судам, предназначенным для эксплуатации при низких температурах воздуха, применяется следующее:

- .1 для соблюдения требования пункта 7.2.2.1 в местах, защищенных от температур замерзания, должны быть расположены переносные и передвижные огнетушители, насколько это практически осуществимо. В местах, подверженных температурам замерзания, должны быть предусмотрены огнетушители, способные функционировать при ПРТ; и
- .2 для соблюдения функциональных требований пункта 7.2.2.2, выше, материалы противопожарных систем, открытых внешнему воздействию, должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности на основании ПРТ.

ГЛАВА 8 – СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

8.1 Цель

Цель настоящей главы – обеспечить безопасное покидание судна, эвакуацию и выживание.

8.2 Функциональные требования

Для достижения цели, указанной в пункте 8.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования:

8.2.1 *Выход наружу*

8.2.1.1 Открытые внешнему воздействию пути выхода должны оставаться доступными и безопасными с учетом возможного обледенения конструкций и скопления снега.

8.2.1.2 Спасательные шлюпки и плоты, а также устройства мест сбора и посадки в спасательные шлюпки и плоты должны обеспечивать безопасное оставление судна с учетом возможных неблагоприятных внешних условий во время чрезвычайной ситуации.

8.2.2 *Эвакуация*

Все спасательные средства и относящееся к ним оборудование должно обеспечивать безопасную эвакуацию и оставаться работоспособным при возможных неблагоприятных окружающих условиях в течение максимального расчетного времени спасания.

8.2.3 *Выживание*

8.2.3.1 Для всех людей на судне должна быть предусмотрена необходимая термическая защита с учетом предполагаемого рейса, ожидаемых погодных условий (холод и ветер), а также вероятности нахождения в полярной воде, в зависимости от случая.

8.2.3.2 В спасательных средствах и относящемся к ним оборудовании должна быть предусмотрена вероятность функционирования в течение длительных периодов темноты с учетом предполагаемого рейса.

8.2.3.3 С учетом присутствия любых видов опасности, как определено при проведении оценки в главе 1, должны быть предусмотрены ресурсы для обеспечения выживания после оставления судна либо в воде, либо на льду или на берегу в течение максимального расчетного времени спасания. Эти ресурсы должны обеспечивать:

- .1 пригодную для жизни среду;
- .2 защиту людей от воздействия холода, ветра и солнца;
- .3 пространство для размещения людей, одетых в термическую одежду в соответствии с окружающими условиями;
- .4 средства для приготовления питания;
- .5 безопасные места входа и выхода; и
- .6 средства связи с силами спасания.

8.3 Правила

8.3.1 Выход наружу

Для соблюдения функциональных требований пунктов 8.2.1.1 и 8.2.1.2, выше, применяется следующее:

- .1 для судов, подверженных обледенению, должны быть предусмотрены средства 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 с путей доступа к спасательным шлюпкам и плотам или средства для предотвращения обледенения всего вышеуказанного или скопления снега;
- .2 кроме того, на судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, открытые внешнему воздействию пути выхода наружу должны быть устроены таким образом, чтобы не препятствовать прохождению людей, одетых в одежду в соответствии с полярными условиями; и
- .3 кроме того, для судов, предназначенных для эксплуатации при низких температурах воздуха, должна быть проведена оценка устройств посадки в спасательные средства, при этом должно необходимым образом учитываться, что на людях может быть надета дополнительная полярная одежда.

8.3.2 Эвакуация

Для соблюдения функционального требования пункта 8.2.2, выше, применяется следующее:

- .1 на судах должны иметься средства для безопасной эвакуации людей, включая безопасное развертывание средств выживания при эксплуатации в покрытых льдом водах или непосредственно на льду, в зависимости от случая; и
- .2 если правила настоящей главы выполняются посредством добавления устройств, для которых требуется источник энергии, такой источник должен работать независимо от основного судового источника энергии.

8.3.3 **Выживание**

8.3.3.1 Для соблюдения функционального требования пункта 8.2.3.1, выше, применяется следующее:

- .1 на пассажирских судах для каждого человека на борту должен быть предусмотрен гидрокостюм соответствующего размера или теплозащитное средство; и
- .2 если требуется гидрокостюм, это должен быть гидрокостюм с теплоизолирующим слоем.

8.3.3.2 Кроме того, на судах, для которых предполагается эксплуатация во время продолжительных периодов темноты, для соблюдения функциональных требований пункта 8.2.3.2, выше, для каждой спасательной шлюпки должны быть предусмотрены прожекторы, пригодные для длительной работы, для обнаружения льдов.

8.3.3.3 Для соблюдения функционального требования пункта 8.2.3.3, выше, применяется следующее:

- .1 спасательные шлюпки должны быть только частично закрытого типа или полностью закрытого типа;
- .2 с учетом оценки, указанной в главе 1, выше, должны быть обеспечены соответствующие ресурсы по выживанию как для индивидуальных (индивидуальное снаряжение для выживания), так и для общих (групповое снаряжение для выживания) потребностей следующим образом:
 - .1 спасательные средства и групповое снаряжение для выживания, обеспечивающее надежную защиту всех людей на судне от прямого охлаждения под воздействием ветра;
 - .2 индивидуальное снаряжение для выживания в сочетании со спасательными средствами или групповым снаряжением для выживания, обеспечивающее достаточную термоизоляцию для поддержания температуры внутренней части тела человека; и
 - .3 индивидуальное снаряжение для выживания, обеспечивающее достаточную защиту для предотвращения обморожения конечностей; и
- .3 кроме того, если в оценке, требуемой согласно пункту 1.5, выявлена возможность оставления судна и высадки на лед или на берег, применяется следующее:
 - .1 должно иметься групповое снаряжение для выживания, за исключением случаев, когда эквивалентный уровень жизнеобеспечения может быть достигнут при помощи обычных спасательных средств судна;
 - .2 если требуется, на судне в легкодоступных местах, насколько возможно близко от мест сбора или посадки в спасательные средства, должно храниться индивидуальное и групповое снаряжение для выживания в количестве, достаточном для 110% людей на судне;

- .3 контейнеры для хранения группового снаряжения для выживания должны быть плавучими и должны иметь такую конструкцию, чтобы их можно было легко перемещать по льду;
- .4 если при оценке выявлена необходимость наличия на судне индивидуального и группового снаряжения для выживания, должны быть указаны средства, обеспечивающие, чтобы это снаряжение было доступным после оставления судна;
- .5 если дополнительное снаряжение перевозится вместе с людьми, необходимо, чтобы спасательные шлюпки и плоты, а также устройства их спуска имели достаточное пространство и грузоподъемность для размещения такого дополнительного снаряжения;
- .6 пассажиры должны получить инструктаж по применению индивидуального снаряжения для выживания и по действиям, которые необходимо предпринимать в случае чрезвычайной ситуации; и
- .7 члены экипажа должны получить подготовку по применению индивидуального снаряжения для выживания и группового снаряжения для выживания.

8.3.3.4 Для соблюдения функционального требования пункта 8.2.3.3.4, выше, должны быть предусмотрены соответствующие аварийные рационы питания, достаточные для максимального расчетного времени спасания.

ГЛАВА 9 – БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

9.1 Цель

Цель настоящей главы заключается в обеспечении безопасного мореплавания.

9.2 Функциональные требования

Для достижения цели, указанной в пункте 9.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования.

9.2.1 *Навигационная информация*

Суда должны иметь возможность получать актуальную информацию для обеспечения безопасности мореплавания, включая информацию о ледовой обстановке.

9.2.2 *Работоспособность навигационного оборудования*

9.2.2.1 Навигационное оборудование и системы должны иметь такую конструкцию, должны быть изготовлены и установлены таким образом, чтобы сохранять работоспособность при ожидаемых окружающих условиях в районе эксплуатации.

9.2.2.2 Системы определения и указания курса и местоположения должны быть пригодными для эксплуатации в соответствующих районах.

9.2.3 *Дополнительное навигационное оборудование*

9.2.3.1 Суда должны иметь возможность обнаруживать присутствие льда визуальными средствами в условиях темноты.

9.2.3.2 Суда, участвующие в операциях ледокольной проводки, должны иметь соответствующие средства для указания того, что судно прекратило ход.

9.3 *Правила*

9.3.1 *Навигационная информация*

Для соблюдения функционального требования пункта 9.2.1, выше, на судах должны иметься средства для получения и отображения актуальной информации по ледовой обстановке в районе эксплуатации.

9.3.2 *Работоспособность навигационного оборудования*

9.3.2.1 Для соблюдения функционального требования пункта 9.2.2.1, выше, применяется следующее:

- .1 на судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты и имеющих ледовые усиления в соответствии с главой 3, должны иметься либо два независимых эхолота, либо один эхолот с двумя независимыми преобразователями;
- .2 суда должны отвечать правилу V/22.1.9.4 Конвенции СОЛАС независимо от даты постройки и размера, и, в зависимости от конфигурации мостика, должен обеспечиваться незатрудненный обзор в корму;
- .3 на судах, эксплуатирующихся в таких районах и в такие периоды, когда возможно обледенение, должны быть предусмотрены средства для предотвращения обледенения антенн, необходимых для навигации и связи; и
- .4 кроме того, к судам, имеющим ледовые усиления в соответствии с главой 3, применяется следующее:
 - .1 если в состав оборудования, требуемого главой V Конвенции СОЛАС или настоящей главой, входят датчики, выступающие ниже корпуса судна, такие датчики должны быть защищены от воздействия льда; и
 - .2 на судах категории А, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, крылья мостика должны быть закрытыми или должны иметь такую конструкцию, чтобы защитить навигационное оборудование и работающий персонал.

9.3.2.2 Для соблюдения функционального требования пункта 9.2.2.2, выше, применяется следующее:

- .1 на судах должно иметься два немагнитных устройства для определения и указания курса. Оба эти устройства должны быть независимы и должны быть подключены к основному и аварийному источникам питания на судне; и

- .2 на судах, следующих за пределы 80° широты, должен иметься по меньшей мере один компас ГНСС или равноценное устройство, которое должно быть подключено к основному и аварийному источникам питания на судне.

9.3.3 Дополнительное навигационное оборудование

9.3.3.1 Для соблюдения функционального требования пункта 9.2.3.1 суда, за исключением тех, которые эксплуатируются исключительно в районах, где световой день составляет 24 ч, должны быть оснащены двумя дистанционно управляемыми с мостика вращающимися прожекторами с узкой фокусировкой луча для освещения по дуге протяженностью 360° или другими средствами для визуального обнаружения льда.

9.3.3.2 Для соблюдения функционального требования пункта 9.2.3.2 на судах, которые участвуют в операциях ледокольной проводки, должен иметься включаемый вручную красный проблесковый огонь, видимый 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*.

ГЛАВА 10 – СВЯЗЬ

10.1 Цель

Цель настоящей главы заключается в том, чтобы обеспечить эффективную связь для судов, спасательных шлюпок и спасательных плотов во время обычной эксплуатации и в случае аварии.

10.2 Функциональные требования

Для достижения цели, указанной в пункте 10.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования.

10.2.1 Судовая связь

10.2.1.1 Во всех точках запланированных маршрутов эксплуатации должна быть обеспечена двусторонняя голосовая связь и/или связь для обмена информацией «судно – судно» или «судно – берег».

10.2.1.2 Если планируется движение судов в караване и операции проводки, должны быть предусмотрены подходящие средства связи.

10.2.1.3 Должны быть обеспечены средства для поддержания двусторонней связи на месте действий и для координации действий с силами SAR для целей поиска и спасения, включая частоты для связи с воздушными судами.

10.2.1.4 Должно быть предусмотрено соответствующее оборудование связи для обеспечения медицинской помощи с воздуха в полярных районах.

10.2.2 Возможности связи спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок

10.2.2.1 На судах, предназначенных для эксплуатации при низких температурах воздуха, все дежурные шлюпки и спасательные шлюпки при разобщении с целью эвакуации

должны быть готовы к передаче сигналов о бедствии, указания местоположения и для связи на месте действия.

10.2.2.2 На судах, предназначенных для эксплуатации при низких температурах воздуха, все другие спасательные шлюпки и спасательные плоты всегда при разобщении должны быть готовы к передаче сигналов, указывающих местоположение, а также к осуществлению связи.

10.2.2.3 Оборудование связи, обязательное для использования на спасательных шлюпках, спасательных плотках, включая дежурные шлюпки, должно оставаться работоспособным в течение максимального расчетного времени спасания.

10.3 Правила

10.3.1 Судовая связь

10.3.1.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 10.2.1.1, выше, судовое оборудование связи должно быть способным обеспечивать связь «судно – судно» и «судно – берег» с учетом ограничений функционирования систем связи в условиях высоких широт и при ожидаемой низкой температуре.

10.3.1.2 Для соблюдения функциональных требований пункта 10.2.1.2, выше, на судах, предназначенных для обеспечения ледокольной проводки, должна иметься система подачи звуковых сигналов в направлении в корму, с тем чтобы указывать следующим за ними судам маневрирование при проводке и аварийные маневры, как описано в *Международном своде сигналов*.

10.3.1.3 Для соблюдения функциональных требований пункта 10.2.1.3, выше, судовые средства двусторонней связи на месте действия и связи для координации операций по поиску и спасанию должны включать:

- .1 голосовую связь и/или обмен информацией с соответствующими координационно-спасательными центрами; и
- .2 оборудование для голосовой связи с воздушными судами на частотах 121,5 и 123,1 МГц.

10.3.1.4 Для соблюдения функциональных требований пункта 10.2.1.4, выше, оборудование связи должно обеспечивать двустороннюю голосовую связь и обмен информацией со службой медицинской помощи с воздуха (TMAS).

10.3.2 Возможности связи спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок

10.3.2.1 На судах, предназначенных для эксплуатации при низких температурах воздуха, для соблюдения функциональных требований пункта 10.2.2.1, выше, на всех дежурных и спасательных шлюпках всегда при разобщении с целью эвакуации должны иметься:

- .1 одно устройство для передачи сигналов «судно – берег» для оповещения о бедствии;
- .2 одно устройство для передачи сигналов о местоположении для установления местоположения; и
- .3 одно устройство для передачи и приема на месте действия для обеспечения связи на месте действия.

10.3.2.2 На судах, предназначенных для эксплуатации при низких температурах воздуха, для соблюдения функциональных требований пункта 10.2.2.2, выше, на всех других спасательных шлюпках и спасательных плотках должны иметься:

- .1 одно устройство для передачи сигналов о местоположении для установления местоположения; и
- .2 одно устройство для передачи и приема на месте действия для обеспечения связи на месте действия.

10.3.2.3 Для соблюдения функциональных требований пункта 10.2.2.3, выше, с учетом ограничений срока службы аккумуляторов должны быть разработаны и должны выполняться такие процедуры, чтобы оборудование связи, которое является обязательным на спасательных шлюпках и спасательных плотках, а также дежурных шлюпках, оставалось работоспособным в течение максимального расчетного времени спасания.

ГЛАВА 11 – ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА

11.1 Цель

Целью настоящей главы является обеспечение того, чтобы компании, капитану и экипажу предоставлялась достаточная информация с тем, чтобы эксплуатация могла осуществляться с необходимым учетом безопасности судна и людей на борту, а также, в зависимости от случая, защиты окружающей среды.

11.2 Функциональное требование

Для достижения цели, указанной в пункте 11.1, выше, в плане рейса должны учитываться возможные виды опасности предполагаемого рейса.

11.3 Требования

Для соблюдения функционального требования пункта 11.2, выше, капитан должен рассматривать маршрут в полярных водах с учетом следующего:

- .1 процедуры, требуемые в НЭПВ;
- .2 любые ограничения имеющихся гидрографических данных и средств навигационного ограждения;
- .3 актуальная информация о площади, занимаемой льдами, их типе, а также об айсбергах в районе предполагаемого рейса;
- .4 статистическая информация о ледовой обстановке и температуре за предыдущие годы;
- .5 места убежища;
- .6 актуальная информация о мерах, которые необходимо предпринять в случае встречи с морскими млекопитающими, в отношении известных ареалов обитания и плотности популяций, включая данные о районах сезонной миграции;
- .7 актуальная информация о соответствующих системах установления путей движения судов, рекомендациях в вопросах скорости и о службах управления движением судов в отношении районов, для которых имеются данные о плотности популяций морских млекопитающих, включая районы сезонной миграции;

- .8 находящиеся под защитой районы на маршруте, установленные на национальном и международном уровне; и
- .9 эксплуатация в районах, удаленных от возможностей САР.

ГЛАВА 12 –УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ЭКИПАЖЕМ И ПОДГОТОВКА

12.1 Цель

Цель настоящей главы – обеспечить, чтобы суда, эксплуатирующиеся в полярных водах, были соответствующим образом укомплектованы опытным персоналом, обладающим надлежащей квалификацией и подготовкой.

12.2 Функциональные требования

Для достижения цели, указанной в пункте 12.1, выше, компании должны обеспечить, чтобы капитаны, старшие помощники и члены командного состава, несущие ходовую навигационную вахту на судах, эксплуатирующихся в полярных водах, получили соответствующую подготовку по выработке навыков, требующихся для выполнения соответствующих обязанностей в рамках занимаемой должности с учетом положений Конвенции ПДНВ и Кодекса ПДНВ с поправками.

12.3 Правила

12.3.1 Для соблюдения функционального требования пункта 12.2, выше, при эксплуатации судов в полярных водах капитаны, старшие помощники и члены командного состава, несущие ходовую навигационную вахту, должны иметь квалификацию в соответствии с главой V Конвенции ПДНВ и Кодекса ПДНВ с поправками следующим образом:

Ледовые условия	Танкеры	Пассажирские суда	Прочее
Чистая вода	Не применимо	Не применимо	Не применимо
Отдельные льдины	Начальная подготовка для капитана, старшего помощника и лиц командного состава, несущих ходовую навигационную вахту	Начальная подготовка для капитана, старшего помощника и лиц командного состава, несущих ходовую навигационную вахту	Не применимо
Прочие условия	Подготовка по расширенной программе для капитана и старшего помощника. Начальная подготовка для лиц командного состава, несущих ходовую навигационную вахту	Подготовка по расширенной программе для капитана и старшего помощника. Начальная подготовка для лиц командного состава, несущих ходовую навигационную вахту	Подготовка по расширенной программе для капитана и старшего помощника. Начальная подготовка для лиц командного состава, несущих ходовую навигационную вахту

12.3.2 Администрация может разрешить, чтобы требования по подготовке, как предусмотрено в пункте 12.3.1, выполнялись лицом(ами), иным(и) чем капитан, старший помощник или члены командного состава, ответственные за навигационную ходовую вахту, при условии что:

- .1 это(и) лицо(а) имеет(ют) квалификацию и дипломы в соответствии с правилом II/2 Конвенции ПДНВ и разделом А-II/2 Кодекса ПДНВ и отвечает(ют) требованиям по расширенной подготовке, как изложено в таблице в пункте 12.3.1;
- .2 при эксплуатации в полярных водах на судне имеется достаточное количество людей, отвечающих соответствующим требованиям по подготовке применительно к полярным водам, для обеспечения всего расписания несения вахты;
- .3 к такому(им) лицу(ам) всегда применяются требования Администрации о минимальном времени отдыха;
- .4 при эксплуатации в иных условиях, нежели отдельные льдины или айсберговые воды, капитан, старший помощник и члены командного состава, ответственные за ходовую навигационную вахту, на пассажирских судах и танкерах должны отвечать применимым требованиям по начальной подготовке, как изложено в таблице в пункте 12.3.1; и
- .5 при эксплуатации в водах, где сплоченность льда превышает 2/10, капитан, старший помощник и члены командного состава, ответственные за ходовую навигационную вахту, на грузовых судах, иных чем танкеры, должны отвечать применимым требованиям по начальной подготовке, как изложено в таблице в пункте 12.3.1.

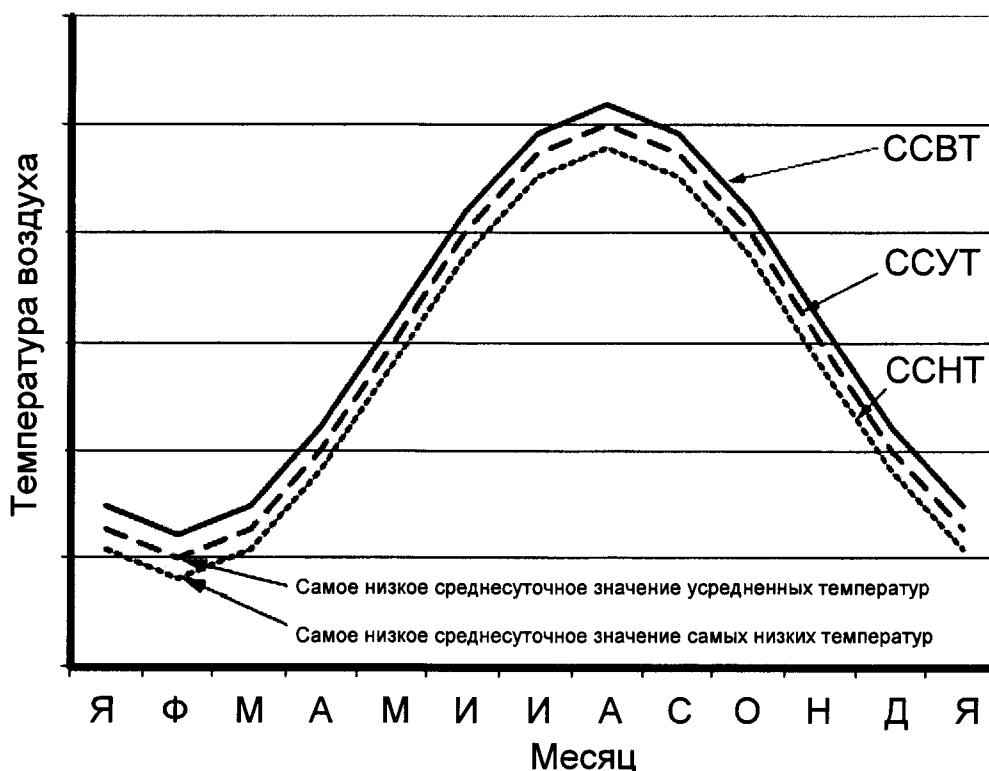
12.3.3 Если для выполнения требований по подготовке имеется иное лицо, нежели член командного состава, ответственный за ходовую навигационную вахту, это не освобождает капитана или членов командного состава, ответственных за ходовую навигационную вахту, от их обязанностей и обязательств в отношении безопасности судна.

12.3.4 Каждый член экипажа в соответствии с назначенными обязанностями должен быть ознакомлен с процедурами и оборудованием, которые описаны в НЭПВ или на которые в нем делается ссылка.

ЧАСТЬ I-B

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОЛОЖЕНИЙ
ВВЕДЕНИЯ И ЧАСТИ I-A

1 **Дополнительные руководящие указания к разделу 2 Введения
(определения)**



Определения, используемые на рисунке выше

ССВТ – Среднесуточная самая высокая температура

ССУТ – Среднесуточная усредненная температура

ССНТ – Среднесуточная нижняя температура

Руководящие инструкции по определению ССНТ:

- 1 Определить суточную низкую температуру за каждый день в течение 10-летнего периода.
- 2 Определить средние значения для каждого дня в течение 10-летнего периода.
- 3 Составить график средних суточных значений за год.
- 4 Выбрать самое низкое значение из средних значений для сезона эксплуатации.

2 Дополнительные руководящие указания к главе 1 (Общие положения)

2.1 Ограничения при эксплуатации во льдах

2.1.1 Ограничения при эксплуатации в ледовых условиях могут быть определены с использованием систем, инструментов или анализа для оценки рисков для судна, вызываемых ожидаемыми ледовыми условиями, с учетом таких факторов, как ледовый класс судна, сезонные изменения прочности льда, ледокольная поддержка, тип, толщина и сплоченность льда. Должны рассматриваться прочность конструкций судна под воздействием ледовых нагрузок и запланированные для судна операции. Ограничения должны быть включены в систему поддержки принятия решений при эксплуатации во льдах.

2.1.2 Ограничения при эксплуатации в ледовых условиях должны определяться с применением соответствующей методологии, такие методологии существуют, применяются на протяжении ряда лет и подтверждены опытом эксплуатации. Для Администрации могут быть приемлемы существующие методологии и другие системы.

2.1.3 При эксплуатации в ледовых условиях должны приниматься во внимание любые эксплуатационные ограничения судна, подробная содержащаяся в НЭПВ информация о методологии эксплуатации в ледовых условиях, состояние судна и судовых систем, для предполагаемого района эксплуатации – данные по метеорологическим/ледовым условиям за прошлые периоды и прогнозы этих данных, существующие в настоящее время условия, включая визуальные наблюдения льдов, состояние моря, видимости и заключения компетентного персонала.

2.2 Оценка эксплуатации

2.2.1 Настоящие руководящие указания предназначены для оказания помощи собственникам судов при выполнении оценки, требуемой в разделе 1.5 части I-A, по эксплуатационным ограничениям и процедурам, указанным в свидетельстве судна полярного плавания, а также Администрациям при проверке такой оценки.

2.2.2 Этапы эксплуатационной оценки:

- .1 основываясь на анализе предполагаемой эксплуатации, выявить соответствующие виды опасности, указанные в разделе 3 Введения, и прочие опасности;
- .2 разработать модель анализа риска, учитывая:
 - .1 развитие сценариев чрезвычайных ситуаций;
 - .2 вероятность событий для каждого из сценариев чрезвычайных ситуаций; и
 - .3 последствия конечных состояний для каждого сценария;
- .3 оценить риски и определить приемлемость:
 - .1 оценить уровни риска в соответствии с избранным подходом по моделированию;
 - .2 определить, являются ли уровни риска приемлемыми; и

- .4 если уровни рисков, определенные на этапах 1–3, считаются чрезмерно высокими, выявить существующие варианты контроля риска или разработать новые, целью которых является одно или более из следующего:
 - .1 снижение частоты отказов посредством улучшения конструкции, процедур, подготовки и т.д.;
 - .2 смягчение последствий отказов с целью предотвращения несчастных случаев;
 - .3 ограничение обстоятельств, при которых могут происходить отказы; или
 - .4 смягчение последствий несчастных случаев; и
 - .5 включение соответствующих вариантов контроля риска по проектированию, процедурам, подготовке и ограничениям.

2.3 Эксплуатационные требования

Для установки на новых и существующих судах может быть принята система, которая была принята ранее на основании свидетельств изготовителя, свидетельств классификационного общества и/или удовлетворительной эксплуатации существующих систем, если Организацией не приняты никакие эксплуатационные требования или требования к испытаниям.

3 Дополнительные руководящие указания к главе 2 (Наставление по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ))

3.1 Рекомендации по содержанию НЭПВ

3.1.1 НЭПВ посвящено всем аспектам эксплуатации, рассматриваемым в главе 2 части I-A. Если в каких-либо других документах судна имеется относящаяся к данным вопросам информация, процедуры или схемы, нет необходимости воспроизводить этот материал в НЭПВ, но на соответствующий справочный документ может быть сделана перекрестная ссылка.

3.1.2 Образец содержания приводится в добавлении II.

3.1.3 Образец следует общей структуре главы 2. Не каждый раздел из изложенных ниже будет применим для каждого судна полярного плавания. Для многих судов категории С, которые выполняют периодические или ограниченные полярные рейсы, нет необходимости иметь процедуры для ситуаций, вероятность возникновения которых является крайне низкой. Однако было бы целесообразно сохранить общую структуру НЭПВ в качестве напоминания о том, что если изменяются условия, то и содержание наставления, возможно, также будет необходимо обновить. Если какой-либо аспект отмечен как «не применимо», для Администрации это также служит указанием на то, что данный аспект был рассмотрен, а не просто опущен.

3.2 Руководящие указания по навигации при ледокольной поддержке

При навигации с использованием ледокольной поддержки должно учитываться следующее:

- .1 при приближении к месту сбора ледового каравана для следования за ледоколом/ледоколами или, если ледокольная проводка организована

для одного судна, при подходе к точке встречи с этим ледоколом судно должно установить радиосвязь на канале 16 ОВЧ и действовать в соответствии с инструкциями ледокола;

- .2 ледокол, оказывающий поддержку в составе ледового каравана судов, осуществляет командование судами в караване;
- .3 положение судна в ледовом караване определяется ледоколом, оказывающим поддержку;
- .4 суда в караване, в соответствии с указаниями ледокола, оказывающего поддержку, должны установить связь с ледоколом на канале ОВЧ, указанном ледоколом;
- .5 во время следования в ледовом караване судно выполняет указания ледокола;
- .6 положение судна в ледовом караване, скорость и расстояние до впереди идущего судна должны быть такими, как указано ледоколом;
- .7 о любых трудностях в том, что касается сохранения положения в ледовом караване, скорости и/или расстояния до любого другого судна в ледовом караване, судно должно незамедлительно уведомить ледокол; и
- .8 судно должно незамедлительно сообщить ледоколу о любом повреждении.

3.3 *Руководящие указания по разработке планов действий в чрезвычайных ситуациях*

При разработке судовых планов действий в чрезвычайных ситуациях суда должны рассмотреть меры по борьбе за живучесть судна, по аварийной передаче жидкостей и по доступу к танкам и помещениям во время спасательных операций (см. также дополнительные руководящие указания к главе 9).

4 *Дополнительные руководящие указания к главе 3 (Конструкция судна)*

Метод определения равноценного ледового класса

4.1 Представленные ниже руководящие указания предназначены для оказания помощи при определении равноценности приемлемым для Организации стандартам, которые указаны в главах 3 и 6 Кодекса. Методология соответствует руководству, разработанному Организацией, но при этом допускается применение упрощенного подхода.

4.2 Основной подход при рассмотрении равноценности для судов категорий А и В может быть одинаковым для новых и существующих судов. При таком подходе проводится сравнение других ледовых классов с полярными классами МАКО. Для ледовых классов в категории С для оказания помощи собственникам и Администрациям имеется дополнительная информация о сравнении уровней усиления. Направление запроса о равноценности и необходимой сопутствующей информации входит в обязанности собственника/оператора. Анализ/одобрение любого запроса о равноценности выполняется Администрацией государства флага или признанной организацией, действующей от ее имени согласно положениям Кодекса о признанных организациях (Кодекс ПО). Ряд классификационных обществ, а также некоторые Администрации и иные третьи стороны разработали простые в применении инструменты для определения соблюдения конструктивных требований МАКО к судам полярного класса.

4.3 Предполагается, что сфера применения упрощенной оценки равноценности (см. пункт 4.6, ниже) ограничена выбором материалов, конструктивной прочностью корпуса и главными механизмами.

4.4 Если не установлена полная и прямая равноценность, может быть принят равноценный уровень риска в соответствии с руководящими указаниями, предоставленными Организацией. Возрастание вероятности какого-либо события может быть компенсировано снижением масштаба его последствий. В качестве альтернативы, при снижении вероятности потенциально могут быть допущены более серьезные последствия. Например, для какого-либо района корпуса недостаток местного уровня прочности или класса материала может быть принят, если внутренний отсек в этом районе – это пустое пространство, местное повреждение которого не подвергнет риску общую безопасность судна и не приведет к выбросу загрязнителей.

4.5 Для существующих судов при оценке риска полезным является опыт эксплуатации. Например, для существующего судна, имеющего опыт эксплуатации в полярных ледовых условиях, недостаточный размер ледового пояса обшивки (районы корпуса) может оказаться приемлемым, если для незащищенного района не отмечалось повреждений; т.е. судно, в основном отвечающее требованиям к классу ПК 5, но в ограниченных районах имеющее класс только ПК 7, может, тем не менее, рассматриваться как судно категории А класса ПК 5. Во всех подобных случаях в судовой документации должны быть четко отражены характер и объем любых расхождений.

4.6 Процесс оценки включает следующие этапы:

- .1 выбрать соответствующий полярный класс для определения равноценности;
- .2 сравнить используемые в конструкции материалы с минимальными требованиями УТ МАКО по полярным классам; выявить любые несоответствия; и
- .3 сравнить уровни прочности конструкции корпуса и компонентов механического оборудования с требованиями УТ МАКО по полярным классам; выразить уровни соответствия в количественном виде.

Если на этапах 1–3 выявлены серьезные расхождения, для подтверждения равноценности необходимо осуществить дополнительные этапы, как описано ниже:

- .4 выявить любые меры по снижению риска, предусмотренные в конструкции судна (сверх требований Кодекса и УТ МАКО);
- .5 если применимо, предоставить документацию по опыту эксплуатации существующих судов в условиях, соответствующих ледовому классу, равноценность которому является целью оценки; и
- .6 выполнить оценку с учетом информации, полученной на этапах 1–5, в зависимости от случая, и принципов, описанных в пунктах 4.2–4.6, выше.

4.7 В документации, предоставляемой вместе с запросом об оценке равноценности, должен быть указан каждый выполненный этап и должна предоставляться достаточная сопутствующая информация для обоснования оценки.

4.8 Если для судна категории А или В его государство флага признало равноценность его ледового класса, это должно быть отмечено в свидетельстве судна полярного плавания.

5 Дополнительные руководящие указания к главе 4 (Деление на отсеки и остойчивость)

Отсутствуют.

6 Дополнительные руководящие указания к главе 5 (Водонепроницаемость и непроницаемость при воздействии моря)

Отсутствуют.

7 Дополнительные руководящие указания к главе 6 (Механические установки)

См. дополнительные руководящие указания к главе 3.

8 Дополнительные руководящие указания к главе 7 (Пожарная безопасность/Противопожарная защита)

Отсутствуют.

9 Дополнительные руководящие указания к главе 8 (Спасательные средства и устройства)

9.1 Образец индивидуального снаряжения для выживания

При рассмотрении вопроса о том, какое снаряжение должно входить в индивидуальный комплект для выживания, необходимо учитывать следующее:

Предлагаемое снаряжение
Защитная одежда (головной убор, перчатки, носки, защита лица и шеи и т.д.)
Крем для защиты кожи
Теплозащитное средство
Солнечные очки
Свисток
Кружка для питья
Перочинный нож
Руководство по выживанию в полярных условиях
Аварийный запас питания
Сумка

9.2 Образец группового снаряжения для выживания

При рассмотрении вопроса о том, какое снаряжение должно входить в групповой комплект для выживания, необходимо учитывать следующее:

Предлагаемое снаряжение
Укрытие – палатки, или штормовые пологи, или равноценные средства в количестве, достаточном для максимального количества людей

Предлагаемое снаряжение
Теплозащитные средства или равноценные средства в количестве, достаточном для максимального количества людей
Спальные мешки, как минимум один на двоих
Спальные матрасы из пеноматериала или подобные средства, как минимум один на двоих
Лопаты – не менее 2
Предметы гигиены (например, туалетная бумага)
Плитка и горючее в количестве, достаточном для максимального количества людей на берегу и максимального расчетного времени спасания
Аварийный запас питания в количестве, достаточном для максимального количества людей на берегу и максимального расчетного времени спасания
Карманный фонарик – один на палатку
Водостойкие и зажигающиеся на ветру спички – два коробка на палатку
Свисток
Сигнальное зеркало
Емкости для воды и таблетки для обеззараживания воды
Запасной комплект индивидуального снаряжения для выживания
Контейнер для группового снаряжения для выживания (водонепроницаемый и обладающий плавучестью)

10 Дополнительные руководящие указания к главе 9 (Безопасность мореплавания)

10.1 Должно поощряться применение радиолокационных станций с улучшенными характеристиками для обнаружения льда, особенно для использования на мелководье.

10.2 Поскольку в настоящее время навигационные карты во многих районах полярных вод не предоставляют надлежащей информации для прибрежного плавания, командному составу, ответственному за вопросы навигации, необходимо:

- .1 тщательно планировать рейс и осуществлять необходимый контроль за исполнением рейса с учетом информации и руководящих указаний, содержащихся в соответствующих навигационных пособиях;
- .2 быть ознакомленным со статусом гидрографических промеров и знать о наличии и о качестве картографических данных для районов, в которых они планируют плавание;
- .3 знать о возможных расхождениях между картографическими данными и данными ГНСС о местоположении; и
- .4 стремиться планировать маршрут в районах, представленных на картах, и на безопасном расстоянии от известных малых глубин, придерживаясь, насколько это возможно, установленных маршрутов.

10.3 При любом отклонении от запланированного маршрута необходимо проявлять особую осторожность. Например (также при работе на континентальном шельфе):

- .1 для выявления любых признаков неожиданного изменения глубины должен работать эхолот, за данными которого должен вестись мониторинг,

особенно если карта не основана на полномасштабном исследовании морского дна; и

- .2 при любой возможности должна проводиться перекрестная проверка информации о местоположении (например, визуальной, с помощью радиолокационных средств и ГНСС). Моряки должны в обязательном порядке предоставлять соответствующим картографическим организациям (Гидрографический офис) любую информацию, которая может оказаться полезной для усовершенствования морских навигационных карт и пособий.

10.4 Суда должны быть оборудованы:

- .1 соответствующими средствами удаления льда с окон поста управления судном с целью обеспечить незатрудненный обзор в нос и в корму с мест управления судном; и
- .2 действенными 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.

11 **Дополнительные руководящие указания к главе 10 (Связь)**

11.1 **Ограничения систем связи в высоких широтах**

11.1.1 Существующие в настоящее время морские цифровые системы связи не предназначены для работы в условиях полярных вод.

11.1.2 Для связи на море до сих пор широко используется ОВЧ, но только на коротких расстояниях (в пределах видимости) и обычно только для голосовой связи. В чрезвычайных ситуациях используются также КВ и ПВ. Цифровые устройства ОВЧ, системы мобильной телефонии и другие типы оборудования, в котором используются беспроводные технологии, предлагают достаточные цифровые возможности для многих приложений в морской сфере, но только для судов, находящихся в пределах видимости береговых станций, и поэтому не являются общедоступными в полярных водах. Для связи с низкой скоростью передачи данных могут применяться также средства АИС, но имеется мало базовых станций, а спутниковая система АИС предназначена только для приема данных.

11.1.3 Для геостационарных систем теоретическим пределом покрытия является 81,3° северной и южной широты, но при некоторых условиях даже на 70° северной или южной широты могут иметь место перерывы связи и неустойчивая работа. На качество услуг, предлагаемых геостационарными системами, оказывают влияние многие факторы, и их последствия проявляются различным образом в зависимости от конструкции системы.

11.1.4 Для связи в полярных водах могут использоваться системы, не относящиеся к ГМССБ, и они могут быть достаточно эффективными.

11.2 **Рекомендации по работе с несколькими устройствами по подаче сигналов бедствия и устройствами связи в случае инцидента**

11.2.1 Должна быть разработана процедура, обеспечивающая, чтобы при незначительном удалении спасательной шлюпки или спасательного плота одновременно

срабатывало не более двух устройств подачи сигналов бедствия или указания местоположения (как требуется в правиле 10.3.2). Это делается с целью:

- .1 сохранить срок службы аккумуляторов;
- .2 обеспечить достаточное время для передачи сигналов бедствия или указания местоположения; и
- .3 избежать возможных радиопомех.

11.2.2 Несмотря на то, что спутниковая система в состоянии обнаружить несколько сигналов, переданных аварийными спутниковыми радиобуями, не рекомендуется одновременное приведение в действие нескольких аварийных спутниковых радиобуев, поскольку это может создать помехи для пеленгующего оборудования, за исключением случаев, когда спасательные шлюпки и спасательные плоты, на которых находятся радиобуи, расположены на значительном удалении друг от друга.

11.3 *Рекомендации о наличии на дежурных шлюпках, спасательных шлюпках и спасательных плотках оборудования по указанию местоположения и оборудования связи*

При определении того, какое оборудование должно иметься для передачи сигналов об указании местоположения, должны учитываться данные о том, от каких именно средств поиска и спасания можно ожидать ответ. Для отвечающих на сигнал морских и воздушных судов может оказаться невозможным наведение на частотах 406/121,5 МГц, в таком случае необходимо рассмотреть возможность использования других устройств для указания местоположения (например АИС-САРТ).

12 *Дополнительные руководящие указания к главе 11 (Планирование рейса)*

При разработке и исполнении плана рейса суда должны рассмотреть следующее:

- .1 в случае обнаружения морских млекопитающих должна быть рассмотрена любая существующая передовая практика с тем, чтобы свести к минимуму любое нежелательное вмешательство; и
- .2 если движение судов осуществляется вблизи районов культурного наследия и культурной ценности – проводить планирование таким образом, чтобы свести к минимуму воздействие судна во время рейса.

(См. также дополнительные руководящие указания к главе 9)

13 *Дополнительные руководящие указания к главе 12 (Укомплектование экипажем и подготовка)*

Отсутствуют.

ЧАСТЬ II-A МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

ГЛАВА 1 –ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

1.1 Эксплуатационные требования

1.1.1 В арктических водах с любого судна запрещен любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей.

1.1.2 Положения пункта 1.1.1 не применяются к сбросу чистого или изолированного балласта.

1.1.3 При условии одобрения Администрацией находящиеся на этапе постройки до 1 января 2017 года суда категории А, которые не могут соответствовать требованиям пункта 1.1.1 в отношении нефти или нефтесодержащих смесей из машинных помещений и которые непрерывно эксплуатируются в арктических водах в течение более 30 суток, должны соответствовать требованиям пункта 1.1.1 не позднее, чем при первом промежуточном освидетельствовании или освидетельствовании для возобновления свидетельства, в зависимости от того, что происходит раньше, через год после 1 января 2017 года. До указанной даты такие суда должны соответствовать требованиям к сбросам, содержащимся в правиле 15.3 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ.

1.1.4 Эксплуатация в полярных водах должна учитываться, по мере необходимости, в журналах нефтяных операций, руководствах и судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью или судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в соответствии с требованиями Приложения I к Конвенции МАРПОЛ.

1.2 Требования к конструкции

1.2.1 На судах категорий А и В, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, с общей вместимостью танков для жидкого топлива менее 600 м³ все топливные танки должны находиться на расстоянии не менее 0,76 м от наружной обшивки. Настоящее положение не применяется к малым топливным танкам максимальной вместимостью не более 30 м³.

1.2.2 За исключением нефтяных танкеров, на судах категорий А и В, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, все грузовые танки, которые спроектированы и используются для перевозки нефти, должны находиться на расстоянии не менее 0,76 м от наружной обшивки.

1.2.3 На нефтяных танкерах категорий А и В дедвейтом менее 5000 тонн, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, грузовой танк по всей длине должен быть защищен:

- .1 танками или отсеками двойного дна, отвечающими применимым требованиям правила 19.6.1 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ; и
- .2 бортовыми танками или отсеками, устроенными в соответствии с правилом 19.3.1 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ и отвечающими применимым требованиям по расстоянию, указанным в правиле 19.6.2 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ.

1.2.4 На судах категорий А и В, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, все танки для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) и танки для нефтесодержащих льяльных вод должны находиться на расстоянии не менее 0,76 м от наружной обшивки. Настоящее положение не применяется к малым танкам максимальной вместимостью не более 30 м³.

ГЛАВА 2 –ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ НАЛИВОМ

2.1 Эксплуатационные требования

2.1.1 В арктических водах любой сброс в море вредных жидких веществ (ВЖВ) или смесей, содержащих такие вещества, запрещается.

2.1.2 Эксплуатация в полярных водах должна учитываться, по мере необходимости, в журналах нефтяных операций, руководствах и судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением вредными жидкими веществами или судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в соответствии с требованиями Приложения II к Конвенции МАРПОЛ.

2.1.3 На судах категорий А и В, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, перевозка в грузовых танках судов типа 3 ВЖВ, которые указаны как перевозимые судами типа 3 в колонке «е» главы 17 или как ВЖВ в главе 18 *Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом*, должна быть одобрена Администрацией. Результаты должны быть отражены в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом или Свидетельстве о пригодности, в котором указана эксплуатация в полярных водах.

ГЛАВА 3 –ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ МОРЕМ В УПАКОВКЕ

Намеренно оставлено пустым.

ГЛАВА 4 –ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ С СУДОВ

4.1 Определения

4.1.1 *Находящееся на этапе постройки* означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4.1.2 *Шельфовый ледник* означает находящийся на плаву ледяной покров значительной толщины, возвышающийся на 2–50 м или более над уровнем моря и скрепленный с берегом.

4.1.3 *Припай* означает морской лед, который образуется и остается неподвижным вдоль побережья, где он прикреплен к берегу, к ледяной стене, к ледяному барьеру, между отмелями или севшими на отмели айсбергами.

4.2 Эксплуатационные требования

4.2.1 Сброс сточных вод в полярных водах запрещается, за исключением случаев, когда он производится в соответствии с Приложением IV к Конвенции МАРПОЛ и следующими требованиями:

- .1 судно сбрасывает измельченные и обеззараженные сточные воды в соответствии с правилом 11.1.1 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ на расстоянии более трех морских миль от любого шельфового ледника или припая и находится настолько далеко, насколько это выполнимо, от районов, где сплоченность льда превышает 1/10; или
- .2 судно сбрасывает неизмельченные или необеззараженные сточные воды в соответствии с правилом 11.1.1 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ на расстоянии более 12 морских миль от любого шельфового ледника или припая и находится настолько далеко, насколько это выполнимо, от районов, где сплоченность льда превышает 1/10; или
- .3 на судне действует одобренная установка для обработки сточных вод, на которую имеется свидетельство Администрации, удостоверяющее, что она отвечает эксплуатационным требованиям, предусмотренным либо правилом 9.1.1, либо правилом 9.2.1 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ, и судно производит сброс сточных вод в соответствии с правилом 11.1.2 Приложения IV и находится настолько далеко, насколько это выполнимо, от ближайшего берега, любого шельфового ледника, припая или районов, где сплоченность льда превышает 1/10.

4.2.2 Сброс в море сточных вод с судов категорий А и В, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, и всех пассажирских судов, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, запрещен за исключением случаев, когда такие сбросы соответствуют требованиям пункта 4.2.1.3 настоящей главы.

4.2.3 Несмотря на требования пункта 4.2.1, суда категорий А и В, в течение длительного времени эксплуатирующиеся в районах, где сплоченность льда превышает 1/10, могут производить сброс сточных вод только с использованием одобренной установки для обработки сточных вод, на которую имеется свидетельство Администрации, удостоверяющее, что она отвечает эксплуатационным требованиям, предусмотренным правилом 9.1.1 или правилом 9.2.1 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ. Такие сбросы подлежат одобрению Администрации.

ГЛАВА 5 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ С СУДОВ

5.1 Определения

5.1.1 *Шельфовый ледник* означает находящийся на плаву ледяной покров значительной толщины, возвышающийся на 2–50 м или более над уровнем моря и скрепленный с берегом.

5.1.2 *Припай* означает морской лед, который образуется и остается неподвижным вдоль побережья, где он прикреплен к берегу, к ледяной стене, к ледяному барьеру, между отмелями или севшими на отмели айсбергами.

5.2 Эксплуатационные требования

5.2.1 В арктических водах сброс мусора в море, разрешенный в соответствии с правилом 4 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, должен соответствовать следующим дополнительным требованиям:

- .1 сброс пищевых отходов разрешается, только когда судно находится настолько далеко, насколько это выполнимо, от районов, где сплоченность льда превышает 1/10, но в любом случае на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега, ближайшего шельфового ледника или ближайшего припая;
- .2 пищевые отходы должны быть измельченными или размолотыми и должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм. Пищевые отходы не должны смешиваться с какими-либо другими видами мусора;
- .3 пищевые отходы не должны сбрасываться на лед; и
- .4 сброс туш животных запрещен; и
- .5 сброс остатков груза, которые не могут быть удалены с помощью обычных методов выгрузки, разрешается только тогда, когда судно находится в пути и когда выполнены все следующие условия:
 - .1 остатки груза, моющие средства или присадки, содержащиеся в трюмной промывочной воде, не содержат никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, с учетом руководства, разработанного Организацией;
 - .2 как порт отправления, так и следующий порт захода находятся в пределах арктических вод, и судно не будет совершать перехода за пределами арктических вод между этими портами;
 - .3 в этих портах отсутствуют достаточные приемные сооружения, с учетом руководства, разработанного Организацией; и
 - .4 если условия, указанные в подпунктах 5.2.1.5.1, 5.2.1.5.2 и 5.2.1.5.3 настоящего пункта, соблюдены, сбросы содержащей остатки промывочной воды из грузового трюма должны производиться настолько далеко, насколько это выполнимо, от районов, где сплоченность льда превышает 1/10, но в любом случае на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега, ближайшего шельфового ледника или ближайшего припая.

5.2.2 В районе Антарктики сброс мусора в море, разрешенный в соответствии с правилом 6 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, должен соответствовать следующим дополнительным требованиям:

- .1 сбросы согласно правилу 6.1 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ должны производиться настолько далеко, насколько это выполнимо, от районов, где сплоченность льда превышает 1/10, но в любом случае на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего припая; и
- .2 пищевые отходы не должны сбрасываться на лед.

5.2.3 Эксплуатация в полярных водах должна учитываться, по мере необходимости, в журналах операций с мусором, плане обращения с мусором и плакатах в соответствии с требованиями Приложения V к Конвенции МАРПОЛ.

ЧАСТЬ II-B

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОЛОЖЕНИЙ ВВЕДЕНИЯ И ЧАСТИ II-A

1 Дополнительные руководящие указания к главе 1

1.1 При эксплуатации в арктических водах судам рекомендуется применять правило 43 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ.

1.2 Следует рассмотреть возможность использования нетоксичных биоразлагаемых смазочных материалов или материалов на водной основе в смазываемых узлах, которые расположены за пределами подводной части корпуса в непосредственном контакте с морской водой, такие как уплотнения вала и поворотные устройства.

2 Дополнительные руководящие указания к главе 2

Судам категорий А и В, которые находятся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты и которым выданы свидетельства для перевозки вредных жидких веществ (ВЖВ), рекомендуется перевозить ВЖВ, которые указаны как перевозимые судами типа 3 в колонке «е» главы 17 или как ВЖВ в главе 18 *Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом*, в танках, находящихся на расстоянии не менее 760 мм от наружной обшивки.

3 Дополнительные руководящие указания к главе 5

С целью сведения к минимуму рисков, связанных со смертностью животного груза, необходимо рассмотреть вопросы обращения с тушами животных, их обработки и хранения на борту, когда суда, перевозящие такой груз, эксплуатируются в полярных водах. В частности, следует учитывать положения *Руководства 2012 года по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ* (резолюция МЕРС.219(63) с поправками, внесенными резолюцией МЕРС.239(65)) и *Руководства 2012 года по разработке планов управления ликвидацией мусора* (резолюция МЕРС.220(63)).

4 Дополнительные руководящие указания согласно другим конвенциям и руководствам, касающимся окружающей среды

4.1 До вступления в силу *Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими* (Конвенция УБВ) положения по управлению балластными водами стандарта замены балластных вод, изложенного в правиле D-1, или стандарта качества балластных вод, изложенного в правиле D-2 Конвенции УБВ, должны считаться действующими. Должны учитываться положения *Руководства по замене балластных вод в районе действия договора об Антарктике* (резолюция МЕРС.163(56)) наряду с другими соответствующими руководствами, разработанными Организацией.

4.2 При выборе системы управления балластными водами следует обращать внимание на ограничивающие условия, указанные в добавлении к Свидетельству об одобрении типа, и на температуру, при которой система была испытана, с тем чтобы убедиться, что данная система подходит для применения и эффективной эксплуатации в полярных водах.

4.3 Для сведения к минимуму риска переноса инвазивных водных видов посредством биообрастания должны быть рассмотрены меры по сведению к минимуму риска

более быстрого разрушения противообрастающих покрытий в результате эксплуатации в условиях полярного льда. В частности, следует учитывать положения *Руководства 2011 года по контролю биообрастания судов и управлению им для сведения к минимуму переноса инвазивных водных видов* (резолюция МЕРС.207(62)).

Таблица. Пример того, как на некоторых судах ледового плавания учитываются вопросы, относящиеся к противообрастающим системам (данная таблица применяется некоторыми операторами судов ледового плавания)

	Корпус	Кингстонная коробка
Круглогодичная эксплуатация в покрытых льдом полярных водах		<ul style="list-style-type: none"> • Износоустойчивое покрытие • В соответствии с Конвенцией ПОС. Толщина противообрастающей системы определяется собственником судна
Периодическая эксплуатация в покрытых льдом полярных водах	<ul style="list-style-type: none"> • Износоустойчивое покрытие с низким трением по льду • На бортах над скуловым килем максимальная толщина противообрастающей системы составляет 75 мкм для защиты корпуса между нанесением противообрастающей системы и следующим запланированным рейсом в районе покрытых льдом вод. В районе днища толщина определяется собственником судна. Состав противообрастающей системы также должен быть определен собственником судна 	<ul style="list-style-type: none"> • В соответствии с Конвенцией ПОС. Толщина противообрастающей системы определяется собственником судна
Суда категорий В и С	<ul style="list-style-type: none"> • В соответствии с Конвенцией ПОС. Толщина противообрастающей системы определяется собственником судна 	<ul style="list-style-type: none"> • В соответствии с Конвенцией ПОС. Толщина противообрастающей системы определяется собственником судна

ДОБАВЛЕНИЕ I

Форма свидетельства для судов, эксплуатирующихся в полярных водах

СВИДЕТЕЛЬСТВО СУДНА ПОЛЯРНОГО ПЛАВАНИЯ

К настоящему Свидетельству прилагается Перечень оборудования к Свидетельству судна полярного плавания

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений

Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне*:

Название судна
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Порт регистрации
Валовая вместимость.....
Номер ИМО

* В качестве альтернативы, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1 Что судно освидетельствовано в соответствии с применимыми относящимися к безопасности положениями Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах.
- 2 Что освидетельствованием установлено, что конструкции, оборудование, радиоустановки и материалы судна и их состояние являются во всех отношениях удовлетворительными и что судно отвечает соответствующим положениям Кодекса.

Судно категории A/B/C* следующим образом:

Ледовый класс и осадка при наличии ледовых усилений

Ледовый класс	Максимальная осадка		Минимальная осадка	
	В корме	В носу	В корме	В носу

- 2.1 Тип судна: танкер/пассажирское судно/иной*
- 2.2 Судно ограничено эксплуатацией на чистой воде/в условиях отдельных льдин/иных ледовых условиях*
- 2.3 Судно предназначено для эксплуатации при низкой температуре воздуха: Да/Нет*
- 2.3.1 Полярная рабочая температура: °C/неприменимо*
- 2.4 Максимальное расчетное время спасания дней
- 3 К судну применялись/не применялись* альтернативные конструкции, меры и устройства в соответствии с правилом(ами) XIV/4 Конвенции.
- 4 Документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по конструкции, механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам* прилагается/не прилагается* к настоящему Свидетельству.
- 5 Эксплуатационные ограничения
Судну назначены следующие ограничения при эксплуатации в полярных водах:
 - 5.1 Ледовые условия:
 - 5.2 Температура:
 - 5.3 Высокие широты:

* Ненужное зачеркнуть.

Настоящее Свидетельство действительно до при условии проведения ежегодного/периодического/промежуточного* освидетельствования в соответствии с разделом 1.3 Кодекса.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее Свидетельство:

(дд/мм/гггг)

Выдано в

(Место выдачи Свидетельства)

.....
(Дата выдачи)

.....
(Подпись уполномоченного лица,
выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

Подтверждение ежегодного, периодического и промежуточного освидетельствований*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом 1.3 Кодекса, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Кодекса.

Ежегодное освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/периодическое/
промежуточное* освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/периодическое/
промежуточное* освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

* Ненужное зачеркнуть.

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h) Конвенции*

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

* Ненужное зачеркнуть.

Перечень оборудования для Свидетельства судна полярного плавания

Настоящий Перечень должен быть постоянно приложен
к Свидетельству судна полярного плавания

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

1 Сведения о судне:

Название судна:.....
Регистровый номер или позывной сигнал:.....

2 Перечень оборудования

2.1 Спасательные средства

1	Общее число гидротермокостюмов с изоляцией:	.....
1.1	для членов экипажа	.....
1.2	для пассажиров	.....
2	Общее число теплозащитных средств	.....
3	Индивидуальное и групповое снаряжение для выживания	.....
3.1	Индивидуальное снаряжение для выживания – для числа человек	.....
3.2	Групповое снаряжение для выживания – для числа человек	.....
3.3	Общая вместимость спасательных плотов согласно главе 8 Полярного кодекса	.....
3.4	Общая вместимость спасательных шлюпок согласно главе 8 Полярного кодекса	.....

2.2 Навигационное оборудование

1	Два независимых устройства эхолотации или одно устройство с двумя независимыми преобразователями	.....
2	Дистанционно управляемые с ходового мостика поворотные прожекторы с узкой фокусировкой луча или иные средства для визуального обнаружения льда	.....
3	Включаемый вручную красный проблесковый огонь, видимый с кормы (для судов, занятых в операциях с ледоколом)	.....
4	Два или более немагнитных независимых устройства для определения и отображения курса	.....
5	Компас ГНСС или равноценное устройство (для судов, следующих за пределы широты 80 градусов)	.....

2.3 Оборудование связи

1	Система подачи звуковых сигналов в направлении в корму, с тем чтобы указывать судам, следующим за данным судном, маневрирование при проводке и аварийные маневры, как описано в Международном своде сигналов (на судах, предназначенных для обеспечения ледокольной проводки)	.....
2	Голосовая связь и/или обмен информацией с соответствующими спасательно-координационными центрами	.....
3	Оборудование для голосовой связи с воздушными судами на частотах 121,5 и 123,1 МГц	.....
4	Двусторонняя голосовая связь и обмен информацией со службой телемедицинской помощи (ТМАС)	.....
5	На всех дежурных и спасательных шлюпках при разобшении с целью эвакуации имеется устройство (для судов, имеющих свидетельство на эксплуатацию при низких температурах воздуха):	
5.1	для передачи сигналов бедствия «судно – берег»	.....
5.2	для передачи сигналов с указанием местоположения	.....
5.3	для приема и передачи сообщений на месте действия	.....
6	На всех других спасательных шлюпках и спасательных платформах имеется устройство:	
6.1	для передачи сигналов с указанием местоположения	.....
6.2	для приема и передачи сообщений на месте действия	.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в
(Место выдачи Перечня)

.....
(Дата выдачи)

.....
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Перечень)

(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

ДОБАВЛЕНИЕ II

Типовое содержание наставления по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ)

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

1 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Глава 1. Эксплуатация в ледовых условиях

1.1 *Руководящие указания для оператора по безопасной эксплуатации*

Руководящие указания. В НЭПВ должны указываться средства, при помощи которых должны приниматься решения о том, превышают ли ледовые условия проектные ограничения судна, с учетом эксплуатационных ограничений, указанных в свидетельстве судна полярного плавания. Может использоваться подходящая система оказания поддержки в принятии решений, такая как канадская Система судоходства в условиях морского льда в Арктике и/или российское ледовое свидетельство, как описано в Правилах плавания в акватории Северного морского пути. Персонал на ходовом мостике должен пройти подготовку по надлежащему применению системы, которую планируется использовать. Для судов, для которых предусмотрена эксплуатация только на чистой воде, должны быть установлены процедуры по предотвращению контакта судна со льдами.

1.2 *Ледокольные возможности*

Руководящие указания. В НЭПВ должна быть предоставлена информация о том, в каких ледовых условиях судно, как ожидается, может осуществлять устойчивый ход. Эти данные могут быть получены, например, на основании расчетов, модельных испытаний или ледовых испытаний. Может быть включена информация о прочности в условиях молодого льда или разрушающегося льда или в условиях снежного покрова.

1.3 *Маневрирование во льдах*

1.4 *Особые характеристики*

Руководящие указания. Насколько это применимо, в НЭПВ должны входить результаты любого анализа равноценности, целью которого является установление категории/ледового класса судна полярного плавания. В наставлении должны также содержаться сведения об использовании любых специализированных систем, установленных для оказания помощи при ледовых операциях.

Глава 2. Эксплуатация при низких температурах воздуха

Конструкция систем

Руководящие указания. В НЭПВ должны быть перечислены все судовые системы, которые могут получить повреждение вследствие низких температур или работоспособность которых может быть снижена, а также должны указываться меры по предотвращению нарушений работоспособности.

Глава 3. Возможности связи и навигационные возможности в высоких широтах

Руководящие указания. В НЭПВ должны указываться любые ограничения эксплуатационной эффективности оборудования связи и навигационного оборудования, которые могут стать следствием эксплуатации судна в высоких широтах.

Глава 4. Продолжительность рейса

Руководящие указания. В НЭПВ должны предоставляться данные о любых ограничениях автономности судна, таких как общая емкость топливных баков, запас пресной воды, продовольствия и т.д. Обычно это имеет существенное значение для малых судов или для судов, для которых планируется длительное пребывание в ледовых условиях.

2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДНА

Глава 1. Стратегическое планирование

В наставление должны быть включены допущения, используемые при проведении указанного ниже анализа.

1.1 Избежание опасных льдов

Руководящие указания. Для судов, часто эксплуатирующихся в полярных водах, в НЭПВ должна предоставляться информация о том, в течение какого времени судно должно быть способно работать в предусмотренных для него районах эксплуатации. Должны указываться районы, представляющие собой особые трудности, такие как узкости, торошение, а также наихудшие зарегистрированные ледовые условия. Если доступная информация является ограниченной или ее качество вызывает сомнения, этот факт должен быть признан и должен отмечаться в качестве фактора риска при планировании рейса.

1.2 Избежание опасных температур

Руководящие указания. Для судов, часто эксплуатирующихся в полярных водах, в НЭПВ должна предоставляться информация о среднесуточной низкой суточной температуре, а также о минимальной зарегистрированной температуре для каждого дня во время запланированного периода плавания. Если доступная информация является ограниченной или ее качество вызывает сомнения, этот факт должен признаваться в качестве фактора риска при планировании рейса.

1.3 Продолжительность рейса и автономность плавания

Руководящие указания. Должны быть установлены процедуры по определению требований к запасам и определены соответствующие уровни безопасности для резервов с учетом различных сценариев, например, пониженная скорость хода, изменения курса, неблагоприятные ледовые условия, места убежища и возможность пополнения запасов. Должны быть определены источники пополнения запасов топлива и доступность типов топлива с учетом длительного времени доставки.

1.4 Управление человеческими ресурсами

Руководящие указания. В НЭПВ должны предоставляться руководящие указания по управлению человеческими ресурсами с учетом ожидаемых ледовых условий и требований по плаванию во льдах, повышенным уровням несения вахты, часам отдыха, усталости, а также должен быть определен процесс для обеспечения соблюдения этих требований.

Глава 2. Средства для получения прогнозов погодных условий

Руководящие указания. В НЭПВ должны быть указаны средства предоставления ледовой и метеорологической информации, а также периодичность предоставления такой

информации. Если для судна предусмотрена эксплуатация в ледовых условиях или в присутствии льдов, в наставлении должно указываться, когда требуется предоставление информации о ледовой обстановке и погодных условиях, а также формат такой информации.

Где это возможно, в этой информации должны указываться как общие, так и местные прогнозы, с помощью которых могут быть выявлены тенденции/режимы погоды и ледовых условий, которые могут создать для судна неблагоприятные условия.

Периодичность обновления должна быть такой, чтобы достаточно заблаговременно уведомлять судно с тем, чтобы оно могло зайти в убежище или воспользоваться иными способами для избежания опасности, если, согласно прогнозу, внешние условия превышают возможности судна.

В НЭПВ может предусматриваться использование услуг берегового провайдера информации в качестве эффективного метода обработки имеющейся информации, тем самым будет обеспечено, чтобы судну предоставлялась только относящаяся к этому судну информация и нагрузка на коммуникационные системы судна снижалась. В наставлении могут также быть указаны случаи, при которых должны быть получены и проанализированы дополнительные изображения, а также источники получения такой дополнительной информации.

2.1 *Информация о ледовых условиях*

Руководящие указания. В НЭПВ должны содержаться руководящие указания о том, каким образом должна использоваться радиолокационная установка для распознавания массивов льда, как настроить радар на наиболее эффективный режим эксплуатации, инструкции по интерпретации радиолокационных изображений и т.д., или должна делаться ссылка на вышеуказанную информацию. Если предусмотрено применение иных технологий для предоставления информации о ледовых условиях, их применение также должно быть описано.

2.2 *Метеорологическая информация*

Глава 3. Проверка достоверности гидрографической, метеорологической и навигационной информации

Руководящие указания. В НЭПВ должны содержаться указания по использованию гидрографической информации, как более подробно описано в дополнительных руководящих указаниях к главе 10.

Глава 4. Эксплуатация специального оборудования

4.1 *Навигационные системы*

4.2 *Системы связи*

Глава 5. Процедуры поддержания работоспособности оборудования и систем

5.1 *Предотвращение и устранение обледенения*

Руководящие указания. В НЭПВ должны содержаться указания по предотвращению или ограничению обледенения эксплуатационными средствами, по мониторингу и оценке обледенения, по устранению обледенения с применением имеющегося на судне

оборудования и по поддержанию безопасности судна и его экипажа в ходе выполнения всех данных элементов эксплуатации.

5.2 Эксплуатация систем забортной воды

Руководящие указания. В НЭПВ должны содержаться указания по мониторингу всасывания льда системами забортной воды при эксплуатации в ледовых условиях или при низких температурах воды, по предотвращению такого всасывания или по его снижению. Сюда может входить рециркуляция, более низкое расположение всасывающих патрубков и т.д.

5.3 Процедуры по эксплуатации при низких температурах

Руководящие указания. В НЭПВ должны содержаться указания по поддержанию и мониторингу любых систем и оборудования, которые должны оставаться в активном состоянии для поддержания их работоспособности, например, посредством обогрева трубопроводов или постоянной циркуляции рабочей жидкости.

3 УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

Глава 1. Снижение риска при ограничивающих окружающих условиях

1.1 Меры, которые необходимо рассмотреть при неблагоприятных ледовых условиях

Руководящие указания. В НЭПВ должны содержаться указания по использованию низких скоростей в присутствии опасного льда. Должны также быть разработаны процедуры по усиленной вахте и обеспечению персоналом для ведения наблюдения в связанных с ледовой обстановкой ситуациях повышенного риска, например, вблизи айсбергов, при работе в ночное время и в других ситуациях низкой видимости. Если существует вероятность контакта с опасным льдом, в процедурах должен учитываться регулярный мониторинг, например, промеры/проверки отсеков и танков, расположенных ниже ватерлинии.

1.2 Меры, которые необходимо рассмотреть при неблагоприятных температурных условиях

Руководящие указания. В НЭПВ должны содержаться указания по эксплуатационным ограничениям в случае, если судно находится в условиях температур ниже полярной рабочей температуры или если такие условия указаны в прогнозе. Это может включать задержку рейса, откладывание проведения определенных типов операций, применение временного нагрева и другие меры по снижению риска.

Глава 2. Реагирование в чрезвычайной ситуации

Руководящие указания. В целом, если существует вероятность низких температур воздуха, морского льда и иных опасностей, в НЭПВ должны содержаться указания по процедурам, предназначенным для повышения эффективности мер по реагированию в чрезвычайной ситуации.

2.1 Борьба за живучесть

Руководящие указания. В НЭПВ должны рассматриваться меры и устройства по борьбе за живучесть для аварийной передачи жидкостей и доступа к танкам и помещениям во время спасательных операций.

2.2 Борьба с пожаром

2.3 Выход наружу и эвакуация

Руководящие указания. Если на судне имеется дополнительное или специальное спасательное оборудование, предназначенное на случай продолжительного периода ожидания спасения, высадки на лед или на ближайший берег или для других аспектов, характерных для эксплуатации в полярных условиях, в НЭПВ должны содержаться указания по применению этого оборудования и предоставлению необходимой подготовки и учений.

Глава 3. Координация действий со службами реагирования в чрезвычайных ситуациях

3.1 Реагирование судна в чрезвычайной ситуации

Руководящие указания. В НЭПВ должны входить процедуры, которым необходимо следовать при подготовке к рейсу и в случае возникновения инцидента.

3.2 Спасание

Руководящие указания. В НЭПВ должны входить процедуры, которым необходимо следовать при подготовке к рейсу и в случае возникновения инцидента.

3.3 Поиск и спасание

Руководящие указания. В НЭПВ должна содержаться информация по определению соответствующих координационно-спасательных центров для любых предполагаемых маршрутов и должно требоваться, чтобы в ходе любого планирования рейса проверялись и должным образом корректировались контактная информация и процедуры.

Глава 4. Процедуры поддержания жизнеобеспечения и целостности судна в случае продолжительной блокировки судна льдами

Руководящие указания. Если у судна имеются особые возможности для снижения рисков для безопасности или для окружающей среды, связанных с продолжительной блокировкой судна льдами, в НЭПВ должна предоставляться информация о том, каким образом эти возможности должны быть задействованы и реализованы. Это может включать, например, дополнительное оборудование, работающее от аварийных распределительных щитов, осушение систем, для которых замерзание может стать причиной повреждения, отсечение частей систем отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха и т.д.

4.1 Конфигурация системы

4.2 Эксплуатация системы

4 СОВМЕСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Глава 1. Операции проводки

Руководящие указания. В НЭПВ должна содержаться информация о правилах и процедурах, установленных прибрежными государствами, которые требуют или предлагают услуги ледокольной проводки, либо должна делаться ссылка на такую информацию. В наставлении должна также подчеркиваться необходимость того, чтобы капитан

при согласовании проведения операций проводки принимал во внимание ограничения судна.

Глава 2. Операции в составе каравана

نسخة صادقة مصدقة من القرار MSC.385(94) الذي اعتمده لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الرابعة والتسعين ، في 21 تشرين الثاني/نوفمبر 2014 ، والقرار MEPC.264(68) الذي اعتمده لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثامنة والستين ، في 15 أيار/مايو 2015 ، والنص الجامع للمدونة الدولية للسفن التي تعمل في المياه القطبية (مدونة الملاحة في المياه القطبية) ، وقد أودعت النصوص الأصلية لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会第九十四届会议于2014年11月21日所通过的MSC.385(94)号决议，和国际海事组织海上环境保护委员会第六十八届会议于2015年5月15日所通过的MEPC.264(68)号决议，及《极地水域运作船舶规则》(《极地规则》)经整理文本的核证无误副本，其原本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of resolution MSC.385(94), adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-fourth session on 21 November 2014, and resolution MEPC.264(68), adopted by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization at its sixty-eighth session on 15 May 2015, and consolidated text of the Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code), the original texts of which are deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte de la résolution MSC.385(94), adoptée le 21 novembre 2014 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-quatorzième session, et de la résolution MEPC.264(68), adoptée le 15 mai 2015 par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale à sa soixante-huitième session, et du texte récapitulatif du Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire), dont les originaux sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.


ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ резолюции MSC.385(94), принятой Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто четвертой сессии 21 ноября 2014 года, резолюции MEPC.264(68), принятой Комитетом по защите морской среды Международной морской организации на его шестьдесят восьмой сессии 15 мая 2015 года, и сводного текста Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de la resolución MSC.385(94), adoptada el 21 de noviembre de 2014 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 94º periodo de sesiones, y de la resolución MEPC.264(68), adoptada el 15 de mayo de 2015 por el Comité de protección del medio marino de la Organización Marítima Internacional en su 68º periodo de sesiones, y texto refundido del Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar), cuyos textos originales han sido depositados ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

代表国际海事组织秘书长 :

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



伦敦,
London,
Londres,
Лондон,
Londres,

22 FEB 2016