

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.94(46)

Принята 27 апреля 2001 года

СИСТЕМА ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на то, что резолюцией МЕРС.52(32) Комитет одобрил правила 13F и 13G Приложения I к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года с поправками (МАРПОЛ 73/78) с целью усовершенствования требований относительно конструкции и постройки нефтяных танкеров для предотвращения загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель,

ОДОБРИВ на своей сорок шестой сессии резолюцией МЕРС.95(46) поправки к правилу 13G Приложения I к МАРПОЛ 73/78 для ускорения поэтапного вывода из эксплуатации танкеров с одинарным корпусом с целью дальнейшего усиления защиты морской среды,

ОТМЕЧАЯ, что в соответствии с пересмотренным правилом 13G Приложения I к МАРПОЛ 73/78 Администрация может разрешить продолжение эксплуатации нефтяного танкера категории 1 после исполняющейся в 2005 году годовщины его поставки и нефтяного танкера категории 2 после исполняющейся в 2010 году годовщины его поставки при условии соблюдения требований Системы оценки состояния, принятой Комитетом,

ПРИЗНАВАЯ необходимость установления требуемой Системы оценки состояния для целей применения пересмотренного правила 13G Приложения I к МАРПОЛ 73/78,

РАССМОТРЕВ проект Системы оценки состояния, который был подготовлен Межсессионной рабочей группой КЗМС и далее изменен Комитетом на его сорок шестой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Систему оценки состояния, текст которой изложен в приложении к настоящей резолюции, понимая при этом, что типовой план освидетельствования будет разработан на 47-й сессии КЗМС и ему будет придана обязательная сила;
2. ПРОСИТ Генерального секретаря передать заверенные копии настоящей резолюции и текста Системы оценки состояния, содержащегося в приложении, всем Сторонам МАРПОЛ 73/78;

3. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря передать копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78;
4. ПРЕДЛАГАЕТ Комитету по безопасности на море принять к сведению Систему оценки состояния;
5. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ Комитет по безопасности на море рассмотреть вопрос о внесении и включении соответствующих элементов и положений Системы оценки состояния в Руководство по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров, принятое резолюцией А.744(18), с поправками, внесенными резолюцией 2 Конференции СОЛАС 1997 года, резолюцией MSC.49(66) и резолюцией MSC.105(73), при проведении обзора Руководства; и
6. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ ДАЛЕЕ Стороны МАРПОЛ 73/78:
 - .1 сообщать о случаях, когда судно, плавающее под их флагом, передается под флаг другой Стороны МАРПОЛ 73/78 по просьбе этой Стороны МАРПОЛ 73/78, а также с целью обеспечения единообразного и согласованного осуществления положений Системы оценки состояния передавать копии всех документов и зарегистрированных данных, относящихся к оценке рассматриваемого судна в части, касающейся соблюдения им требований Системы оценки состояния; и
 - .2 в свете того факта, что некоторые нефтяные танкеры категории I должны пройти требуемое освидетельствование в рамках СОС до 1 сентября 2002 года, принимать действительные акты о соответствии, выданные согласно положениям Системы оценки состояния после удовлетворительного выполнения освидетельствований в рамках СОС, начатых до 1 сентября 2002 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

СИСТЕМА ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ

1 ПРЕАМБУЛА

1.1 Система оценки состояния (СОС) предназначена для дополнения требований Приложения В к Руководству по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров (далее именуемой "расширенная программа освидетельствований"), принятому Ассамблеей Международной морской организации резолюцией А.744(18) с поправками. СОС должна подтверждать, что состояние конструкции нефтяных танкеров с одинарным корпусом во время освидетельствования является приемлемым и, при условии удовлетворительного проведения последующих периодических освидетельствований и эффективного технического обслуживания, выполняемого оператором судна, будет оставаться приемлемым в течение продолжительного срока эксплуатации, как указано в акте о соответствии.

1.2 Требования СОС включают расширенную и прозрачную проверку ставшего известным состояния конструкции и судна, а также проверку того, что процедуры ведения документации и выполнения освидетельствований осуществляются должным образом и в полном объеме.

1.3 Система требует, чтобы соблюдение СОС оценивалось в ходе выполнения расширенной программы освидетельствований совместно с промежуточными освидетельствованиями или освидетельствованиями для возобновления свидетельства, требуемыми в настоящее время резолюцией А.744(18) с поправками.

1.4 СОС не устанавливает стандартов конструкции, более высоких чем стандарты, предусмотренные в других конвенциях, кодексах и рекомендациях Международной морской организации.

1.5 СОС разработана на основе требований резолюции А.744(18) с поправками, которые были известны во время принятия СОС. Предполагается обновлять СОС по мере необходимости после внесения поправок в резолюцию А.744(18) с поправками.

2 ЦЕЛЬ

Целью Системы оценки состояния является обеспечение международного стандарта для выполнения требований правила 13G 7) Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 к ней, с поправками, внесенными резолюцией МЕРС.95(46).

3 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для цели СОС, если специально не предусмотрено иное:

3.1 "МАРПОЛ 73/78" означает Протокол 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года с поправками.

3.2 "Правило" означает правила, содержащиеся в Приложении I к МАРПОЛ 73/78.

3.3 **"Резолюция А.744(18) с поправками"** означает Руководство по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров, принятое Ассамблеей Международной морской организации резолюцией А.744(18), с поправками, внесенными резолюцией 2 Конференции СОЛАС 1997 года, а также резолюциями MSC.49(66) и MSC.105(73).

3.4 **"Признанная организация (ПО)"** означает организацию, признанную Администрацией для выполнения освидетельствований в соответствии с положениями правила 4 3) Приложения I к МАРПОЛ 73/78.

3.5 **"Администрация"** означает правительство государства, как оно определено в статье 2 5) МАРПОЛ 73/78.

3.6 **"Нефтяной танкер категории 1"** означает нефтяной танкер дедвейтом 20 000 тонн и более, перевозящий в качестве груза сырую нефть, жидкое топливо, тяжелое дизельное топливо или смазочное масло, и дедвейтом 30 000 тонн и более, перевозящий нефть, иную чем указанная выше, который не отвечает требованиям относительно новых нефтяных танкеров, как они определены в пункте 26 правила I Приложения I к МАРПОЛ 73/78.

3.7 **"Нефтяной танкер категории 2"** означает нефтяной танкер дедвейтом 20 000 тонн и более, перевозящий в качестве груза сырую нефть, жидкое топливо, тяжелое дизельное топливо или смазочное масло, и дедвейтом 30 000 тонн и более, перевозящий нефть, иную чем указанная выше, который отвечает требованиям относительно новых нефтяных танкеров, как они определены в пункте 26 правила I Приложения I к МАРПОЛ 73/78.

3.8 **"Компания"** означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, такое, как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, который взял на себя ответственность за эксплуатацию судна от имени собственника судна и который, взяв на себя такую ответственность, согласился выполнять все обязанности и нести всю ответственность, возлагаемые Международным кодексом по управлению безопасностью (МКУБ).

3.9 **"Значительная коррозия"** означает коррозию в такой степени, при которой оценка характера коррозии указывает на износ свыше 75% допустимых пределов, но в приемлемых пределах.

3.10 **"ХОРОШЕЕ состояние"** означает состояние покрытия, характеризующееся лишь незначительным ржавлением в отдельных точках.

3.11 **"Фирма, проводящая замеры толщин (ЗТ)"** означает квалифицированную компанию, одобренную признанной организацией в соответствии с принципами, установленными в приложении 7 к Приложению В к резолюции А.744(18) с поправками.

3.12 **"Критические районы конструкции"** – участки, которые, как установлено в результате расчетов, требуют контроля или, как установлено на основании имеющихся сведений об эксплуатации данного судна либо подобных или однотипных судов, подвержены растрескиванию, гофрировке или коррозии, которые ухудшат конструктивную целостность судна.

3.13 **"Вызывающие сомнение районы"** – участки, подвергнутые действию значительной коррозии и/или подлежащие, по мнению инспектора, быстрому износу.

3.14 **"Организация"** означает Международную морскую организацию.

4 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1 Администрация издает или поручает издание подробных инструкций для ПО, которая обеспечивает выполнение освидетельствований в рамках СОС в соответствии с положениями разделов 5–10 настоящей Системы.

4.2 Ничто в настоящей Системе не препятствует Администрации самой выполнять освидетельствования в рамках СОС, при условии что такие освидетельствования по меньшей мере настолько же эффективны, что и освидетельствования, предписанные в разделах 5–10 настоящей Системы.

4.3 Администрация требует, чтобы нефтяные танкеры категории 1 и категории 2, плавающие под ее флагом, не эксплуатировались в течение периодов, упомянутых в пунктах 5.1.1 и 5.1.2 соответственно, до тех пор, пока этим нефтяным танкерам не будет выдан действительный акт о соответствии.

5 ПРИМЕНЕНИЕ, СФЕРА И ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ

5.1 Применение

Требования СОС применяются к:

- .1 нефтяным танкерам категории 1, как они определены в разделе 3, когда запрашивается разрешение на продолжение эксплуатации после исполняющейся в 2005 году годовщины поставки судна до даты, к которой, согласно указанному в правиле 13G графику, они должны отвечать требованиям правила 13F относительно двойного корпуса;
- .2 нефтяным танкерам категории 2, как они определены в разделе 3, когда запрашивается разрешение на продолжение эксплуатации после исполняющейся в 2010 году годовщины поставки судна до даты, к которой, согласно указанному в правиле 13G графику, они должны отвечать требованиям правила 13F относительно двойного корпуса.

5.2 Сфера СОС

СОС применяется к освидетельствованиям конструкции корпуса в районе грузовых танков, насосных отделений, коффердамов, туннелей трубопроводов, пустых пространств в пределах грузовой зоны и всех балластных танков.

5.3 Временные рамки

5.3.1 Первое освидетельствование в рамках СОС должно быть совмещено с расширенной программой освидетельствований и проводиться одновременно с запланированным промежуточным освидетельствованием или освидетельствованием для возобновления свидетельства до исполняющейся в 2005 году годовщины поставки судна в

отношении нефтяных танкеров категории 1 и до исполняющейся в 2010 году годовщины поставки судна в отношении нефтяных танкеров категории 2.

5.3.2 Любые последующие освидетельствования в рамках СОС, требуемые для возобновления акта о соответствии, должны проводиться одновременно с промежуточным освидетельствованием или освидетельствованием для возобновления акта, которое должно быть завершено к дате истечения срока действия акта о соответствии.

5.3.3 Несмотря на вышеуказанное, компания, с согласия Администрации, может предпочесть провести первое освидетельствование в рамках СОС в иное время, отличающееся от времени соответствующего освидетельствования, упомянутого выше, при условии соблюдения всех требований СОС.

6 ТРЕБОВАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ПЛАНИРОВАНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

6.1 Подготовка к освидетельствованию в рамках СОС

6.1.1 Общие процедуры

6.1.1.1 Заблаговременное и тщательное планирование для выявления районов, представляющих потенциальную опасность, является предварительным условием успешного и своевременного осуществления СОС. Должна соблюдаться следующая последовательность действий.

6.1.1.2 Компания должна представить Администрации и ПО уведомление о ее намерении принять меры согласно СОС не менее чем за 8 месяцев до планируемого начала освидетельствования в рамках СОС.

6.1.1.3 По получении такого уведомления ПО должна:

- .1 выдать компании вопросник по планированию освидетельствования (см. добавление 2) не позднее чем за 7 месяцев до планируемого начала освидетельствования в рамках СОС; и
- .2 информировать компанию о том, были ли внесены какие-либо изменения в максимально допустимые уровни уменьшения толщин конструкции вследствие коррозии, применимые к судну.

6.1.1.4 Компания должна заполнить и вернуть ПО вопросник по планированию освидетельствования не менее чем за 5 месяцев до планируемого начала освидетельствования в рамках СОС. Компания должна передать Администрации копию заполненного вопросника.

6.1.1.5 Компания должна составить и представить ПО подписанный план освидетельствования в рамках СОС не менее чем за 2 месяца до планируемого начала освидетельствования в рамках СОС. Компания должна направить Администрации копию плана освидетельствования в рамках СОС.

6.1.1.6 В особых обстоятельствах, таких, как ввод судна в эксплуатацию после простоя, или в случае непредвиденных событий, таких, как продолжительный период простоя из-за повреждения корпуса или механизмов, Администрация может в каждом конкретном

случае расширить временные рамки начала процедур согласно СОС, указанные в 6.1.1.2–6.1.1.5.

6.1.1.7 Временные рамки должны расширяться всегда при условии, что ПО располагает достаточным временем для завершения освидетельствования в рамках СОС, а Администрация – для рассмотрения окончательного акта освидетельствования в рамках СОС и выдачи акта о соответствии до дат, упомянутых в 5.1.

6.1.2 План освидетельствования в рамках СОС

6.1.2.1 План освидетельствования в рамках СОС должен разрабатываться компанией в сотрудничестве с ПО. Администрация может участвовать в разработке плана освидетельствования, если сочтет это необходимым. ПО должна полностью убедиться, что план освидетельствования соответствует требованиям 6.2.2, до начала освидетельствования в рамках СОС. Освидетельствование в рамках СОС не должно начинаться до тех пор, пока план освидетельствования не будет согласован.

6.1.2.2 Вопросник по планированию освидетельствования должен составляться по форме, изложенной в добавлении 2.

6.2 Документация к плану освидетельствования

6.2.1 При разработке плана освидетельствования должна быть собрана и рассмотрена следующая документация с целью определения танков, районов и элементов конструкции, подлежащих осмотру:

- .1 основная информация о судне и состоянии освидетельствования;
- .2 основные конструктивные чертежи грузовых и балластных танков (чертежи набора корпуса), включая информацию об использовании стали повышенной прочности;
- .3 акт об оценке состояния в соответствии с приложением 9 к Приложению В к резолюции А.744(18) с поправками и, если необходимо, любые предыдущие окончательные акты освидетельствования в рамках СОС;
- .4 акты о замерах толщин;
- .5 соответствующие данные о предыдущих повреждениях и ремонте;
- .6 соответствующие предыдущие акты освидетельствований и проверок, подготовленные как ПО, так и компанией;
- .7 данные о грузовых и балластных операциях за последние 3 года, включая сведения о перевозке груза в нагретом состоянии;
- .8 подробные сведения о процедурах очистки установки инертного газа и танков, как указано в вопроснике по планированию освидетельствования;
- .9 информация и другие соответствующие данные, касающиеся переоборудования или модификации грузовых и балластных танков судна со времени постройки;

- .10 описание и динамика изменений в системе покрытия и защиты от коррозии (включая аноды и предыдущие символы класса судна), если таковые имеются;
- .11 проверки, выполненные персоналом компании за последние 3 года, с указанием:
 - .1 общего ухудшения конструкции;
 - .2 протечек в ограничивающих конструкциях танков и трубопроводах;
 - .3 состояния системы покрытия и защиты от коррозии (включая аноды), если такие сведения имеются;
- .12 информация относительно соответствующего уровня технического обслуживания в ходе эксплуатации, включая:
 - .1 акты проверок в рамках контроля судов государством порта, содержащие сведения о дефектах корпуса;
 - .2 случаи несоответствия системе управления безопасностью, относящиеся к техническому обслуживанию корпуса, включая связанные с этим меры по устранению недостатков; и
- .13 любая другая информация, которая окажет помощь в выявлении вызывающих сомнение районов и критических районов конструкции.

6.2.2 План освидетельствования должен включать соответствующую информацию, позволяющую успешно и эффективно выполнить освидетельствование в рамках СОС, а также содержать требования относительно тщательных освидетельствований и замеров толщин. План освидетельствования должен включать:

- .1 основную информацию и сведения о судне;
- .2 основные конструктивные чертежи грузовых и балластных танков (чертежи набора корпуса), включая информацию об использовании стали с высоким сопротивлением на разрыв;
- .3 расположение танков;
- .4 перечень танков с информацией об их использовании, о степени их покрытий и о системах защиты от коррозии;
- .5 условия освидетельствования (например, информация относительно очистки танков, дегазации, вентиляции, освещения и т.д.);
- .6 меры и методы, обеспечивающие доступ к конструкциям;
- .7 оборудование для освидетельствований;

- .8 выявление танков и районов, подлежащих тщательному освидетельствованию;
- .9 выявление танков для испытаний согласно приложению 3 к Приложению В к резолюции А.744(18) с поправками;
- .10 выявление районов и участков для замера толщин;
- .11 информацию о фирме, проводящей замеры толщин (ЗТ);
- .12 сведения о предыдущих повреждениях рассматриваемого судна; и
- .13 критические районы конструкции и вызывающие сомнение районы, если необходимо.

6.3 Документация на судне

6.3.1 Компания должна обеспечить, чтобы в дополнение к согласованному плану освидетельствования на судне во время освидетельствования в рамках СОС имелись все другие документы, использованные в разработке плана освидетельствования и упомянутые в 6.2.1.

6.3.2 До начала любой части освидетельствования в рамках СОС инспектор(ы) должен(ны) проверить судовую документацию, установив ее полноту, и изучить ее содержание с целью убедиться, что план освидетельствования по-прежнему актуален.

7 ТРЕБОВАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ В РАМКАХ СОС

7.1 Общие положения

7.1.1 До начала любой части освидетельствования в рамках СОС должно состояться совещание между присутствующим(и) инспектором(ами), присутствующим(и) представителем(ями) компании, оператором фирмы, проводящей замеры толщин (если применимо), и капитаном судна, с тем чтобы убедиться, что для обеспечения безопасного и эффективного выполнения предстоящей работы по освидетельствованию приняты все предусмотренные в плане освидетельствования меры.

7.1.2 Освидетельствование в рамках СОС должно выполняться не менее чем двумя квалифицированными специальными инспекторами ПО. Во время замера толщин на судне должен присутствовать квалифицированный инспектор ПО с целью контролирования процесса.

7.1.3 ПО должна назначить инспектора(ов) и любой другой персонал, который будет выполнять освидетельствование каждого судна в рамках СОС, и с этой целью должна вести регистрацию данных. Квалифицированный(ые) инспектор(ы) должен(должны) иметь документально подтвержденный опыт выполнения промежуточных освидетельствований или освидетельствований для возобновления свидетельства в соответствии с расширенной программой освидетельствований танкеров. Кроме того, весь персонал ПО, которому будут назначены обязанности в связи с СОС, до назначения таких

обязанностей должен пройти надлежащую программу подготовки и ознакомления, с тем чтобы ПО могла обеспечить последовательное и единообразное применение СОС. Администрация должна требовать, чтобы ПО вела регистрацию данных о квалификации и опыте инспекторов и другого персонала, назначенного для выполнения работы в рамках СОС. Администрация должна требовать, чтобы ПО контролировала деятельность персонала, который выполнял или был занят в любой работе в рамках СОС, и с этой целью вела регистрацию данных.

7.1.4 Когда освидетельствование в рамках СОС проводится в разных местах, инспекторам на следующем месте освидетельствования до продолжения освидетельствования в рамках СОС должен предоставляться перечень проверенных объектов с указанием, завершено ли освидетельствование в рамках СОС.

7.1.5 Когда инспекторы высказывают мнение, что требуется ремонт, каждый подлежащий ремонту объект должен быть указан в пронумерованном перечне. При выполнении ремонта должны сообщаться подробные сведения о выполненных ремонтных работах со специальной ссылкой на соответствующие объекты в пронумерованном перечне.

7.1.6 Когда инспекторы высказывают мнение, что ремонт корпуса может быть выполнен после ранее назначенной даты, они не должны принимать решение об этом самостоятельно. В таких обстоятельствах необходимо проконсультироваться со штаб-квартирой ПО, которая должна специально одобрить рекомендуемые меры.

7.1.7 Освидетельствование в рамках СОС является полным только в том случае, если все рекомендации/условия классификационного общества, которые относятся к конструкциям корпуса, проверяемым при освидетельствовании в рамках СОС, выполнены в соответствии с требованиями ПО.

7.2 Степень общих и тщательных освидетельствований

7.2.1 Общее освидетельствование

В рамках СОС должно проводиться общее освидетельствование всех помещений, указанных в 5.2.

7.2.2 Тщательное освидетельствование

Требования относительно тщательных освидетельствований в рамках СОС изложены в нижеследующей таблице.

Таблица 7.2.2

Требования относительно тщательного освидетельствования
Все рамные шпангоуты – во всех балластных танках (см. примечание 1)
Все рамные шпангоуты – в бортовом грузовом танке (см. примечание 1)
Минимум 30% всех рамных шпангоутов – во всех остальных бортовых грузовых танках (см. примечание 1)
Все поперечные переборки – во всех грузовых и балластных танках (см. примечание 2)
Минимум 30% подпалубных рамных бимсов и поперечных днищевых рам, включая примыкающие элементы конструкции, – в каждом центральном грузовом танке
Дополнительно – полностью рамные шпангоуты или подпалубные рамные бимсы и поперечные днищевые рамы, включая смежные элементы конструкции, какие сочтет необходимыми инспектор

Примечания:

- 1 *Полностью рамный шпангоут, включая смежные элементы конструкции.*
- 2 *Полностью поперечная переборка, включая шельфы и ребра жесткости и смежные элементы.*

7.2.3 Инспекторы могут расширить сферу тщательного освидетельствования, если сочтут это необходимым, принимая во внимание план освидетельствования, состояние освидетельствуемых помещений, состояние системы защиты от коррозии, а также следующее:

- .1 любую имеющуюся информацию о критических районах конструкции;
- .2 танки, которые имеют конструкции с уменьшенными размерами связей в сочетании с системой защиты от коррозии, одобренной ПО.

7.2.4 В отношении районов в танках, состояние покрытия в которых установлено как ХОРОШЕЕ, ПО может специально рассмотреть степень тщательных освидетельствований в соответствии с 7.2.2. Однако во всех случаях должны проводиться достаточные тщательные освидетельствования для подтверждения фактического среднего состояния конструкции и для учета максимального наблюдаемого уменьшения толщин конструкции.

7.3 Степень замеров толщин

7.3.1 Замеры толщин должны регистрироваться с использованием таблиц, содержащихся в дополнении 2 к приложению 10 к Приложению В к резолюции А.744(18) с поправками. Рекомендуется хранить эти зарегистрированные данные в электронном формате.

7.3.2 Замеры толщин должны производиться либо до тщательного освидетельствования, либо в максимально возможной степени одновременно с ним.

7.3.3 Минимальные требования относительно замеров толщин при освидетельствованиях в рамках СОС изложены в нижеследующей таблице:

Таблица 7.3.3

Требования относительно замеров толщин	
1. В пределах грузовой зоны:	
.1	Каждый лист настила палубы
.2	Три поперечных сечения
.3	Каждый лист днищевой обшивки
2.	Замеры элементов конструкции, подвергаемых тщательному освидетельствованию в соответствии с 7.2.2 с целью общей оценки и регистрации характера коррозии
3.	Вызывающие сомнение районы
4.	Отдельные пояся в районе ватерлинии за пределами грузовой зоны
5.	Все пояся в районе ватерлинии в пределах грузовой зоны
6.	Внутренняя конструкция в форпиковых и ахтерпиковых танках
7.	Все открытые листы настила главной палубы за пределами грузовой зоны и все открытые листы настила палубы первого яруса надстройки

7.3.4 В случае обнаружения значительной коррозии степень замеров толщин должна быть увеличена в соответствии с приложением 4 к Приложению В к резолюции А.744(18) с поправками.

7.3.5 Кроме того, степень замеров толщин может быть увеличена, если инспекторы сочтут это необходимым.

7.3.6 В отношении районов в танках, состояние покрытия в которых установлено как ХОРОШЕЕ, ПО может специально рассмотреть степень замеров толщин в соответствии с пунктом 7.3.3. Однако во всех случаях должны производиться достаточные замеры толщин для подтверждения фактического среднего состояния и максимального наблюдаемого уменьшения толщин конструкции.

7.3.7 Производимые замеры толщин должны быть достаточными, с тем чтобы можно было выполнить расчеты запаса прочности в соответствии с приложением 12 к Приложению В к резолюции А.744(18) с поправками.

7.3.8 Должны быть выбраны поперечные сечения, где максимальные уменьшения толщин предполагаются или выявляются в результате замеров толщин настила палубы. По меньшей мере одно поперечное сечение должно включать балластный танк в пределах 0,5 L в районе миделя.

8 КРИТЕРИИ ПРИНЯТИЯ

Критерии принятия в отношении СОС являются критериями, изложенными в резолюции А.744(18) с поправками.

9 АКТЫ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ В РАМКАХ СОС

9.1 Должен составляться акт освидетельствования в рамках СОС. В акте должны быть указаны дата и место освидетельствования, а также, если необходимо, сведения о том, было ли освидетельствование в рамках СОС проведено на плаву в сухом доке или в море. Если освидетельствование в рамках СОС проводится в разных местах, должен составляться акт о каждой части освидетельствования в рамках СОС.

9.2 Данные, относящиеся к освидетельствованию в рамках СОС, включая принятые меры, должны составлять часть проверяемой документации, которая предоставляется Администрации по просьбе.

9.3 Кроме того, в каждый акт освидетельствования в рамках СОС должно включаться следующее:

- .1 степень освидетельствования:
 - .1 указание помещений, в которых было проведено общее освидетельствование;
 - .2 указание в каждом помещении места, в котором было проведено тщательное освидетельствование, а также использованных средств доступа; и
 - .3 указание помещений, а также в каждом помещении мест, в которых были произведены замеры толщин; и
- .2 результаты освидетельствования:
 - .1 степень и состояние покрытия в каждом помещении. Указание помещений, оборудованных анодами, и общего состояния анодов;
 - .2 сведения о состоянии конструкции в каждом помещении, которые включают информацию, в зависимости от случая, о следующем:
 - .1 коррозия (место и вид коррозии, такой, как бороздками, питтинг и т.д.);
 - .2 трещины (расположение, описание и степень);
 - .3 гофры (расположение, описание и степень);
 - .4 вмятины (расположение, описание и степень); и
 - .5 районы значительной коррозии; и
- .3 меры, принятые в отношении полученных данных:
 - .1 подробные сведения о выполненном ремонте элементов конструкции в установленных помещениях, включая метод и объем ремонта; и

- .2 перечень объектов, которые следует держать под наблюдением для планирования будущих проверок и освидетельствований, включая любые замеры толщин.

9.4 В случае, если дефекты не обнаружены, это должно быть указано в акте в отношении каждого помещения.

9.5 Описательная часть акта должна быть дополнена фотографиями, показывающими общее состояние каждого помещения, включая фотографии или наброски, дающие представление о любых вышеуказанных объектах.

9.6 Акт о замерах толщин должен быть проверен и утвержден инспектором.

9.7 Инспекторы должны подписать акт освидетельствования в рамках СОС.

10 ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ АКТ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ В РАМКАХ СОС ДЛЯ АДМИНИСТРАЦИИ

10.1 Обзор СОС признанной организацией

10.1.1 Штаб-квартира ПО должна провести проверочный обзор актов освидетельствований в рамках СОС, документов, фотографий и других зарегистрированных данных, относящихся к СОС, как указано в разделе 9, с целью подтверждения того, что требования СОС выполнены.

10.1.2 Персонал ПО, выполняющий обзор, никоим образом не должен быть занят в освидетельствовании в рамках СОС, акт о проведении которого подвергается проверочному обзору.

10.2 Окончательный акт освидетельствования в рамках СОС для Администрации

10.2.1 По завершении освидетельствования в рамках СОС и после того, как штаб-квартира ПО проведет обзор актов освидетельствований в рамках СОС, как указано в пункте 10.1.1, ПО должна подготовить окончательный акт освидетельствования в рамках СОС для Администрации.

10.2.2 ПО должна представить Администрации окончательный акт освидетельствования в рамках СОС без задержки и в любом случае не позднее чем за 2 месяца до даты, в которую акт о соответствии должен быть выдан судну.

10.2.3 Окончательный акт об освидетельствовании в рамках СОС должен включать по меньшей мере:

- .1 следующие общие сведения:

- Название судна
- Номер ИМО
- Государство флага
- Порт регистрации
- Валовая вместимость
- Дедвейт (метрические тонны)
- Осадка по летнюю грузовую марку

Дата поставки
Категория судна
Дата начала соответствия правилу 13F
Компания
Идентификационное обозначение акта;

- .2 краткие сведения о том, где, когда, кем и каким образом было проведено освидетельствование в рамках СОС;
- .3 сведения обо всей связанной с освидетельствованием документации, включая план освидетельствования;
- .4 заявление о состоянии систем(ы) защиты от коррозии, применяемых(ой) в помещениях;
- .5 сведения обо всех актах о замерах толщин;
- .6 краткое изложение данных, полученных во время общих освидетельствований;
- .7 краткое изложение данных, полученных во время тщательных освидетельствований;
- .8 краткое изложение произведенного ремонта корпуса;
- .9 указание всех районов, подверженных значительной коррозии, а также их расположения, протяженности и состояния;
- .10 краткое изложение результатов оценки замеров толщин, включая указание районов и сечений, где были произведены замеры толщин;
- .11 оценка конструктивной прочности судна и оценка соответствия критериям принятия, изложенным в разделе 8;
- .12 заявление о том, были ли выполнены все применимые требования СОС;
- .13 рекомендация для Администрации относительно того, следует ли разрешать продолжение эксплуатации судна до даты, предусмотренной в правиле 13G для соответствия требованиям правила 13F, или на срок действия СОС, если он истекает раньше; и
- .14 выводы.

11 ПРОВЕРКА СОС АДМИНИСТРАЦИЕЙ

11.1 В дополнение к любым инструкциям, которые Администрация могла издать для ПО, уполномоченной проводить освидетельствования согласно расширенной программе освидетельствований от ее имени, Администрация должна издать инструкции для ПО и компаний, эксплуатирующих нефтяные танкеры категории 1 и категории 2, плавающие под ее флагом, с тем чтобы Администрация могла контролировать функционирование СОС и проверять ее соблюдение.

11.2 С целью обеспечения единообразного и последовательного осуществления СОС Администрация должна установить по меньшей мере процедуры, посредством которых она будет:

- .1 вводить в действие требования СОС;
- .2 контролировать работу в рамках СОС, выполняемую ПО от ее имени;
- .3 проводить обзор окончательного акта освидетельствования в рамках СОС;
- .4 проводить обзор случаев, когда суда были подвергнуты повторной оценке в рамках СОС; и
- .5 выдавать акт о соответствии.

11.3 Администрация должна провести обзор окончательного акта освидетельствования в рамках СОС до выдачи акта о соответствии, зарегистрировать и задокументировать полученные данные и выводы обзора и свое решение относительно принятия или отклонения окончательного акта освидетельствования в рамках СОС, а также подготовить протокол обзора.

11.4 Администрация должна обеспечить, чтобы любые лица, назначенные для осуществления контроля за выполнением СОС или для проведения обзора окончательного акта освидетельствования в рамках СОС:

- .1 имели надлежащую квалификацию и опыт в соответствии с требованиями Администрации;
- .2 находились под непосредственным контролем Администрации; и
- .3 никоим образом не были связаны с ПО, выполнившей освидетельствование в рамках СОС, которое подвергается проверке.

12 ПОВТОРНАЯ ОЦЕНКА СУДОВ В РЕЗУЛЬТАТЕ НЕСООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ СОС

12.1 Судно, которое, по мнению Администрации, не отвечает требованиям СОС, может быть подвергнуто повторной оценке в рамках СОС. В этом случае должны быть рассмотрены основания, на которых Администрация отказала судну в выдаче акта о соответствии, и после этого должен быть проведен обзор мер по устранению недостатков с целью установить, были ли выполнены требования СОС.

12.2 Такая повторная оценка, как правило, проводится ПО и Администрацией, которые провели предыдущее освидетельствование в рамках СОС.

12.3 Если судно, которое не получило акт о соответствии, меняет флаг, новая Администрация в соответствии с положениями правила 8 3) должна обратиться с просьбой к предыдущей Администрации передать ей копии документации СОС, относящейся к этому судну, с целью установить, рассмотрены ли основания, на которых предыдущая Администрация отказала судну в выдаче акта о соответствии, и осуществляется ли СОС последовательным и единообразным образом.

12.4 Как правило, повторная оценка в рамках СОС должна проводиться как можно скорее и в любом случае, с учетом положений пункта 5.3, не позднее чем через 6 месяцев после даты, в которую Администрация приняла решение отказать судну в выдаче акта о соответствии.

13 АКТ О СООТВЕТСТВИИ

13.1 Согласно своим процедурам Администрация должна выдавать акт о соответствии каждому судну, прошедшему освидетельствование в рамках СОС в соответствии с требованиями Администрации.

13.2 Акт о соответствии должен составляться на официальном языке выдающей его Администрации по форме, соответствующей образцу, приведенному в добавлении 1. Если используемым языком не являются английский, испанский или французский языки, то текст должен включать перевод на один из этих языков.

13.3 Подлинник акта о соответствии должен быть передан на судно в качестве добавления к судовому Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью.

13.4 Кроме того, вместе с актом о соответствии на судно должны быть переданы копия окончательного акта освидетельствования в рамках СОС, обзор которого был проведен Администрацией для выдачи акта о соответствии, и копия протокола обзора, указанного в пункте 11.3.

13.5 Заверенная копия акта о соответствии и копия протокола обзора, указанного в пункте 11.3, должны быть переданы Администрацией ПО и храниться вместе с окончательным актом освидетельствования в рамках СОС.

13.6 После завершения освидетельствования в рамках СОС акт о соответствии должен действовать до более ранней из указанных ниже дат:

- .1 более ранней даты, к которой судно должно завершить:
 - .1 промежуточное освидетельствование в соответствии с правилом 4 1) с); или
 - .2 освидетельствование для возобновления свидетельства в соответствии с правилом 4 1) b);либо
- .2 даты, к которой судно должно, согласно правилу 13G, соответствовать требованиям правила 13F.

13.7 Если срок действия акта о соответствии истекает до даты, к которой судно должно, согласно правилу 13G, соответствовать требованиям правила 13F, это судно, с тем чтобы продолжить эксплуатацию после истечения срока действия акта о соответствии, должно пройти освидетельствование в рамках СОС для возобновления акта согласно требованиям разделов 5–10.

13.8 Администрация может рассмотреть акт о соответствии судна и объявить, что он остается действительным и имеет полную силу, если:

- .1 судно передано признанной организации, иной чем ПО, представившая окончательный акт освидетельствования в рамках СОС, обзор которого был проведен и который был принят для выдачи акта о соответствии; или
- .2 судно эксплуатируется компанией, иной чем компания, которая эксплуатировала судно во время завершения освидетельствования в рамках СОС;

при условии, что срок действия данного акта о соответствии, а также условия для его выдачи по-прежнему соответствуют тем, которые были приняты Администрацией во время выдачи акта о соответствии.

13.9 Если судно, имеющее действительный акт о соответствии, передается под флаг другой Стороны, новая Администрация может выдать этому судну новый акт о соответствии на основании акта о соответствии, выданного предыдущей Администрацией, при условии что новая Администрация:

- .1 запрашивает и получает от предыдущей Администрации в соответствии с правилом 8 3) копии всей документации СОС, относящейся к этому судну, которую предыдущая Администрация использовала для выдачи или возобновления, а также для поддержания действительности акта о соответствии, выданного судну во время передачи;
- .2 устанавливает, что ПО, которая представила окончательные акты освидетельствований в рамках СОС предыдущей Администрации, является ПО, уполномоченной действовать от ее имени;
- .3 проводит обзор документации, упомянутой в подпункте .1, и убеждается, что требования СОС выполняются; и
- .4 ограничивает срок действия и условия действительности подлежащего выдаче акта о соответствии сроком действия и условиями, которые установлены предыдущей Администрацией.

13.10 Администрация должна:

- .1 приостановить действие акта о соответствии судна, если оно более не отвечает требованиям СОС, и/или изъять этот акт; и
- .2 изъять акт о соответствии судна, если оно более не имеет права плавать под ее флагом.

14 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ В ОРГАНИЗАЦИЮ

14.1 Администрация должна предоставлять в Организацию:

- .1 сведения, касающиеся выданных актов о соответствии;

- .2 сведения, касающиеся приостановления действия или изъятия выданных актов о соответствии; и
- .3 сведения о судах, которым было отказано в выдаче акта о соответствии, и о причинах этого отказа.

14.2 Организация должна рассылать вышеупомянутую информацию всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 и вести электронную базу данных, содержащую вышеупомянутую информацию, доступную только для Сторон МАРПОЛ 73/78.

Добавление 1

ФОРМА АКТА О СООТВЕТСТВИИ

АКТ О СООТВЕТСТВИИ

Выдан на основании положений Системы оценки состояния (СОС), принятой Организацией резолюцией МЕРС.94(46) по уполномочию правительства:

.....
(полное официальное название страны)

Сведения о судне

Название судна

Отличительный номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Валовая вместимость

Дедвейт судна (метрические тонны)

Номер ИМО

Категория танкера

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО:

- 1 судно освидетельствовано в соответствии с требованиями СОС (резолюция МЕРС.94(46));
- 2 освидетельствованием установлено, что состояние конструкции судна во всех отношениях является удовлетворительным и что судно отвечает требованиям СОС.

Настоящий Акт о соответствии действителен до

Выдан
(Место выдачи)

.....
(Дата выдачи)

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

(Печать или штамп организации)

Добавление 2

ВОПРОСНИК ПО ПЛАНИРОВАНИЮ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

Нижеследующая информация позволит компании в сотрудничестве с ПО разработать план освидетельствования, соответствующий требованиям СОС.

Существенно важно, чтобы при заполнении настоящего вопросника компания предоставляла новейшую информацию.

После заполнения настоящий вопросник должен содержать всю информацию и материалы, требуемые согласно СОС.

Сведения

Название судна:
Номер ИМО:
Государство флага:
Порт регистрации:
Валовая вместимость:
Дедвейт (метрические тонны):
Осадка по летнюю грузовую марку:
Дата поставки:
Категория судна:
Дата начала соответствия правилу 13F:
Компания:
Идентификационное обозначение акта:

Информация об обеспечении доступа при тщательных освидетельствованиях и замерах толщин:

Компании предлагается указать в таблице, ниже, средства доступа к конструкциям, подвергаемым тщательному освидетельствованию и замерам толщин.

Тщательное освидетельствование – осмотр, при котором детали элементов конструкции находятся в пределах визуального наблюдения инспектора, т.е., предпочтительно, у него под рукой.

Помещение		Временные леса	Плоты	Трапы	Прямой доступ	Другие средства (указать)
Бортовые танки	Форпик					
	Подпалубные					
	Бортовые					
	Днищевые					
	Продольные					
Центр. танки	Поперечные					
	Подпалубные					
	Днищевые					
	Поперечные					

Проверки, выполняемые компанией

Используя форму, подобную той, которая указана в таблице, ниже (приводится в качестве примера), компания должна предоставить подробные сведения о результатах выполненных ей проверок за последние 3 года – в соответствии с требованиями резолюции А.744(18) с поправками и требованиями СОС – всех ГРУЗОВЫХ и БАЛЛАСТНЫХ танков, а также ПУСТЫХ пространств в пределах грузовой зоны.

Помещения (с указанием числа шпангоутов и борта – лев. или прав.)	Защита от коррозии (1)	Степень покрытия (2)	Состояние покрытия (3)	Ухудшение конструкции (4)	Сведения о танке (5)
Центральные грузовые танки					
Бортовые грузовые танки					
Отстойные танки					
Балластные танки					
Ахтерпик					
Форпик					
Прочие помещения:					

* Указать танки, которые используются для перевозки нефти/балласта

- 1) ТП – твердое покрытие; МП – мягкое покрытие;
А – аноды; Б/З – без защиты
- 2) В – верхняя часть; С – средняя часть;
Н – нижняя часть;
- 3) Х – хорошее; У – удовлетворительное;
П – плохое, НП – новое покрытие
- 4) Н – зарегистрированных данных нет
Д – данные зарегистрированы, описание
данных должно быть приложено к вопроснику
- 5) П/Р – повреждение и ремонт
У – утечки
ПОБ – переоборудование
СЗК – система защиты от коррозии
(приложить акты)

Компания:
Имя/подпись:
Дата:

Акты проверок в рамках контроля судов государством порта

Перечислить акты проверок в рамках контроля судов государством порта, содержащие указания на дефекты корпуса и соответствующую информацию о дефектах:

Система управления безопасностью

Перечислить несоответствия, относящиеся к техническому обслуживанию корпуса, включая соответствующие меры по устранению недостатков:

Наименование фирмы, проводящей замеры толщин (ЗТ)

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the Condition Assessment Scheme, adopted at the forty-sixth session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 27 April 2001 and set out in the annex to resolution MEPC.94(46), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte du Système d'évaluation de l'état du navire, adopté le 27 avril 2001 lors de la quarante-sixième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, et figurant à l'annexe de la résolution MEPC.94(46), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАБЕРЕННАЯ КОПИЯ текста Системы оценки состояния, одобренной на сорок шестой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации 27 апреля 2001 года и изложенной в Приложении к резолюции МЕРС.94(46), подлинник которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto del Plan de evaluación del estado del buque adoptado el 27 de abril de 2001 por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 46º periodo de sesiones y que figura en el anexo de la resolución MEPC.94(46), cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

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:

London,



Londres, le

Лондон,

5th March, 2002

Londres.