

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.371(93)
(принята 22 мая 2014 года)

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ
ПРОВЕРЕК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ И
НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ 2011 ГОДА (КОДЕКС ПРО 2011 ГОДА)**

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ОТМЕЧАЯ резолюцию A.1049(27), которой Ассамблея приняла Международный кодекс по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров (далее именуемый «Кодекс ПРО 2011 года»), который начал действовать после вступления в силу относящихся к нему поправок к правилу XI-1/2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой «Конвенция»), одобренных резолюцией MSC.325(90),

РАССМОТРЕВ на своей девяносто третьей сессии поправки к Кодексу ПРО 2011 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции,

1 ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции поправки к Кодексу ПРО 2011 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции, что поправки считаются принятыми 1 июля 2015 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3 ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 января 2016 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4 ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;

5 ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ
ПРОВЕРЕК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ И
НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ 2011 ГОДА (КОДЕКС ПРО 2011 ГОДА)**

**ПРИЛОЖЕНИЕ А
КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРЕК ВО ВРЕМЯ
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ**

**Часть А
КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРЕК ВО ВРЕМЯ
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ С ОДИНАРНЫМ БОРТОМ**

1 – Общие положения

- 1 В конце пункта 1.2.6 добавляется следующее предложение:

«Для навалочных судов с поперечной системой набора поперечное сечение включает примыкающие шпангоуты и их концевые соединения в районе поперечных сечений».
- 2 В пункте 1.2.7 между словами «подлежащие выявлению критические» и «и/или вызывающие сомнение районы» включаются слова «районы конструкции».
- 3 В конце пункта 1.2.9 слова «измеренную толщину от $t_{net} + 0,5$ мм до t_{net} » заменяются следующим: «измеренную толщину от $t_{net} + 0,5$ мм до t_{net} . Толщина замены (t_{ren}) – это минимально допустимая толщина, в мм, ниже которой должна выполняться замена элементов конструкции».
- 4 В пункте 1.2.11 между словами «сильным отслаиванием покрытия в» и «%» включается цифра 10.
- 5 В начале пункта 1.2.17 перед словами «особо рассмотренные» включаются слова «особое рассмотрение или».
- 6 После существующего пункта 1.2.17 включается новый пункт 1.2.18 следующего содержания:

«1.2.18 *Точечная коррозия* определяется как рассеянные очаги/районы коррозии с локальными сокращениями толщины материала, превышающими общую коррозию в окружающей зоне. Интенсивность точечной коррозии определена на рис. 2 приложения 15».
- 7 После существующего пункта 1.3.2 включается новый пункт 1.3.3 следующего содержания:

«1.3.3 Если повреждение, выявленное в конструкции, как указано в пункте 1.3.1, выше, является изолированным и имеет строго ограниченный характер, не влияет на конструктивную целостность судна (например, небольшое отверстие в поперечной межлюковой перемышке), инспектор может рассмотреть возможность того, чтобы, после проведения оценки окружающей конструкции,

разрешить проведение соответствующего временного ремонта для восстановления водонепроницаемости или непроницаемости при воздействии моря и выставить соответствующее условие сохранения классификации или рекомендацию с конкретным временным ограничением для проведения постоянного ремонта и сохранения классификации».

2 – Освидетельствование для возобновления свидетельства

8 В конце пункта 2.1.1 добавляется следующее предложение:

«Когда освидетельствование для возобновления свидетельства начинается до проведения четвертого ежегодного освидетельствования, полное освидетельствование должно быть выполнено в течение 15 месяцев, если планируется, что такая работа зачтется для освидетельствования для возобновления свидетельства».

9 После существующего пункта 2.3.2 включается новый пункт 2.3.3 следующего содержания:

«2.3.3 Для навалочных судов, построенных согласно Общим правилам МАКО по конструкции и прочности (ОПКП), выявленные районы значительной коррозии могут:

- .1 быть защищены покрытием, нанесенным в соответствии с требованиями изготовителя покрытия, и осматриваться ежегодно с тем, чтобы подтвердить, что покрытие в данном районе по-прежнему находится в хорошем состоянии; или, в качестве альтернативы,
- .2 подлежать замеру ежегодно».

3 – Ежегодное освидетельствование

10 В конце пунктов 3.4.1.3, 3.4.2.3 и 3.5 добавляется следующее предложение:

«Для навалочных судов, построенных согласно Общим правилам МАКО по конструкции и прочности, ежегодное измерение толщины может не проводиться, если защитное покрытие наносилось в соответствии с требованиями изготовителя покрытия и содержится в хорошем состоянии;».

4 – Промежуточное освидетельствование

11 Во втором предложении пункта 4.2.1.3 после слова «нарушение» включаются слова «твердого защитного».

12 В конце пункта 4.2.3.3 добавляются следующее новое предложение и пояснительное примечание:

«Для навалочных судов, построенных согласно Общим правилам МАКО по конструкции и прочности, выявленные районы значительной коррозии могут:

- .1 быть защищены покрытием, нанесенным в соответствии с требованиями изготовителя покрытия, и осматриваться ежегодно с тем, чтобы подтвердить, что покрытие в данном районе

по-прежнему находится в хорошем состоянии; или, в качестве альтернативы,

.2 подлежать замеру ежегодно».

Пояснительное примечание:

Если собственники существующих навалочных судов принимают решение о нанесении или повторном нанесении покрытия в грузовых трюмах, как отмечено выше, может рассматриваться вопрос о степени тщательных освидетельствований и замеров толщин. До нанесения покрытия в грузовых трюмах существующих судов в присутствии инспектора должно быть установлено состояние набора корпуса».

13 После существующего пункта 4.2.3.3 включается новый пункт 4.2.3.4 следующего содержания:

«4.2.3.4 Если твердое защитное покрытие в грузовых трюмах находится в ХОРОШЕМ состоянии, степень тщательных освидетельствований и замеров толщин может быть рассмотрена особо».

6 – Находящаяся на судне документация

14 В конце пункта 6.3.2 добавляется следующий текст:

«(Для навалочных судов ОПКП эти чертежи должны включать как построечную, так и восстановленную толщину металла для каждого элемента конструкции. На чертежах должна быть также четко указана любая добровольно добавленная толщина. Чертеж миделевого сечения судна, который должен иметься на судне, должен включать минимально допустимые параметры поперечного сечения корпуса для поперечного сечения трюма во всех грузовых трюмах)».

Часть В

КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ С ДВОЙНЫМ БОРТОМ

1 – Общие положения

15 В конце пункта 1.2.6 добавляется следующее предложение:

«Для навалочных судов с поперечной системой набора поперечное сечение включает примыкающие шпангоуты и их концевые соединения в районе поперечных сечений».

16 В конце пункта 1.2.9 слова «измеренную толщину от $t_{net} + 0,5$ мм до t_{net} » заменяются следующим: «измеренную толщину от $t_{net} + 0,5$ мм до t_{net} . Толщина замены (t_{ren}) – это минимально допустимая толщина, в мм, ниже которой должна выполняться замена элементов конструкции».

17 В начале пункта 1.2.17 перед словами «особо рассмотренные» включаются слова «особое рассмотрение или».

18 После существующего пункта 1.3.2 включается новый пункт 1.3.3 следующего содержания:

«1.3.3 Если повреждение, выявленное в конструкции, как указано в пункте 1.3.1, выше, является изолированным и имеет строго ограниченный характер, не влияет на конструктивную целостность судна (например, небольшое отверстие в поперечной межлюковой перемычке), инспектор может рассмотреть возможность того, чтобы, после проведения оценки окружающей конструкции, разрешить проведение соответствующего временного ремонта для восстановления водонепроницаемости или непроницаемости при воздействии моря и выставить соответствующее условие сохранения классификации или рекомендацию с конкретным временным ограничением для проведения постоянного ремонта и сохранения классификации».

2 – Освидетельствование для возобновления свидетельства

19 В конце пункта 2.1.1 добавляется следующее предложение:

«Когда освидетельствование для возобновления свидетельства начинается до проведения четвертого ежегодного освидетельствования, полное освидетельствование должно быть выполнено в течение 15 месяцев, если планируется, что такая работа зачтется для освидетельствования для возобновления свидетельства».

20 После существующего пункта 2.3.2 включается новый пункт 2.3.3 следующего содержания:

«2.3.3 Для навалочных судов, построенных согласно Общим правилам МАКО по конструкции и прочности (ОПКП), выявленные районы значительной коррозии могут:

- .1 быть защищены покрытием, нанесенным в соответствии с требованиями изготовителя покрытия, и осматриваться ежегодно с тем, чтобы подтвердить, что покрытие в данном районе по-прежнему находится в хорошем состоянии; или, в качестве альтернативы,
- .2 подлежать замеру ежегодно».

3 – Ежегодное освидетельствование

21 В конце пунктов 3.4.1.2, 3.4.2.2 и 3.5 добавляется следующее предложение:

«Для навалочных судов, построенных согласно Общим правилам МАКО по конструкции и прочности, ежегодное измерение толщины может не проводиться, если защитное покрытие наносилось в соответствии с требованиями изготовителя покрытия и содержится в хорошем состоянии;».

4 – Промежуточное освидетельствование

22 В конце пункта 4.2.3.3 добавляются следующее новое предложение и пояснительное примечание:

«Для навалочных судов, построенных согласно Общим правилам МАКО по конструкции и прочности, выявленные районы значительной коррозии могут:

- .1 быть защищены покрытием, нанесенным в соответствии с требованиями изготовителя покрытия, и осматриваться ежегодно с тем, чтобы подтвердить, что покрытие в данном районе по-прежнему находится в хорошем состоянии; или, в качестве альтернативы,
- .2 подлежать замеру ежегодно».

Пояснительное примечание:

Если собственники существующих навалочных судов принимают решение о нанесении или повторном нанесении покрытия в грузовых трюмах, как отмечено выше, может рассматриваться вопрос о степени тщательных освидетельствований и замеров толщин. До нанесения покрытия в грузовых трюмах существующих судов в присутствии инспектора должно быть установлено состояние набора корпуса».

6 – Находящаяся на судне документация

- 23 В конце пункта 6.3.2 добавляется следующий текст:

«Для навалочных судов ОПКП эти чертежи должны включать как построечную, так и восстановленную толщину металла для каждого элемента конструкции. На чертежах должна быть также четко указана любая добровольно добавленная толщина. Чертеж миделевого сечения судна, который должен иметься на судне, должен включать минимально допустимые параметры поперечного сечения корпуса для поперечного сечения трюма во всех грузовых трюмах)».

ПРИЛОЖЕНИЕ В

**КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ**

Часть А

**КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ**

1 – Общие положения

- 24 В конце пункта 1.2.6 добавляется следующий текст:

«Для нефтяных танкеров с поперечной системой набора поперечное сечение включает примыкающие шпангоуты и их концевые соединения в районе поперечных сечений».

- 25 В начале пункта 1.2.7 перед словами «и/или вызывающие сомнение районы» включаются слова «районы конструкции».

- 26 В конце пункта 1.2.9 слова «измеренную толщину от $t_{net} + 0,5$ мм до t_{net} » заменяются следующим: «измеренную толщину от $t_{net} + 0,5$ мм до t_{net} . Толщина замены (t_{ren}) — это минимально допустимая толщина, в мм, ниже которой должна выполняться замена элементов конструкции».

27 В первом предложении пункта 1.2.10 перед словом «покрытие» включается слово «защитное».

28 В начале пункта 1.2.16 перед словами «особо рассмотренные» включаются слова «особое рассмотрение или».

29 В конце пункта 1.3.1.5 добавляются слова «(комбинированные суда)».

30 После существующего пункта 1.3.2 включается новый пункт 1.3.3 следующего содержания:

«1.3.3 Если повреждение, выявленное в конструкции, как указано в пункте 1.3.1, выше, является изолированным и имеет строго ограниченный характер, не влияет на конструктивную целостность судна (например, небольшое отверстие в поперечной межлюковой перемышке), инспектор может рассмотреть возможность того, чтобы, после проведения оценки окружающей конструкции, разрешить проведение соответствующего временного ремонта для восстановления водонепроницаемости или непроницаемости при воздействии моря и выставить соответствующее условие сохранения классификации или рекомендацию с конкретным временным ограничением для проведения постоянного ремонта и сохранения классификации».

2 – Освидетельствование для возобновления свидетельства

31 В конце пункта 2.1.1 добавляется следующее предложение:

«Когда освидетельствование для возобновления свидетельства начинается до проведения четвертого ежегодного освидетельствования, полное освидетельствование должно быть выполнено в течение 15 месяцев, если планируется, что такая работа зачтется для освидетельствования для возобновления свидетельства».

32 После существующего пункта 2.1.5 включается новый пункт 2.1.6 следующего содержания:

«2.1.6 Освидетельствования и замеры толщин помещений не должны засчитываться одновременно для промежуточного освидетельствования и освидетельствования для возобновления свидетельства».

33 Последнее предложение пункта 2.5.2 заменяется следующим: «Вызывающие сомнения районы, выявленные при предыдущих освидетельствованиях, должны быть осмотрены. В районах значительной коррозии, выявленных при предыдущих освидетельствованиях, должны проводиться замеры толщин».

3 – Ежегодное освидетельствование

34 В конце пункта 3.5.2 добавляется следующее предложение:

«Для нефтяных танкеров, построенных согласно Общим правилами МАКО по конструкции и прочности, требуется осмотр выявленных областей значительной коррозии и должны проводиться дополнительные замеры толщин».

4 – Промежуточное освидетельствование

35 После существующего пункта 4.1.3 включается новый пункт 4.1.4, и существующий пункт 4.1.4 перенумеровывается в пункт 4.1.5:

«4.1.4 Для нефтяных танкеров, построенных согласно Общим правилами МАКО по конструкции и прочности, требуется осмотр выявленных областей значительной коррозии и должны проводиться дополнительные замеры толщин».

6 – Находящаяся на судне документация

36 В конце пункта 6.3.2 добавляется следующий текст:

«(Для судов ОПКП эти чертежи должны включать как построечную, так и восстановленную толщину металла для каждого элемента конструкции. На чертежах должна быть также четко указана любая добровольно добавленная толщина. Чертеж миделевого сечения судна, который должен иметься на судне, должен включать минимально допустимые параметры поперечного сечения корпуса для поперечного сечения трюма во всех грузовых танках)».

Часть В КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ, ИНЫХ ЧЕМ НЕФТЯНЫЕ ТАНКЕРЫ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ

1 – Общие положения

37 В конце пункта 1.2.5 добавляется следующее предложение:

«Для нефтяных танкеров с поперечной системой набора поперечное сечение включает примыкающие шпангоуты и их концевые соединения в районе поперечных сечений».

38 В пункте 1.2.6 перед словами «и/или вызывающие сомнение районы» включаются слова «районы конструкции».

39 В начале пункта 1.2.15 перед словами «особо рассмотренные» включаются слова «особое рассмотрение или».

40 После существующего пункта 1.3.2 включается новый пункт 1.3.3 следующего содержания:

«1.3.3 Если повреждение, выявленное в конструкции, как указано в пункте 1.3.1, выше, является изолированным и имеет строго ограниченный характер, не влияет на конструктивную целостность судна (например, небольшое отверстие в поперечной межлюковой перемычке), инспектор может рассмотреть возможность того, чтобы, после проведения оценки окружающей конструкции, разрешить проведение соответствующего временного ремонта для восстановления водонепроницаемости или непроницаемости при воздействии моря и выставить соответствующее условие сохранения классификации или рекомендацию с конкретным временным ограничением для проведения постоянного ремонта и сохранения классификации».

2 – Освидетельствование для возобновления свидетельства

41 В конце пункта 2.1.1 добавляется следующее предложение:

«Когда освидетельствование для возобновления свидетельства начинается до проведения четвертого ежегодного освидетельствования, полное освидетельствование должно быть выполнено в течение 15 месяцев, если планируется, что такая работа зачтется для освидетельствования для возобновления свидетельства».

42 После существующего пункта 2.1.6 включается новый пункт 2.1.7 следующего содержания:

«2.1.7 Освидетельствования и замеры толщин помещений не должны засчитываться одновременно для промежуточного освидетельствования и освидетельствования для возобновления свидетельства».

43 Последнее предложение пункта 2.5.2 заменяется следующим: «Вызывающие сомнение районы, выявленные при предыдущих освидетельствованиях, должны быть осмотрены. В районах значительной коррозии, выявленных при предыдущих освидетельствованиях, должны проводиться замеры толщин».

6 – Находящаяся на судне документация

44 В конце пункта 6.3.1 добавляется следующий текст:

«(Для судов ОПКП эти чертежи должны включать как построечную, так и восстановленную толщину металла для каждого элемента конструкции. На чертежах должна быть также четко указана любая добровольно добавленная толщина. Чертеж миделевого сечения судна, который должен иметься на судне, должен включать минимально допустимые параметры поперечного сечения корпуса для поперечного сечения трюма во всех грузовых танках)».

نسخة صادقة مصدّقة من نصّ التعديلات على المدونة الدولية بشأن البرنامج المعزّز لعمليات التفتّد أثناء معاينات ناقلات السوائب وناقلات الزيت الصهريجية لعام 2011 (مدونة ESP لعام 2011) ، التي اعتمدها في 22 أيار/مايو 2014 لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثالثة والتسعين ، بموجب المادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 . ويرد هذا النصّ في مرفق القرار MSC.371(93) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会第九十三届会议于 2014 年 5 月 22 日按照《国际海上人命安全公约》第 VIII(b)(iv)条通过、并载于第 MSC.371(93)号决议附件中的《2011 年国际散货船和油船检验期间加强检验程序规则》(2011 年加强检验规则) 2014 年修正案之核证无误副本，其正本交国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code) adopted on 22 May 2014 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-third session, in accordance with article VIII(b)(iv) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and set out in the annex to resolution MSC.371(93), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Recueil international sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, 2011 (Recueil ESP de 2011), adopté le 22 mai 2014 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, à sa quatre-vingt-treizième session, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, lequel figure en annexe à la résolution MSC.371(93) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международному кодексу по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров 2011 года (Кодекс ПРО 2011 года), одобренных 22 мая 2014 года Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто третьей сессии в соответствии со статьей VIII b) iv) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.371(93), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), adoptado el 22 de mayo de 2014 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 93º periodo de sesiones, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y que figura en el anexo de la resolución MSC.371(93), cuyo texto original ha sido depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

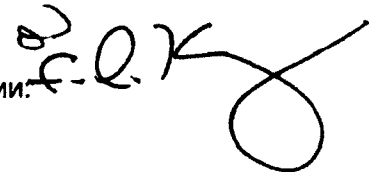
代表国际海事组织秘书长:

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:



لندن ، في

伦敦，

London,

Londres, le 02 March 2015

Лондон,

Londres,

J/11029(A/C/E/F/R/S)