

Новый кодекс, новые правила New Code, New Rules

1 января 2017 года вступил в силу Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), разработанный Комитетом по безопасности на море Международной морской организации (ИМО). Отныне судам, не соответствующим требованиям Полярного кодекса, запрещено плавание в высоких широтах.

On January 1, the International Code for Ships Operating in Polar Waters, or the Polar Code, developed by IMO's Maritime Safety Committee, entered into force. From now on, all ships failing to meet its prescriptions will be prohibited from navigating in high latitudes.

Время не ждет

Полярный кодекс создан в качестве дополнения к имеющимся документам ИМО с целью повышения безопасности судоходства и снижения негативного воздействия на окружающую среду. Его требования обязательны для исполнения.

Многие российские судовладельцы пока не слишком активно включаются в процессы, связанные с переходом на новые стандарты. У них нет ясного представления о связанных с этим рисках и затратах. Но компаниям, планирующим работать в Арктике, не стоит откладывать оформление документации и освидетельствование судов. Иначе можно опоздать и остаться не у дел.

Положения Полярного кодекса полностью согласуются с действующими российскими правилами плавания по Северному морскому пути и соответствуют требованиям к судам в сфере защиты морской среды от загрязнения. При этом российские Правила плавания в акватории СМП продолжают действовать параллельно с правилами Полярного кодекса.

Кодекс состоит из введения и двух частей. Во введении содержатся положения обязательного характера, применимые к частям I и II. Часть I делится на часть I-A, в которой сформулированы обязательные положения по мерам безопасности, и часть I-B, в которой содержатся рекомендации по безопасности. Часть II также состоит из двух разделов: в разделе II-A перечислены обязательные положения по предотвращению загрязнения, в разделе II-B – рекомендации.

Полярный кодекс вступил в силу в связи с поправками, внесенными резолюциями Международной морской организации MSC.386(94) и MEPC.265(68) к Конвенциям СОЛАС-74 и МАРПОЛ. В резолюции MSC.386(94) указано, что суда с датой закладки киля до 1 января 2017 года, имеющие свидетельства в соответствии с главой I Конвенции СОЛАС-74 и предназначенные для эксплуатации в полярных водах, должны отвечать требованиям части I-A «Меры безопасности» Полярного кодекса при первом промежуточном или возобновляющем освидетельствовании после 1 января 2018 года. Поправки к МАРПОЛ, внесенные резолюцией MEPC.265(68), вступили в силу 1 января 2017 года. Это значит, что суда, эксплуатирующиеся в полярных водах, уже сейчас должны соответствовать требованиям части II-A «Меры по предотвращению загрязнений» Полярного кодекса. Соблюдение требований к охране окружающей среды должно быть отражено в существующих свидетельствах и судовых планах по предотвращению загрязнений согласно требованиям приложений к МК МАРПОЛ.

Ваши документы

С 1 января 2017 года все суда, которые эксплуатируются в полярных водах и к которым применяется Полярный кодекс, подлежат обязательному освидетельствованию для подтверждения соответствия судна требованиям частей I-A и II-A

Полярного кодекса. Требования части I-A применяются к судам, эксплуатирующимся в полярных водах и имеющим свидетельства в соответствии с главой I МК СОЛАС-74. Требования части I, относящиеся к защите окружающей среды, а также требования части II-A применяются ко всем судам, эксплуатирующимся в полярных водах.

Суда, в соответствии с их ледовым классом, разделены на категории А, В и С. Категория А – суда, способные работать в однолетнем льду средней толщины, который может включать в себя и старый лед. Категория В – суда, не входящие в категорию А и способные работать в тонком однолетнем льду (который также может включать в себя старый лед). Категория С – суда, способные работать только на открытой воде или при менее серьезных условиях, чем предусмотрено для категорий А и В (например, если в районе плавания есть отдельные льдины).

Суда, к которым применяется Полярный кодекс, обязаны иметь действительное Свидетельство судна полярного плавания и Перечень оборудования и снабжения. В Свидетельстве должны быть указаны категория судна, полярная рабочая температура, максимальное расчетное время спасения, эксплуатационные ограничения и другие сведения, необходимые для безопасной эксплуатации.

Получение Свидетельства судна полярного плавания можно разделить на два этапа. Первый – подготовка и предоставление в Российский морской регистр судоходства документов, подтверждающих выполнение требований части I-A Полярного кодекса.

Один из основных таких документов – Направление по эксплуатации судов в полярных водах. Оно разрабатывается судовладельцем либо проектной организацией в соответствии с требованиями Полярного кодекса и служит для того, чтобы предоставить достаточную информацию о возможностях и ограничениях судна во время плавания в полярных водах. В Направлении обязательно должны быть перечислены меры по обеспечению безопасности, меры по предотвращению загрязнения окружающей среды, список специфических судовых процедур, аварийных процедур, информация об обучении и тренировке экипажа.

Если все документы в порядке, Российский морской регистр направляет судовладельцу заключение, в котором подтверждает возможность проведения проверки судна для выдачи Свидетельства. Если по результатам рассмотрения документации для судов категории С установлено, что для соблюдения Полярного кодекса не требуется вносить конструктивные изменения или устанавливать дополнительное оборудование, Свидетельство судна полярного плавания может быть выдано на основании рассмотрения документации.

Руководство к действию

Для удобства клиентов Российский морской регистр разработал Руководство по применению



положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (НД 2-030101-031). Оно предназначено для инспекторов, экипажей судов и судовладельцев. Руководство описывает порядок проведения освидетельствований и выдачи Свидетельства судна полярного плавания, а также содержит требования к эксплуатационной и экологической безопасности судов.

В Руководстве приводится перечень основной технической и эксплуатационной документации, которую должен подготовить судовладелец для получения Свидетельства судна полярного плавания. В этот список входят чертеж общего расположения судна; план танков; расчет аварийной остойчивости (для судов, работающих в условиях возможного обледенения); расчет остойчивости в поврежденном состоянии (для судов ледового плавания категорий А и В, построенных после 1 января 2017 года).

Хотя Полярный кодекс уже вступил в силу, работа над его положениями продолжается, поэтому можно ожидать, что в тексте появятся изменения. Но и в сегодняшнем виде кодекс является главным документом, регулирующим судоходство в районе Арктики и Антарктики. Более подробную информацию о требованиях кодекса судовладельцы могут получить у специалистов Российского морского регистра.

*Полярный кодекс создан в качестве дополнения к имеющимся документам ИМО с целью повышения безопасности судоходства и снижения негативного воздействия на окружающую среду
A complementary to IMO's existing set of documents, the Polar Code is designed to enhance navigation safety and reduce environmental impact*

SOZVEZDYE #27

безопасность
safety

Текст: Иван Мосеев
Text: Ivan Moseev

35

С 1 января 2017 года все суда, которые эксплуатируются в полярных водах и к которым применяется Полярный кодекс, подлежат обязательному освидетельствованию. Since 1 January 2017, all ships that operate in polar waters and are subject to the Polar Code, are required to undergo a compulsory survey

Time waits for no man

A complementary to IMO's existing set of documents, the Polar Code is designed to enhance navigation safety and reduce environmental impact. Its requirements are mandatory.

Many of the ship owners in Russia are somewhat slow switching over to the new rules: they seem to lack understanding of the risks and costs they entail. Yet, those who are planning to continue their operations in the Arctic should better stop procrastinating on paperwork and ships survey, otherwise they risk ending up marginalized.

The provisions of the Polar Code fully meet the current Russian Rules of Navigation in the Northern Sea Route, and the requirements applicable to ships with regard to protection of the marine environment from pollution. It should be noted that with the enactment of the Polar Code, the above Russian Rules continue to be in force.

The Code consists of an introduction and two parts. The Introduction contains mandatory provisions applicable to Part I and Part II. Part I is subdivided into Part I-A, which contains mandatory provisions on safety measures, and Part I-B containing recommendations on safety. Part II is also subdivided: Part II-A lists mandatory provisions and Part II-B recommendations on pollution prevention.

To move to develop the Polar Code followed the adoption of amendments to SOLAS-74 and MARPOL, enacted by IMO' resolutions MSC.386(94) and MEPC.265(68). Resolution MSC.386(94) states that all ships with keel laid date prior to 1 January 2017, that carry SOLAS-74 Part I certification and are intended to operate in polar waters, must meet the Polar Code's Part I-A "Safety Measures" from their first intermediate or renewal survey after 1 January 2018. The amendments to MARPOL, enacted by Resolution MEPC.265(68), came into force on 1 January 2017. This means that the ships operating in polar waters are supposed to be in compliance with Part II-A "Pollution Prevention Measures" already now. That environmental protection requirements are being complied with should be reflected in relevant certificates and shipboard pollution prevention plans, as is prescribed by annexes to MARPOL.

Your papers, please

Since 1 January 2017, all ships that operate in polar waters and are subject to the Polar Code, are required to undergo a compulsory survey for compliance with the Polar Code's Parts I-A and II-A requirements. Part I-A applies to ships that operate in polar waters and carry SOLAS-74 Part I certification, whereas Part I (environmental protection) and Part II-A apply to all ships operating in polar waters.

The Code splits all ships into three categories – A, B, and C – based on a ship's ice class. Category A includes the ships designed for operation in at least medium first-year ice, which may include old ice inclusions. Category B covers all ships not included in Category A and designed for operation in at least thin first-year ice, which may include old ice inclusions. Category C includes the ships designed to operate in open water or in ice conditions less severe than those included in Categories A and B (less severe ice conditions may, for instance, refer to navigation areas with sporadically occurring ice floes).

Further, all ships that are subject to the Polar Code must carry valid Polar Ship Certificate, and Equipment and Supplies List. The Polar Ship Certificate would indicate the ship's category, polar service temperature, maximum expected time of rescue, operational limitations, and all other data necessary for ensuring safe operation.

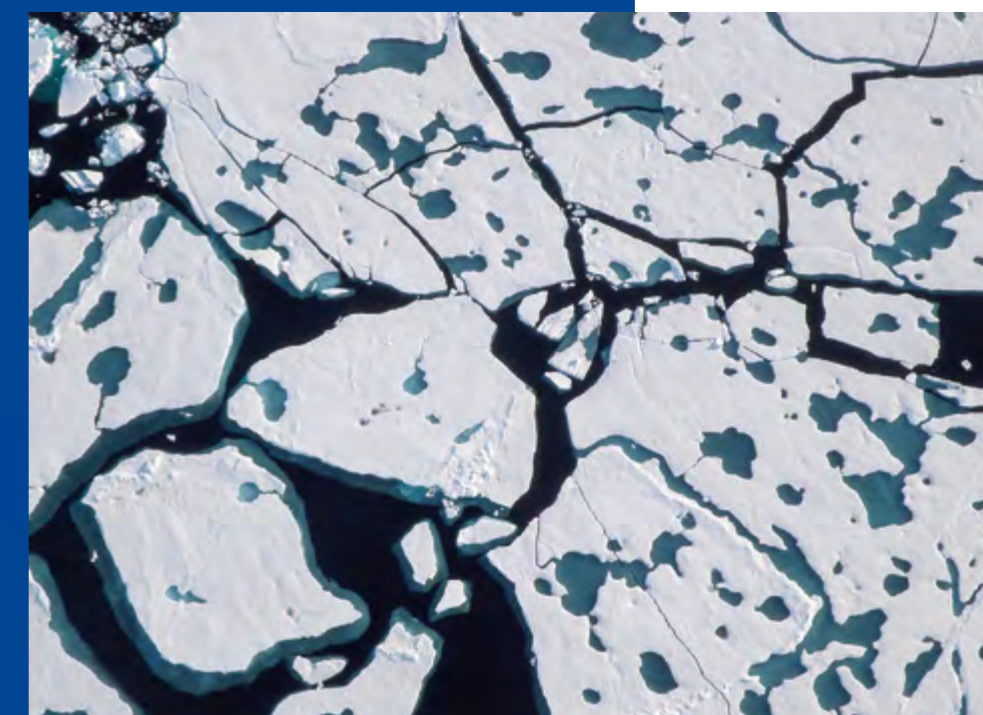
The Polar Ship Certificate issuance procedure is two-stage. Stage one involves preparation and submission to the Russian Maritime Register of Shipping of documents confirming the compliance with the requirements defined in Polar Code's Part I-A.

One such document is Polar Operations Manual, a manual to be developed by ship owners or a design company in accordance with the Polar Code requirements. Designed to serve as a source of ample data about the ship's capacity and limitations for operating in polar waters, this manual must list safety and pollution prevention measures; ship specific procedures; emergency procedures; and crew training details.

Provided that all the submitted documents meet the required standards, the Russian Maritime Register of Shipping will send the applying ship owners a conclusion stating that their ship is subject to a dedicated survey. In case of Category C ships, where the documents verification process finds that the ship in question requires no design changes or additional equipment to be made or installed on it, the Polar Ship Certificate may be issued based on the submitted documents only.

Guidelines to drive the process

For its clients' convenience, the Russian Maritime Register of Shipping has developed the Polar Code Implementation Guidance (НД 2-030101-031). Intended for inspectors, ship crews and ship owners, this Guidance describes the procedure established for surveys and Polar Ship Certificate issuance. It also contains operational and environmental safety requirements for ships.



The Guidance further lists the technical and operating documents to be submitted by ship owners in order to be issued the Polar Ship Certificate. Among the documents on this list is the ship's general arrangement drawing; tank arrangement plan; stability flooded calculation (for ships operating in potential icing conditions); damage stability calculation (for Category A and B ships that are built after 1 January 2017).

Even though the Polar Code is an effective document, work is still in process to elaborate some of its provisions. So, a series of text amendments are likely to appear. But, even with the wording as of today, the Code serves as a core document regulating navigation in the Arctic and Antarctic. More detailed information about the Code and its requirements is available to ship owners from RMRS experts.

Компаниям, планирующим работать в Арктике, не стоит откладывать оформление документации и освидетельствование судов. Иначе можно опоздать и остаться не у дел. Those who are planning to continue their operations in the Arctic should better stop procrastinating on paperwork and ships survey, otherwise they risk ending up marginalized

SOZVEZDYE #27

безопасность
safety

SOZVEZDYE #27

безопасность
safety