

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.261(84) (принята 16 мая 2008 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К РУКОВОДСТВУ ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ И НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ (РЕЗОЛЮЦИЯ А.744(18) С ПОПРАВКАМИ)

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюцию А.744(18), которой Ассамблея приняла Руководство по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров (Руководство),

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) и правило XI-1/2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой «Конвенция»), касающиеся процедуры внесения поправок в Руководство,

ОТМЕЧАЯ, что во время принятия резолюции А.744(18) Ассамблея просила Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды проводить обзор Руководства и обновлять его по мере необходимости в свете опыта, приобретенного в результате его применения,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ резолюции MSC.49(66), MSC.105(73), MSC.125(75), MSC.144(77), MSC.197(80) и резолюцию 2 Конференции 1997 года Договаривающихся правительств Конвенции, которыми Комитет по безопасности на море и Конференция Договаривающихся правительств Конвенции одобрили поправки к Руководству в соответствии со статьей VIII b) и правилом XI-1/2 Конвенции,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят четвертой сессии поправки к Руководству, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции поправки к Руководству по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров, 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 2009 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 Конвенции СОЛАС принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 января 2010 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 ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПОПРАВКИ К РУКОВОДСТВУ ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК
ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ И НЕФТЯНЫХ
ТАНКЕРОВ
(РЕЗОЛЮЦИЯ А.744(18) С ПОПРАВКАМИ)**

Содержание

1 После существующего заголовка «ПРИЛОЖЕНИЕ А» добавляется новый заголовок:

«Часть А

**РУКОВОДСТВО ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ С ОДИНАРНЫМ
КОРПУСОМ»**

2 После существующего Содержания «ПРИЛОЖЕНИЯ А» добавляется следующий текст:

«Часть В

**РУКОВОДСТВО ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ**

1 Общие положения

- 1.1 Применение
- 1.2 Определения
- 1.3 Ремонт
- 1.4 Инспекторы

2 Освидетельствование для возобновления свидетельства

- 2.1 Общие положения
- 2.2 Освидетельствование в доке
- 2.3 Защита помещений
- 2.4 Крышки люков и комингсы
- 2.5 Степень общих и тщательных освидетельствований
- 2.6 Степень замеров толщин
- 2.7 Степень испытания танков под давлением

3 Ежегодное освидетельствование

- 3.1 Общие положения
- 3.2 Осмотр корпуса
- 3.3 Осмотр крышек люков и комингсов
- 3.4 Осмотр грузовых трюмов
- 3.5 Осмотр балластных танков

4 Промежуточное освидетельствование

- 4.1 Общие положения
- 4.2 Навалочные суда возрастом от 5 до 10 лет
- 4.3 Навалочные суда возрастом от 10 до 15 лет
- 4.4 Навалочные суда возрастом более 15 лет

5 Подготовка к освидетельствованию

- 5.1 Программа освидетельствования
- 5.2 Условия для освидетельствования
- 5.3 Доступ к конструкциям
- 5.4 Оборудование для освидетельствования
- 5.5 Освидетельствование в море или на якорной стоянке
- 5.6 Совещание по планированию освидетельствования

6 Находящаяся на судне документация

- 6.1 Общие положения
- 6.2 Подшивка актов освидетельствования
- 6.3 Пояснительные документы
- 6.4 Обзор документации, находящейся на судне

7 Порядок замеров толщин

- 7.1 Общие положения
- 7.2 Одобрение компании, выполняющей замеры толщин
- 7.3 Составление актов

8 Составление актов и оценка освидетельствования

- 8.1 Оценка акта освидетельствования
- 8.2 Составление актов

Приложение 1 Требования к тщательному освидетельствованию во время освидетельствований для возобновления свидетельства

Приложение 2 Требования к замерам толщин во время освидетельствований для возобновления свидетельства

Приложение 3 Акт судовладельца о проверке

Приложение 4А Программа освидетельствования

Приложение 4В Вопросник по планированию освидетельствования

Приложение 5 Порядок одобрения компании, выполняющей замеры толщин конструкций корпуса

Приложение 6 Принципы составления актов освидетельствования

Приложение 7	Акт об оценке состояния
Приложение 8	Рекомендуемый порядок замеров толщин
Приложение 9	Руководство по технической оценке в сочетании с планированием расширенных освидетельствований навалочных судов
Приложение 10	Требования к степени замеров толщин в районах, подверженных значительной коррозии, на навалочных судах с двойным корпусом в пределах грузовой зоны
Приложение 11	Прочность задраивающих устройств крышек грузовых люков на навалочных судах
Приложение 12	Процедурные требования по замерам толщин».

ПРИЛОЖЕНИЕ А

РУКОВОДСТВО ПО РАСШИРЕНОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ

3 После заголовка добавляется следующий текст:

«Часть А

РУКОВОДСТВО ПО РАСШИРЕНОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ С ОДИНАРНЫМ КОРПУСОМ»

1.1 Применение

4 Существующий пункт 1.1.1 заменяется следующим текстом:

«1.1.1 Руководство должно применяться ко всем самоходным навалочным судам валовой вместимостью 500 и более с одинарным корпусом. Если навалочное судно представляет собой сочетание конструкции с одинарным корпусом и двойным корпусом, к этим конструкциям должны применяться соответствующие требования частей А и В.».

5 После части А добавляется новая часть В следующего содержания:

«Часть В

**РУКОВОДСТВО ПО РАСШИРЕНОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО
ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ С ДВОЙНЫМ
КОРПУСОМ**

1 Общие положения

1.1 Применение*

1.1.1 Руководство должно применяться ко всем самоходным навалочным судам валовой вместимостью 500 и более с двойным корпусом. Если навалочное судно представляет собой сочетание конструкции с одинарным и двойным корпусом, к этим конструкциям должны применяться соответствующие требования частей А и В.

1.1.2 Руководство следует применять к освидетельствованиям конструкций корпуса и систем трубопроводов в районе грузовых трюмов, в коффердамах, туннелях для трубопроводов, пустых пространствах в пределах грузовой зоны и во всех балластных танках. Освидетельствования должны проводиться в ходе освидетельствований, предписанных правилом I/10 Конвенции.

1.1.3 Руководство содержит сведения о степени осмотра, замеров толщин и испытаниях танков. В случае обнаружения значительной коррозии и/или дефектов конструкции освидетельствование должно быть расширено путем проведения, если необходимо, дополнительного тщательного освидетельствования.

1.2 Определения

1.2.1 *Навалочное судно* – судно, в конструкцию которого обычно входят одна палуба, бортовые подпалубные танки и бортовые сколовые танки в грузовых помещениях и которое предназначено главным образом для перевозки сухого груза навалом и включает такие типы, как рудовозы и комбинированные суда**.

1.2.2 *Балластный танк* – танк, который используется для водяного балласта и включает бортовые балластные танки, балластные отсеки двойного дна, бортовые подпалубные танки, бортовые сколовые танки и пиковые танки. Для целей освидетельствования танк двойного борта следует рассматривать в качестве отдельного танка, даже если он соединен с бортовым подпалубным танком или бортовым сколовым танком.

1.2.3 *Помещения* – отдельные отсеки, включая трюмы и танки.

* Цель настоящего Руководства заключается в обеспечении проведения анализа планов и документов на соответствующем уровне, а также достижения последовательности в их применении. Такая оценка актов освидетельствования, программ освидетельствования, документов о планировании и т.д. должна выполняться на уровне руководства Администрации или организации, признанной Администрацией.

** В отношении комбинированных судов дополнительные требования установлены в Руководстве по расширенной программе проверок во время освидетельствований нефтяных танкеров, изложенном в приложении В.

1.2.4 *Общее освидетельствование* – освидетельствование, предназначенное для установления общего состояния конструкции корпуса и определения степени дополнительных тщательных освидетельствований.

1.2.5 *Тщательное освидетельствование* – освидетельствование, при котором детали элементов конструкции находятся в пределах визуального наблюдения инспектора, т.е., предпочтительно, в пределах досягаемости рукой.

1.2.6 *Поперечное сечение* включает все продольные элементы, такие как обшивка, продольные связи палубы, бортов, днища, внутреннее дно, сколовые борта, внутренние борта, бортовые подпалубные внутренние борта и продольные переборки.

1.2.7 *Типичные помещения* – помещения, которые, как ожидается, отражают состояние других помещений подобного типа и предназначения и имеют схожие системы защиты от коррозии. При выборе типичных помещений следует учитывать данные о предыдущей эксплуатации и ремонте на борту судна, а также подлежащие выявлению критические и/или вызывающие сомнение районы.

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

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

1.2.10 *Системой защиты от коррозии* обычно считается полное твердое покрытие.

Защитное покрытие обычно должно быть эпоксидным или равноценным покрытием. Другие системы покрытия могут считаться приемлемыми в качестве альтернативных вариантов при условии, что они применяются и содержатся в соответствии со спецификациями завода-изготовителя.

Если применяются мягкие покрытия, должен предусматриваться безопасный доступ, с тем чтобы инспектор мог проверить эффективность покрытия и оценить состояние внутренних конструкций, взяв, при необходимости, пробы покрытия в отдельных местах. В случае если безопасный доступ не может быть обеспечен, мягкое покрытие должно быть снято.

1.2.11 *Состояние покрытия* определяется следующим образом:

ХОРОШЕЕ состояние, характеризующееся лишь незначительным ржавлением в отдельных точках;

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ состояние, характеризующееся местным нарушением покрытия на кромках ребер жесткости и сварных соединениях и/или легким ржавлением 20% или более рассматриваемых районов, но в меньшей степени, чем определено в отношении ПЛОХОГО состояния;

ПЛОХОЕ состояние, характеризующееся общим нарушением покрытия у 20% или более районов или сильным отслаиванием покрытия в 10% или более рассматриваемых районов.

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

1.2.13 Грузовая зона – часть судна, которая включает все грузовые трюмы и смежные районы, включая топливные танки, коффердамы, балластные танки и пустые пространства.

1.2.14 Промежуточное освидетельствование – освидетельствование, проводимое во время второго или третьего ежегодного освидетельствования либо в промежутках между этими освидетельствованиями.

1.2.15 Срочный и полный ремонт – текущий ремонт, проводимый во время освидетельствования в соответствии с требованиями инспектора, в результате чего устраняется необходимость включения в классификационное свидетельство какого-либо соответствующего требования или рекомендации.

1.2.16 Конвенция означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками.

1.2.17 Слова *особо рассмотреть* означают, что выполнены достаточная тщательная проверка и достаточные замеры толщин с целью установить фактическое состояние конструкции под покрытием в целом.

1.3 Ремонт

1.3.1 Любое повреждение, связанное с износом, превышающим допустимые пределы (включая коробление, рифление, обрыв или излом), или участки интенсивного износа сверх допустимых пределов, которые влияют или, по мнению Администрации, должны отрицательно повлиять на целостность конструкции, водонепроницаемость или непроницаемость при воздействии моря, подлежат срочному и полному ремонту. Районы, которые должны рассматриваться, включают:

- .1 бортовые шпангоуты, крепления их концов или примыкающая наружная обшивка;
- .2 палубный набор и настил палубы;
- .3 набор дна и настил дна;
- .4 водонепроницаемые или маслонепроницаемые переборки; и
- .5 крышки люков или комингсы люков.

Если необходимые ремонтные средства отсутствуют, Администрация может разрешить судну проследовать непосредственно к судоремонтному предприятию. В этом случае может потребоваться выгрузка груза и/или проведение временного ремонта для предполагаемого рейса.

1.3.2 Кроме того, если в результате освидетельствования выявляется коррозия или дефекты конструкции, которые, по мнению Администрации, отрицательно повлияют на пригодность судна для дальнейшей эксплуатации, должны быть приняты меры по устранению недостатков перед тем, как судно продолжит плавание.

1.4 Инспекторы

Для навалочных судов дедвейтом 20 000 тонн и более первое плановое освидетельствование для возобновления свидетельства после достижения навалочным судном возраста 10 лет, а также все последующие освидетельствования для возобновления свидетельства и промежуточные освидетельствования должны проводиться совместно двумя инспекторами. Если освидетельствования проводятся признанной организацией, инспекторы должны быть штатными инспекторами такой признанной организации.

2 Освидетельствование для возобновления свидетельства

2.1 Общие положения

2.1.1 Освидетельствование для возобновления свидетельства может начинаться во время четвертого ежегодного освидетельствования и продолжаться в следующем году, с тем чтобы оно было завершено к пятой ежегодной дате.

2.1.2 В подготовку к освидетельствованию для возобновления свидетельства входит составление программы этого освидетельствования заблаговременно до его начала. Замеры толщин не должны выполняться ранее четвертого ежегодного освидетельствования.

2.1.3 В дополнение к требованиям для ежегодных освидетельствований это освидетельствование должно включать осмотр, испытания и проверки в объеме, достаточном для того, чтобы убедиться, что корпус и соответствующие трубопроводы находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для своего назначения в течение нового срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции при условии надлежащего технического обслуживания и эксплуатации, а также проведения освидетельствований для возобновления свидетельства.

2.1.4 Должны быть осмотрены все грузовые трюмы, балластные танки, включая балластные танки двойного дна и танки двойного борта, тунNELи для трубопроводов, коффердамы и пустые пространства, смежные с грузовыми трюмами, палубы и наружный корпус, при этом такой осмотр должен быть дополнен замерами толщин и испытаниями, как требуется в 2.6 и 2.7, чтобы удостовериться, что конструктивная целостность остается эффективной. Осмотр должен быть достаточным, чтобы обнаружить значительную коррозию, существенную деформацию, трещины, повреждения или другие дефекты конструкции.

2.1.5 Должны быть осмотрены и испытаны в рабочих условиях все трубопроводы в вышеуказанных помещениях, чтобы убедиться, что их состояние остается удовлетворительным.

2.1.6 Объем освидетельствования балластных танков, переоборудованных в пустые помещения, должен рассматриваться особо относительно требований к балластным танкам.

2.2 Освидетельствование в доке

2.2.1 Освидетельствование в доке должно быть составной частью освидетельствования для возобновления свидетельства. В течение пятилетнего срока действия свидетельства должны быть проведены как минимум две проверки подводной части судна. Во всех случаях максимальный промежуток времени между проверками подводной части судна не должен превышать 36 месяцев.

2.2.2 Для судов возрастом 15 лет и более проверка подводной части судна должна проводиться, когда судно находится в доке. Для судов возрастом менее 15 лет чередующиеся проверки подводной части судна, не выполненные вместе с освидетельствованием для возобновления свидетельства, могут быть проведены, когда судно находится на плаву. Проверки судна на плаву должны проводиться только при наличии удовлетворительных условий, надлежащего оборудования и должным образом квалифицированного персонала.

2.2.3 Если освидетельствование в доке не завершено вместе с расширенным освидетельствованием во время освидетельствования для возобновления свидетельства или если не соблюден максимальный 36-месячный промежуток времени, упомянутый в 2.2.1, Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции должно быть недействительным до тех пор, пока не будет завершено освидетельствование в доке.

2.3 Защита помещений

Должно быть проверено состояние системы защиты балластных танков от коррозии, если такая система предусмотрена. Если состояние защитного покрытия балластного танка, за исключением балластных отсеков двойного дна, установлено как ПЛОХОЕ в соответствии с определением в 1.2.11 и защитное покрытие не восстановлено или применялось мягкое покрытие, или защитное покрытие не применялось, данные балластные танки должны осматриваться ежегодно. Если такое нарушение покрытия обнаружено в балластном танке двойного дна, или применялось мягкое покрытие, или защитное покрытие не применялось, данные танки должны осматриваться ежегодно. Если инспектор сочтет необходимым или если обнаружена значительная коррозия, должны проводиться замеры толщин. Если защитное покрытие имеется в грузовых трюмах и оно установлено как хорошее, объем тщательных освидетельствований и замеров толщин может быть рассмотрен особо.

2.4 Крышки люков и комингсы

2.4.1 Должна быть проведена тщательная проверка элементов конструкции, перечисленных в 3.3.

2.4.2 Должна быть проведена проверка удовлетворительной работы крышек люков с механическим приводом, включая:

- .1** проверку размещения и закрепления в открытом состоянии;
- .2** проверку надлежащей пригонки и герметичности задраивания в закрытом положении;

.3 рабочие испытания гидравлических и силовых компонентов, проводки, цепей и кулисной передачи.

2.4.3 Должна быть проверена надежность задраивающих устройств всех крышек люков путем испытания шлангов или равноценным методом.

2.4.4 Должны быть выполнены замеры толщин обшивки и ребер жесткости крышек люков и комингсов, как указано в приложении 2.

2.5 Степень общих и тщательных освидетельствований

2.5.1 Во время освидетельствования для возобновления свидетельства должно быть проведено общее освидетельствование всех помещений за исключением топливных танков. Топливные танки в районе грузовых трюмов должны быть достаточно осмотрены, с тем чтобы убедиться в их удовлетворительном состоянии.

2.5.2 Каждое освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать тщательный осмотр в степени, достаточной для определения состояния грузовых трюмов и балластных танков, как указано в приложении 1.

2.6 Степень замеров толщин

2.6.1 Требования к замерам толщин во время освидетельствования для возобновления свидетельства приведены в приложении 2.

2.6.2 Должны быть выполнены замеры типичных толщин для определения как общей, так и местной степени коррозии поперечных рамных шпангоутов во всех балластных танках. Должны быть выполнены также замеры толщин для определения степени коррозии обшивки поперечных переборок. Замеры толщин можно не выполнять, если во время тщательного осмотра инспектор убедится, что уменьшение толщин конструкции не наблюдается и покрытие, там где оно имеется, остается надежным.

2.6.3 Инспектор может расширить объем замеров толщин, если сочтет это необходимым. Положения по расширенным замерам для участков значительной коррозии, как определено в 1.2.9, приводятся в приложении 10.

2.6.4 Администрация может особо рассмотреть степень замеров толщин, в соответствии с приложением 2, в отношении районов в помещениях, в которых состояние покрытий установлено как ХОРОШЕЕ согласно определению в 1.2.11. Если защитное покрытие имеется в грузовых трюмах и оно установлено как хорошее, объем тщательных освидетельствований и замеров толщин может быть рассмотрен особо.

2.6.5 Должны быть выбраны поперечные сечения, где предполагается или вскрыто, в результате замеров настила палубы, уменьшение толщин в наибольшей степени.

2.7 Степень испытания танков под давлением

2.7.1 Должны быть испытаны под давлением все границы балластных танков, диптанков и грузовых трюмов, используемых для балласта, на всем протяжении грузовых трюмов. Должны быть также испытаны под давлением типичные танки для пресной воды, топлива и смазочных масел.

2.7.2 Обычно гидростатическое давление должно соответствовать уровню воды до верха люков в балластных/грузовых трюмах или до верха воздушных балластных или топливных танков.

3 Ежегодное освидетельствование

3.1 Общие положения

Ежегодное освидетельствование должно заключаться в осмотре, с тем чтобы убедиться, насколько это практически выполнимо, что крышки люков, комингсы и трубопроводы содержатся в удовлетворительном состоянии, и должно учитывать данные о предыдущей эксплуатации, состояние и эффективность системы защиты от коррозии балластных танков и районов, указанных в подшивке актов освидетельствования.

3.2 Осмотр корпуса

3.2.1 Осмотр обшивки корпуса и его закрывающих устройств должен проводиться в той мере, в какой возможно визуальное наблюдение.

3.2.2 Осмотр водонепроницаемых отверстий должен проводиться в той мере, в какой это практически выполнимо.

3.3 Осмотр крышек люков и комингсов

3.3.1 Должно быть подтверждено, что со времени последнего освидетельствования крышки люков, комингсы и их закрывающие и задраивающие устройства не претерпели неодобренных изменений.

3.3.2 Тщательное освидетельствование крышек грузовых люков и комингсов возможно только путем их осмотра в открытом и закрытом положениях и должно включать проверку правильного открытия и закрытия. В результате по меньшей мере комплекты крышек грузовых люков в носовой части в пределах 25% длины судна и по меньшей мере дополнительно один комплект, с тем чтобы все комплекты на судне были оценены по меньшей мере один раз в течение каждого 5-летнего периода, должны быть освидетельствованы в открытом и закрытом положениях, а также в действии в полном объеме в каждом направлении при каждом ежегодном освидетельствовании, включая:

- .1 укладку и закрепление в открытом положении;
- .2 надлежащую пригонку и эффективную герметизацию в закрытом положении; и
- .3 испытание в рабочих условиях гидравлических и силовых элементов, тросов, цепей и тросовых передач.

Закрытие крышек должно включать закрепление всех периферийных и поперечных скоб или других закрепляющих устройств. Особое внимание должно быть уделено состоянию крышек люков в носовой части в пределах 25% длины судна, где волновые нагрузки обычно являются наибольшими.

3.3.3 Если выявляются трудности при эксплуатации и закреплении крышек люков, по усмотрению инспектора должны быть проверены в действии дополнительные комплекты, помимо указанных в 3.3.2.

3.3.4 Если система закрепления грузовых люков не функционирует надлежащим образом, необходимо провести ремонт под наблюдением Администрации. Если крышки или комингсы люков подвергаются существенному ремонту, прочность закрепляющих устройств должна быть повышена для соответствия требованиям приложения 13.

3.3.5 Для каждого комплекта крышки грузового люка при каждом ежегодном освидетельствовании должны быть освидетельствованы следующие элементы:

- .1** листы обшивки крышек люков, включая бортовые листы, и ребра жесткости, которые могут быть доступны в открытом положении, путем тщательного освидетельствования (признаки коррозии, трещины, деформация);
- .2** герметизирующие устройства по периметру и поперечные соединения (прокладки – с целью установления их состояния и постоянной деформации, гибкие уплотнения на комбинированных судах, кромки уплотнений, компрессионные угольники, осушительные каналы и невозвратные клапаны);
- .3** задраивающие устройства, затяжные винты, скобы (признаки износа, пригонка и состояние резиновых компонентов);
- .4** устройства для фиксации закрытых крышек (деформация и пригонка);
- .5** цепные или канатные шкивы;
- .6** направляющие детали;
- .7** направляющие рельсы и опорные ролики;
- .8** стопоры;
- .9** тросы, цепи, натяжные устройства и турачки;
- .10** гидравлическая система, электрические предохранительные устройства и блокировочные устройства; и
- .11** концевые и промежуточные шарниры, болты и опоры, если они установлены.

3.3.6 При каждом ежегодном освидетельствовании у каждого грузового люка должны проверяться комингсы вместе с их обшивкой, ребрами жесткости и бракетами с целью выявления коррозии, трещин и деформации, особенно в верхней части комингсов.

3.3.7 Если это будет сочтено необходимым, может быть проверена эффективность герметизации путем испытаний струей воды из шланга или с помощью мела, дополняемых измерениями размеров компонентов уплотняющих прижимных прокладок.

3.3.8 Если установлены съемные крышки, деревянные или стальные крышки понтонного типа, должно быть подтверждено удовлетворительное состояние следующего:

- .1 деревянных крышек и съемных бимсов, кронштейнов или башмаков съемных бимсов и их крепящих устройств;
- .2 стальных крышек понтонного типа, включая тщательное освидетельствование обшивки крышек люков;
- .3 брезента;
- .4 крепительных планок, баттенсов и клиньев;
- .5 прижимных шин люков и их задраивающих устройств;
- .6 нагрузочных прокладок/шин и кромки обшивки комингса;
- .7 направляющих пластин и планок;
- .8 уплотняющих шин, осушительных каналов и труб (если имеются).

3.4 Осмотр грузовых трюмов

3.4.1 В отношении навалочных судов возрастом более 10 лет должно быть проведено следующее:

- .1 общее освидетельствование двух выбранных трюмов. Если защитное покрытие имеется в грузовых трюмах и оно установлено как ХОРОШЕЕ, объем тщательных освидетельствований и замеров толщин может быть рассмотрен особо; и
- .2 если инспектор сочтет необходимым, должен быть проведен замер толщин. Если по результатам этих замеров толщин выявлена значительная коррозия, объем замеров толщин должен быть увеличен в соответствии с приложением 10.

3.4.2 В отношении навалочных судов возрастом более 15 лет должно быть проведено следующее:

- .1 общее освидетельствование всех грузовых трюмов. Если защитное покрытие имеется в грузовых трюмах и оно установлено как ХОРОШЕЕ, объем тщательных освидетельствований и замеров толщин может быть рассмотрен особо; и
- .2 если инспектор сочтет необходимым, должен быть проведен замер толщин. Если по результатам этих замеров толщин выявлена значительная коррозия,

объем замеров толщин должен быть увеличен в соответствии с приложением 10.

3.4.3 В отношении навалочных судов возрастом более 10 лет должны осматриваться все трубопроводы и места их прохода в грузовых трюмах, включая забортные трубопроводы.

3.5 Осмотр балластных танков

Осмотр балластных танков должен проводиться, если он требуется по результатам освидетельствования для возобновления свидетельства и промежуточного освидетельствования. Если инспектор сочтет необходимым, должен быть проведен замер толщин. Если по результатам этих замеров толщин выявлена значительная коррозия, объем замеров толщин должен быть увеличен в соответствии с приложением 10.

4 Промежуточное освидетельствование

4.1 Общие положения

4.1.1 Несмотря на положения 1.1.2 элементы конструкции, которые являются дополнительными к требованиям ежегодного освидетельствования, могут быть освидетельствованы либо во время второго или третьего ежегодного освидетельствования, либо в промежутках между этими освидетельствованиями.

4.1.2 Объем освидетельствования зависит от возраста судна, как указанно в 4.2, 4.3 и 4.4.

4.2 Навалочные суда возрастом от 5 до 10 лет

4.2.1 Балластные танки

4.2.1.1 В отношении помещений, используемых для балласта забортной воды, должно быть проведено общее освидетельствование типичных помещений, выбранных инспектором. Если во время таких осмотров не будет обнаружено видимых дефектов конструкции, осмотр может быть ограничен проверкой эффективности системы защиты от коррозии.

4.2.1.2 Если в балластных помещениях забортной воды состояние покрытия установлено как ПЛОХОЕ, обнаружены коррозия или другие дефекты или если защитное покрытие не применялось со времени постройки, должен быть проведен осмотр других балластных помещений того же типа.

4.2.1.3 Если в балластных помещениях забортной воды иных, чем балластные танки двойного дна, состояние защитного покрытия установлено как ПЛОХОЕ и покрытие не восстановлено или если применялось мягкое покрытие, или защитное покрытие не применялось со времени постройки, то данные танки должны осматриваться и замеры толщин должны выполняться, если это будет сочтено необходимым, ежегодно. Если такое нарушение покрытия обнаружено в балластных танках двойного дна для забортной воды, где применялось мягкое покрытие, или покрытие не применялось, данные танки должны осматриваться ежегодно. Если инспектор сочтет необходимым или если существует значительная коррозия, должны быть проведены замеры толщин.

4.2.1.4 Помимо вышеуказанных требований, районы, установленные как вызывающие сомнение во время предыдущего освидетельствования для возобновления свидетельства, должны подвергаться общему и тщательному освидетельствованием.

4.2.2 Грузовые трюмы

4.2.2.1 Должно быть проведено общее освидетельствование всех грузовых трюмов.

4.2.2.2 Если в результате общего освидетельствования любого грузового трюма из указанных в 4.2.2.1 инспектор сочтет это необходимым, освидетельствование должно быть расширено путем проведения тщательного освидетельствования грузового трюма, а также тщательного освидетельствования тех районов конструкции, которые он сочтет необходимым.

4.2.3 Степень замеров толщин

4.2.3.1 Замеры толщин должны выполняться в степени, достаточной для определения как общей, так и местной коррозии в районах, подлежащих тщательному освидетельствованию, указанному в 4.2.2.1. Во время промежуточного освидетельствования должны быть выполнены как минимум замеры толщин в районах, которые установлены как сомнительные во время предыдущего освидетельствования для возобновления свидетельства.

4.2.3.2 Если обнаружена значительная коррозия, степень замеров толщин должна быть увеличена в соответствии с требованиями приложения 10.

4.2.3.3 Замеры толщин можно не выполнять при условии, что во время тщательного освидетельствования инспектор удостоверится, что уменьшения толщин конструкции не отмечается и что защитное покрытие, где оно применяется, остается эффективным.

4.3 Навалочные суда возрастом от 10 до 15 лет

4.3.1 Балластные танки

4.3.1.1 Для навалочных судов:

Должны быть осмотрены все балластные танки забортной воды. Если во время таких осмотров не будет обнаружено видимых дефектов конструкции, осмотр может быть ограничен проверкой эффективности защитного покрытия.

4.3.1.2 Для рудовозов:

- .1** все шпангоутные рамы в одном бортовом балластном танке;
- .2** один рамный бимс в каждом из остальных бортовых балластных танков;
- .3** обе поперечные переборки в одном бортовом балластном танке; и

.4 одна поперечная переборка в каждом из остальных бортовых балластных танков.

4.3.1.3 Помимо этого применяются требования, описанные в 4.2.1.2–4.2.1.4.

4.3.2 Грузовые трюмы

4.3.2.1 Должно быть проведено общее освидетельствование всех грузовых трюмов.

4.3.2.2 Если в результате общего освидетельствования любого грузового трюма из указанных в 4.3.2.1 инспектор сочтет это необходимым, освидетельствование должно быть расширено путем проведения тщательного освидетельствования грузового трюма, а также тщательного освидетельствования тех районов конструкции, которые он сочтет необходимым.

4.3.3 Степень замеров толщин

4.3.3.1 Замеры толщин должны выполняться в степени, достаточной для определения как общей, так и местной коррозии в районах, подлежащих тщательному освидетельствованию, указанному в 4.3.2.1. Во время промежуточного освидетельствования должны быть выполнены как минимум замеры толщин в районах, которые установлены как сомнительные во время предыдущего освидетельствования для возобновления свидетельства.

4.3.3.2 Помимо этого применяются требования, описанные в 4.2.3.2–4.2.3.3.

4.4 Навалочные суда возрастом более 15 лет

4.4.1 Требования относительно промежуточного освидетельствования должны быть такими же, что и относительно предыдущего освидетельствования для возобновления свидетельства, как предусматривается в 2 и 5.1. Однако не требуется проводить испытания давлением танков и грузовых трюмов, используемых для балласта, если только инспектор не сочтет это необходимым.

4.4.2 При применении 4.4.1 промежуточное освидетельствование может быть начато во время второго ежегодного освидетельствования и продолжено в течение последующего года, с тем чтобы завершить его во время третьего ежегодного освидетельствования, вместо применения положений 2.1.1.

5 Подготовка к освидетельствованию

5.1 Программа освидетельствования

5.1.1 До проведения освидетельствования для возобновления свидетельства судовладелец при содействии Администрации должен составить конкретную программу освидетельствования. Программа освидетельствования должна быть в письменной форме на основе информации, приведенной в приложении 4А. Освидетельствование не должно начинаться до тех пор, пока не будет согласована программа освидетельствования.

5.1.2 До разработки программы освидетельствования судовладелец должен заполнить вопросник по планированию освидетельствования на основе информации, приведенной в приложении 4В, и направить его Администрации.

5.1.3 При разработке программы освидетельствования должна быть собрана следующая документация, которую необходимо проанализировать с целью выбора подлежащих осмотру танков, трюмов, районов и элементов конструкции:

- .1 статус освидетельствований и основные сведения о судне;
- .2 судовая документация, как описано в 7.2 и 7.3;
- .3 основные конструктивные чертежи (чертежи размеров связей), включая информацию об использовании сталей повышенной прочности;
- .4 соответствующие акты предыдущих освидетельствований и осмотров, выполненных как классификационным обществом, так и судовладельцем;
- .5 информация, касающаяся трюмов и танков судна, типичных грузов, и другие соответствующие данные;
- .6 информация, касающаяся уровня защиты от коррозии непосредственно после постройки; и
- .7 информация, касающаяся соответствующего уровня технического обслуживания во время эксплуатации.

5.1.4 Представленная программа освидетельствования должна как минимум отвечать положениям приложений 1 и 2 и пункта 2.7 к тщательному освидетельствованию, замерам толщин и испытаниям танков соответственно и учитывать эти требования, а также должна включать соответствующую информацию, включая по меньшей мере:

- .1 основные сведения о судне и его характеристики;
- .2 основные конструктивные чертежи (чертежи размеров связей), включая информацию по использованию сталей повышенной прочности;
- .3 план трюмов и танков;
- .4 перечень трюмов и танков с информацией по их использованию, покрытию и состоянию покрытия;
- .5 условия для освидетельствования (например, информация в отношении очистки танков, дегазации, вентиляции, освещения и т. д.);
- .6 обеспечение и методы доступа к конструкциям;
- .7 оборудование для освидетельствований;
- .8 указание трюмов и танков и районов для тщательного освидетельствования (согласно приложению 1);

- .9 указание сечений для замера толщин (согласно приложению 2);
- .10 указание танков для испытаний (согласно 2.7); и
- .11 информацию о повреждениях, относящихся к данному судну.

5.1.5 Администрация должна проинформировать судовладельца о максимально допустимой степени коррозионного износа конструкции, приемлемой для судна.

5.1.6 Можно также использовать Руководство по оценке технического состояния в связи с подготовкой к расширенным освидетельствованиям для навалочных судов, содержащееся в приложении 9. Это Руководство является рекомендацией, которую можно использовать по усмотрению Администрации, если это будет сочтено необходимым и целесообразным, вместе с подготовкой требуемой программы освидетельствования.

5.2 Условия для освидетельствования

5.2.1 Судовладелец должен предоставить необходимые средства для обеспечения безопасного выполнения освидетельствования.

5.2.2 С целью обеспечить инспекторам возможность провести освидетельствование между судовладельцем и Администрацией должны быть согласованы меры для обеспечения надлежащего и безопасного доступа.

5.2.3 Подробные сведения о средствах доступа должны содержаться в вопроснике по планированию освидетельствования.

5.2.4 В случаях если инспекторы сочтут, что средства безопасности и требуемый доступ являются неадекватными, освидетельствование соответствующих помещений не должно проводиться.

5.2.5 Грузовые трюмы, танки и помещения должны быть безопасными для доступа. Грузовые трюмы, танки и помещения должны быть дегазированы и надлежащим образом провентилированы. До входа в танк, пустое или закрытое помещение необходимо удостовериться, что атмосфера в этом помещении не содержит ядовитого газа и содержит достаточное количество кислорода.

5.2.6 Грузовые трюмы, танки и помещения должны быть достаточно чистыми и свободными от воды, отслоившегося покрытия, грязи, нефтяных остатков, осадков и т.д., с тем чтобы можно было обнаружить коррозию, деформацию, трещины, повреждения или другие ухудшения конструкции, а также установить состояние покрытия. В частности, это применяется к районам, которые подвергаются замерам толщин.

5.2.7 Должно быть предусмотрено достаточное освещение, с тем чтобы можно было обнаружить коррозию, деформацию, трещины, повреждения или другие ухудшения конструкции, а также установить состояние покрытия.

5.2.8 Инспектора(ов) должно всегда сопровождать по меньшей мере одно назначеннное судовладельцем ответственное лицо, имеющее опыт проведения проверок танков и закрытых помещений. Кроме того, около люкового открытия танка или помещения, которое подвергается освидетельствованию, должна находиться вспомогательная команда, состоящая по меньшей мере из двух опытных лиц. Вспомогательная команда должна непрерывно наблюдать за работой в танке или помещении и иметь при себе готовое к использованию спасательное снаряжение и оборудование для эвакуации.

5.2.9 Между группой, проводящей освидетельствование в грузовом трюме, танке или помещении, ответственным лицом командного состава на палубе и, в зависимости от случая, навигационным мостиком должна быть организована система связи. Организация связи должна поддерживаться в течение всего времени освидетельствования.

5.3 Доступ к конструкциям*

5.3.1 Для общих освидетельствований должны быть предусмотрены средства, позволяющие инспектору осмотреть конструкцию безопасным и удобным образом.

5.3.2 Для обеспечения проведения тщательных освидетельствований должно быть предусмотрено одно или более из перечисленных средств доступа, приемлемых для инспектора:

- .1 постоянные леса и проходы через конструкции;
- .2 временные леса и проходы через конструкции;
- .3 лифты и передвижные платформы;
- .4 переносные трапы;
- .5 другие эквивалентные средства.

5.4 Оборудование для освидетельствования

5.4.1 Замеры толщин обычно проводятся с помощью оборудования ультразвукового контроля. По требованию инспектора должна подтверждаться точность аппаратуры.

5.4.2 При необходимости инспектор может потребовать применения одного или нескольких из перечисленных ниже методов обнаружения трещин:

- .1 радиографический контроль;
- .2 ультразвуковой контроль;
- .3 магнитопорошковый контроль;

* См. Руководство по средствам доступа к конструкциям, подлежащим проверке и обслуживанию, на нефтяных танкерах и навалочных судах (MSC/Circ.686).

- .4 цветная дефектоскопия;
- .5 другие эквивалентные средства.

5.4.3 Во время освидетельствования должны иметься в наличии газоанализатор, измеритель содержания кислорода, дыхательные аппараты, спасательные линии, страховочные пояса с линем и карабином, а также свистки вместе с инструкциями и руководством по их использованию. Должен быть предусмотрен перечень контрольных проверок по безопасности.

5.4.4 Должно быть предусмотрено достаточное и безопасное освещение для безопасного и эффективного проведения освидетельствования.

5.4.5 Во время освидетельствования должна иметься в наличии и использоваться надлежащая защитная одежда (например, защитный шлем, перчатки, защитная обувь и т.д.).

5.5 Освидетельствование в море или на якорной стоянке

5.5.1 Освидетельствования в море или на якорной стоянке могут допускаться при условии, что инспектору будет оказана необходимая помощь со стороны персонала судна. Необходимые меры предосторожности и процедуры проведения освидетельствования должны отвечать требованиям 5.1, 5.2, 5.3 и 5.4.

5.5.2 Должна быть организована система связи между группой, проводящей освидетельствования в помещениях, и ответственным лицом командного состава судна на палубе.

5.5.3 Если для тщательных освидетельствований используются плоты или лодки, должны соблюдаться следующие условия:

- .1 должны использоваться только прочные надувные плоты или лодки, имеющие удовлетворительную остаточную плавучесть и остойчивость даже при разрыве одной камеры;
- .2 лодка или плот должны быть привязаны к трапу для доступа, и внизу трапа для доступа в том месте, с которого имеется четкий обзор лодки или плота, должно находиться ответственное лицо;
- .3 для всех участников должны быть предусмотрены надлежащие спасательные жилеты;
- .4 поверхность воды в танке или трюме должна быть спокойной (при всех предсказуемых условиях ожидаемый подъем воды в танке не должен превышать 0,25 м), а уровень воды должен либо быть постоянным, либо падать. Во время использования лодки или плота уровень воды ни при каких условиях не должен подниматься;
- .5 танк, трюм или помещение должны содержать только чистую балластную воду. Даже тонкий слой нефти на воде не допускается; и

.6 уровень воды никогда не должен быть в пределах 1 м от наиболее низкорасположенного свободного пояска рамной балки, с тем чтобы проводящая освидетельствование группа не была изолирована от прямого пути эвакуации, ведущего к люку танка. Заполнение водой до уровня выше рамных бимсов должно рассматриваться только в том случае, если имеется лаз для доступа с палубы, открытый в рассматриваемый пролет, с тем чтобы у проводящей освидетельствование группы всегда имелся путь эвакуации. Могут быть рассмотрены другие эффективные средства выхода на палубу.

5.5.4 Использование только плотов или лодок может разрешаться для осмотра подпалубных районов танков или помещений, если высота шпангоутов составляет 1,5 м или менее.

5.5.5 Если высота шпангоутов превышает 1,5 м, использование одних плотов или лодок может допускаться только при следующих условиях:

- .1** если покрытие подпалубной конструкции находится в ХОРОШЕМ состоянии и не имеет признаков износа; или
- .2** если в каждом пролете предусмотрено постоянное средство доступа, обеспечивающее безопасный вход и выход. Это средство должно обеспечивать непосредственный доступ с палубы по вертикальному трапу с небольшой платформой, установленной приблизительно на 2 м ниже палубы. Могут быть рассмотрены другие эффективные средства выхода на палубу.

Если ни одно из упомянутых выше условий не выполняется, для освидетельствования подпалубных районов должны быть предусмотрены леса или другие эквивалентные средства.

5.5.6 Использование только плотов или лодок согласно 5.5.4 и 5.5.5 не исключает использования лодок или плотов для перемещения внутри танка во время освидетельствования.

5.6 Совещание по планированию освидетельствования

5.6.1 Надлежащая подготовка и установление тесного взаимодействия между инспектором(ами) и представителями судовладельца на судне до и во время освидетельствования являются существенной частью безопасного и эффективного проведения освидетельствования. Во время освидетельствования на судне должны регулярно проводиться совещания по вопросам безопасности.

5.6.2 До начала любого этапа освидетельствования для возобновления свидетельства и промежуточного освидетельствования между инспектором(ами), представителем судовладельца на судне, оператором компании, выполняющей замеры толщин (в зависимости от случая) и капитаном судна или имеющим соответствующую квалификацию представителем, назначенным капитаном или компанией, должно проводиться совещание по планированию освидетельствования с целью убедиться, что все предусмотренные в программе освидетельствования меры приняты, с тем чтобы обеспечить безопасное и эффективное проведение работы по освидетельствованию.

5.6.3 Ниже приводится ориентировочный перечень вопросов, которые должны быть рассмотрены на совещании:

- .1 основные сведения о судне (например рейс, маневры по швартовке и отходу от причала, время нахождения у причала, грузовые и балластные операции и т. д.);
- .2 меры по замерам толщин (например доступ, очистка/удаление отслоившегося покрытия, освещение, вентиляция, индивидуальные средства защиты);
- .3 степень замеров толщин;
- .4 критерии принятия (см. перечень минимальных толщин);
- .5 степень тщательного освидетельствования и замеров толщин с учетом состояния покрытия и сомнительных районов/районов значительной коррозии;
- .6 выполнение замеров толщин;
- .7 снятие типичных показаний в целом и в местах, где обнаружена неравномерная/точечная коррозия;
- .8 составление карты районов значительной коррозии; и
- .9 связь между инспекторами, оператором компании, выполняющей замеры толщин, и представителем(ями) судовладельца в отношении результатов.

6 Нахождящаяся на судне документация

6.1 Общие положения

6.1.1 Судовладелец должен получить, предоставить и обеспечить нахождение на судне документации, указанной в 6.2 и 6.3, которая должна быть легко доступна для инспектора. Акт об оценке состояния, упомянутый в 6.2, должен включать перевод на английский язык.

6.1.2 Документация должна храниться на судне в течение всего срока его эксплуатации.

6.2 Подшивка актов освидетельствования

6.2.1 Подшивка актов освидетельствования должна являться составной частью судовой документации и включать:

- .1 акты освидетельствований конструкции корпуса (приложение 6);
- .2 акт об оценке состояния (приложение 7); и
- .3 акты о замерах толщин (приложение 8).

6.2.2 Подшивка актов освидетельствования должна иметься также у судовладельца и Администрации.

6.3 Пояснительные документы

6.3.1 Следующая дополнительная документация должна иметься на судне:

- .1 основные конструктивные чертежи трюмов и балластных танков;
- .2 данные о предыдущих ремонтах;
- .3 данные о ранее перевозимых грузах и балласте;
- .4 данные о проверках, выполненных персоналом судна, с указанием:
 - .4.1 общего ухудшения конструкции;
 - .4.2 утечек в переборках и трубопроводах;
 - .4.3 состояния покрытия или системы защиты от коррозии, если она имеется. Руководство по составлению актов приведено в приложении 3;
- .5 программа освидетельствования, как требуется 5.1, до тех пор пока не будет завершено освидетельствование для возобновления свидетельства

и любая другая информация, которая может оказаться полезной для выявления критических участков конструкции и/или сомнительных районов, требующих проверки.

6.4 Обзор документации, находящейся на судне

До проведения освидетельствования инспектор должен проверить полноту судовой документации и ее содержание как основу для освидетельствования.

7 Порядок замеров толщин

7.1 Общие положения

7.1.1 Требуемые замеры толщин, если они не выполняются признанной организацией, действующей от имени Администрации, должны проходить под наблюдением инспектора признанной организации. Инспектор должен находиться на судне столько времени, сколько необходимо для контролирования этого процесса.

7.1.2 Компания, выполняющая замеры толщин, должна участвовать в совещании по планированию освидетельствования, которое проводится до начала освидетельствования.

7.1.3 Во всех случаях степень замеров толщин должна быть достаточной, чтобы представлять фактическое состояние судна в целом.

7.1.4 Процедурные требования по замерам толщин изложены в приложении 12.

7.2 Одобрение компании, выполняющей замеры толщин

Замеры толщин должны выполняться квалифицированной компанией, имеющей свидетельство, выданное организацией, признанной Администрацией, в соответствии с принципами, изложенными в приложении 5.

7.3 Составление актов

7.3.1 Акт о замерах толщин должен быть подготовлен и представлен Администрации. В акте должны быть указаны места замеров, замеренные толщины, а также соответствующие первоначальные толщины. Кроме того, в акте должны быть указаны даты выполнения замеров, тип измерительного оборудования, имена лиц и их квалификация, и акт должен быть подписан оператором. Акт о замерах толщин должен соответствовать принципам, которые указаны в рекомендуемом порядке замеров толщин, изложенном в приложении 8.

7.3.2 Инспектор должен проверить и подписать акты о замерах толщин.

8 Составление актов и оценка освидетельствования

8.1 Оценка акта освидетельствования

8.1.1 Данные и информация о состоянии конструкции судна, полученные во время освидетельствования, должны быть оценены с точки зрения приемлемости и сохранения целостности конструкции корпуса судна.

8.1.2 Анализ данных должен осуществляться и одобряться Администрацией, а выводы анализа должны составлять часть акта об оценке состояния.

8.2 Составление актов

8.2.1 Принципы подготовки акта освидетельствования приведены в приложении 6.

8.2.2 Если освидетельствование проводится несколькими различными инспекциями, то акт должен составляться по каждой части освидетельствования. Перечень осмотренных и/или проверенных объектов (испытание давлением, замеры толщин и т.д.) с указанием того, был ли данный объект признан удовлетворительным, должен быть представлен следующему инспектору(ам) до продолжения или завершения освидетельствования.

8.2.3 Акт оценки состояния на основании освидетельствования и результаты должны направляться судовладельцу, как указано в приложении 7, и храниться на борту судна в качестве справочного материала для следующих освидетельствований. Акт оценки состояния должен быть одобрен Администрацией.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

**ТРЕБОВАНИЯ К ТЩАТЕЛЬНОМУ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА**

ВОЗРАСТ ≤ 5	5 < ВОЗРАСТ ≤ 10	10 < ВОЗРАСТ ≤ 15	ВОЗРАСТ > 15
1	2	3	4
<p>Один рамный шпангоут с прилегающей обшивкой и продольными балками в двух типичных танках для водяного балласта каждого типа. Это должно включать передний бортовой подпалубный и балластные танки двойного борта по каждому борту. (A)</p> <p>Две отдельные поперечные переборки грузового трюма, включая внутреннюю конструкцию нижних и верхних опор, если они имеются. (C)</p> <p>Все люковые крышки и комингсы в грузовом трюме. (D)</p>	<p>Один рамный шпангоут с прилегающей обшивкой и продольными балками, как применимо, в каждом танке для водяного балласта. (A)</p> <p>Носовая и кормовая поперечная переборка, включая ребра жесткости в поперечном сечении, включая бортовой подпалубный, бортовой сколовой балластные танки и танки двойного борта. (A)</p> <p>25% обычных шпангоутов в передних танках двойного борта. (B)</p> <p>Одна поперечная переборка в каждом грузовом трюме, включая внутреннюю конструкцию верхних и нижних опор, если они имеются. (C)</p> <p>Все люковые крышки и комингсы в грузовом трюме. (D)</p> <p>Весь настил палубы и подпалубная конструкция между люками грузового трюма по ширине вырезов. (E)</p>	<p>Все рамные шпангоуты с прилегающей обшивкой и продольными балками, как применимо, в каждом танке для водяного балласта. (A)</p> <p>Все поперечные переборки, включая ребра жесткости, в каждом танке для водяного балласта. (A)</p> <p>25% обычных шпангоутов в передних танках двойного борта. (B)</p> <p>Все поперечные переборки грузового трюма, включая внутреннюю конструкцию верхних и нижних опор, если они имеются. (C)</p> <p>Все люковые крышки и комингсы в грузовом трюме. (D)</p> <p>Весь настил палубы и подпалубная конструкция между люками грузового трюма по ширине вырезов. (E)</p>	<p>Все рамные шпангоуты с прилегающей обшивкой и продольными балками, как применимо, в каждом танке для водяного балласта. (A)</p> <p>Все поперечные переборки, включая ребра жесткости, в каждом танке для водяного балласта. (A)</p> <p>Все обычные шпангоуты во всех танках двойного борта. (B)</p> <p>Районы (C) – (E) см. колонку 3</p>

- (A) Шпангоут или водонепроницаемая поперечная переборка в бортовом подпалубном, бортовом сколовом балластных танках и балластных танках двойного борта. В форпиковых и ахтерпиковых цистернах шпангоут означает замкнутую поперечную раму, включая смежные элементы конструкции.
- (B) Обычный шпангоут в танках двойного борта.
- (C) Обшивка, ребра жесткости и шельфы поперечных переборок грузового трюма.
- (D) Люковые крышки и комингсы в грузовом трюме.
- (E) Настил палубы и подпалубная конструкция между люками грузового трюма по ширине вырезов.

Примечание. Тщательное освидетельствование поперченных переборок должно проводиться на четырех уровнях:

- Уровень a) Непосредственно над вторым дном и непосредственно над линией гассетных (если установлены) и шеддерных листов для судов, на которых не установлены нижние опоры.
- Уровень b) Непосредственно над и под шельфовым листом нижней опоры (для тех судов, на которых установлены нижние опоры) и непосредственно над линией шеддерных листов.
- Уровень c) Приблизительно посередине высоты переборки.
- Уровень d) Непосредственно под настилом верхней палубы и рядом с верхним бортовым танком, а также непосредственно под шельфовым листом верхней опоры переборок для судов, на которых установлены верхние опоры, или непосредственно под бортовым подпалубным танком.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

**ТРЕБОВАНИЯ К ЗАМЕРАМ ТОЛЩИН ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА**

ВОЗРАСТ ≤ 5	5 < ВОЗРАСТ ≤ 10	10 < ВОЗРАСТ ≤ 15	ВОЗРАСТ > 15
1	2	3	4
1 Вызывающие сомнение районы	1 Вызывающие сомнение районы 2 В пределах грузовой зоны: два поперечных сечения настила палубы между вырезами грузовых люков и бортом 3 Замеры элементов конструкции, подлежащих тщательному освидетельствованию в соответствии с приложением 1, с целью общей оценки и регистрации характера коррозии 4 Все люковые крышки и комингсы в грузовом трюме (обшивка и ребра жесткости) 5 Весь настил палубы между люками грузового трюма по ширине вырезов 6 Поясья наружной обшивки в районе ватерлинии в районе поперечных сечений, рассмотренных в пункте 2, выше	1 Вызывающие сомнение районы 2 В пределах грузовой зоны: .1 каждый лист настила палубы между вырезами грузовых люков и бортом .2 два поперечных сечения, одно из которых должно быть в районе миделя, между вырезами грузовых люков и бортом 3 Замеры элементов конструкции, подлежащих тщательному освидетельствованию в соответствии с приложением 1, с целью общей оценки и регистрации характера коррозии 4 Все люковые крышки и комингсы в грузовом трюме (обшивка и ребра жесткости) 5 Весь настил палубы между люками грузового трюма по ширине вырезов 6 Все поясья наружной обшивки в районе ватерлинии в пределах грузовой зоны 7 Отдельные поясья наружной обшивки в районе ватерлинии за пределами грузовой зоны	1 Вызывающие сомнение районы 2 В пределах грузовой зоны: .1 каждый лист настила палубы между вырезами грузовых люков и бортом .2 три поперечных сечения, одно из которых должно быть в районе миделя, между вырезами грузовых люков и бортом .3 каждый лист днищевой обшивки 3 Пункты 3–7 см. в колонке 3

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

АКТ СУДОВЛАДЕЛЬЦА О ПРОВЕРКЕ

Состояние конструкции

Название судна:

АКТ СУДОВЛАДЕЛЬЦА О ПРОВЕРКЕ – Состояние конструкции

Танк/трюм №.:

Сорт стали: палуба: борт:
 днище: продольная переборка:

Элементы	Трешины	Гофры	Коррозия	Состояние покрытия	Питтинг	Модификация/ Прочий ремонт
Палуба:						
Днище:						
Борт:						
Бортовой набор:						
Продольные переборки:						
Поперечные переборки:						

Ремонтные работы выполнены ввиду:

Замеры толщин выполнены (даты):

Общие результаты:

Просроченные освидетельствования:

Условия, которые необходимо выполнить для получения класса:

Комментарии:

Дата проверки:

Проверка выполнена:

Подпись:

ПРИЛОЖЕНИЕ 4А

ПРОГРАММА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ**Основная информация и сведения**

Название судна:
Номер ИМО:
Государство флага:
Порт регистрации:
Валовая вместимость:
Дедвейт (метрические тонны):
Длина между перпендикулярами (м):
Судостроитель:
Номер корпуса:
Признанная организация (ПО):
Идентификация судна ПО:
Дата поставки судна:
Судовладелец:
Компания, выполняющая замеры толщин:

1 Преамбула**1.1 Область применения**

1.1.1 Настоящая программа освидетельствования охватывает минимальную степень требуемых Руководством общих освидетельствований, тщательных освидетельствований, замеров толщин и испытаний под давлением в пределах длины грузовой зоны, грузовых трюмов, балластных танков, включая форпиковые и ахтерпиковые цистерны.

1.1.2 Организация и аспекты безопасности освидетельствования должны быть приемлемы для инспектора(ов).

1.2 Документация

Все документы, использованные при подготовке программы освидетельствования, должны иметься на судне во время освидетельствования, как требуется разделом 6.

2 Устройство грузовых трюмов, танков и помещений

Этот раздел программы освидетельствования должен содержать информацию (в форме схем или текста) об устройстве грузовых трюмов, танков и помещений, которые входят в область применения освидетельствования.

3 Перечень грузовых трюмов, танков и помещений вместе с информацией об их использовании, протяженности покрытий и системе защиты от коррозии

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать любые изменения, относящиеся к информации об использовании трюмов и танков судна, протяженности покрытий и системе защиты от коррозии, представленной в вопроснике по планированию освидетельствования, и обновлять эту информацию.

4 Условия для освидетельствования

Этот раздел программы освидетельствования должен содержать информацию об условиях для освидетельствования, например информацию в отношении очистки грузовых трюмов и танков, дегазации, вентиляции, освещения и т. д.

5 Меры и методы, обеспечивающие доступ к конструкциям

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать любые изменения, относящиеся к информации о мерах и методах, обеспечивающих доступ к конструкциям, представленной в вопроснике по планированию освидетельствования, и обновлять эту информацию.

6 Перечень оборудования для освидетельствования

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать и перечислять оборудование, которое будет иметься в наличии для проведения освидетельствования и требуемых замеров толщин.

7 Требования к освидетельствованию

7.1 Общее освидетельствование

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать и перечислять помещения, которые должны быть подвергнуты общему освидетельствованию для данного судна в соответствии с 2.4.1 и 2.5.1.

7.2 Тщательное освидетельствование

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать и перечислять конструкции корпуса, которые должны быть подвергнуты тщательному освидетельствованию для данного судна в соответствии с 2.5.2.

8 Установление танков для испытаний танка

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать и перечислять грузовые трюмы и танки, которые должны быть подвергнуты испытанию танков для данного судна в соответствии с 2.7.

9 Указание районов и сечений для замеров толщин

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать и перечислять районы и сечения, где должны выполняться замеры толщин в соответствии с 2.6.1.

10 Минимальная толщина конструкций корпуса

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать минимальные толщины конструкций корпуса данного судна, которые подлежат освидетельствованию, в соответствии с .1 или .2:

- .1) Определяется из нижеприведенной таблицы допусков износа и первоначальной толщины, указанной в планах конструкции корпуса судна;
- .2) Приводится в нижеследующей(их) таблице(ах):

Район или место	Первоначальная построечная толщина (мм)	Минимальная толщина (мм)	Толщина при значительной коррозии (мм)
Палуба			
Настил			
Продольные элементы			
Продольные балки			
Настил поперечных межлюковых перемычек			
Ребра жесткости поперечных межлюковых перемычек			
Днище			
Обшивка			
Продольные элементы			
Продольные балки			
Внутреннее дно			
Настил			
Продольные элементы			
Продольные балки			
Флоры			
Борт судна в районе подпалубных танков			
Обшивка			
Продольные элементы			
Борт судна в районе сколовых танков			
Обшивка			
Продольные элементы			
Борт судна в районе танков двойного борта (если применимо)			
Обшивка			
Продольные элементы или обычные шпангоуты			
Продольные стрингеры			

Продольная переборка (если применимо)			
Обшивка			
Продольные элементы (если применимо)			
Продольные балки (если применимо)			
Поперечные переборки			
Обшивка			
Ребра жесткости (если применимо)			
Обшивка верхней опоры			
Ребра жесткости верхней опоры			
Обшивка нижней опоры			
Ребра жесткости нижней опоры			
Поперечные рамные шпангоуты в подпалубных танках			
Обшивка			
Шельфы			
Ребра жесткости			
Поперечные рамные шпангоуты в сколовых танках			
Обшивка			
Шельфы			
Ребра жесткости			
Поперечные рамные шпангоуты в танках двойного борта			
Обшивка			
Шельфы			
Ребра жесткости			
Крышки люков			
Обшивка			
Ребра жесткости			
Комингсы люков			
Обшивка			
Ребра жесткости			

Примечание. Таблицы допусков износа должны быть приложены к программе освидетельствования.

11 Компания, выполняющая замеры толщин

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать изменения, если они имеются, относящиеся к информации о компании, выполняющей замеры толщин, представленной в вопроснике по планированию освидетельствования.

12 Сведения о предыдущих повреждениях судна

Этот раздел программы освидетельствования должен, с использованием нижеприведенных таблиц, содержать подробные сведения о повреждениях корпуса по меньшей мере за последние три года в районе грузовых трюмов, балластных танков и пустых помещений в пределах длины грузовой зоны. Эти повреждения подлежат освидетельствованию.

Повреждения корпуса судна с указанием их мест

Номер грузового трюма, танка или помещения либо район	Возможная причина, если известна	Описание повреждений	Место	Ремонт	Дата ремонта

Повреждения корпуса однотипных или подобных судов (если имеются сведения) в отношении расчетного повреждения

Номер грузового трюма, танка или помещения либо район	Возможная причина, если известна	Описание повреждений	Место	Ремонт	Дата ремонта

13 Районы значительной коррозии, установленные в результате предыдущих освидетельствований

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать и перечислять районы значительной коррозии, установленные в результате предыдущих освидетельствований.

14 Критические районы конструкции и сомнительные районы

Этот раздел программы освидетельствования должен указывать и перечислять критические районы конструкции и сомнительные районы, если такая информация имеется.

15 Другие необходимые замечания и сведения

Этот раздел программы освидетельствования должен содержать любые другие замечания и сведения, относящиеся к освидетельствованию.

Дополнения

Дополнение 1 – Перечень планов

Пункт 5.1.4.2 требует наличия основных конструктивных чертежей грузовых трюмов и балластных танков (чертежи набора корпуса), включая информацию об использовании стали повышенной прочности. Это дополнение к программе освидетельствования должно указывать и перечислять основные конструктивные чертежи, которые составляют часть программы освидетельствования.

Дополнение 2 – Вопросник по планированию освидетельствования

Вопросник по планированию освидетельствования (приложение 4В), представленный судовладельцем, должен быть приложен к программе освидетельствования.

Дополнение 3 – Другие документы

Эта часть программы освидетельствования должна указывать и перечислять любые другие документы, составляющие часть плана.

Подготовлено судовладельцем при содействии Администрации для соответствия 5.1.4.

Дата:..... (имя и подпись уполномоченного представителя судовладельца)

Дата:..... (имя и подпись уполномоченного представителя Администрации)

ПРИЛОЖЕНИЕ 4В

ВОПРОСНИК ПО ПЛАНИРОВАНИЮ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

1 Нижеследующая информация позволит судовладельцу при содействии Администрации разработать план освидетельствования, отвечающий требованиям настоящего Руководства. Важно, чтобы судовладелец при заполнении настоящего вопросника указывал самую последнюю информацию. После заполнения настоящий вопросник должен содержать всю информацию и материал, требуемые Руководством.

Сведения о судне

Название судна:

Номер ИМО:

Государство флага:

Порт регистрации:

Судовладелец:

Признанная организация:

Валовая вместимость:

Дедвейт (метрические тонны):

Дата поставки:

Информация о средствах доступа для тщательных освидетельствований и замеров толщин

2 Судовладелец должен указать в нижеследующей таблице средства доступа к конструкциям, подлежащим тщательному освидетельствованию и замерам толщин. Тщательное освидетельствование есть осмотр, при котором детали элементов конструкции могут быть осмотрены инспектором визуально с близкого расстояния, т. е. находятся, предпочтительно, в пределах досягаемости рукой.

Номер трюма/танка	Конструкция	Временные леса	Плоты	Трапы	Прямой доступ	Другие средства (укажите)
Ф. П.	Форпик					
А. П.	Ахтерпик					
	Грузовые трюмы					
	Бортовые комингсы люка					
	Подпалубный наклонный лист					
	Обшивка верхней опоры					
	Межлюковое пространство					
	Обшивка танка двойного борта					
	Поперечная переборка					
	Обшивка сколового танка					
	Нижняя опора					
	Второе дно					
	Подпалубные танки					
	Подпалубная конструкция					
	Обшивка и конструкция борта					
	Наклонный лист и конструкция					
	Рамные шпангоуты и переборки					
	Сколовые танки					
	Сколовой наклонный лист и конструкция					
	Обшивка и конструкция борта					
	Конструкция днища					
	Рамные шпангоуты и переборки					
	Танки двойного борта					
	Обшивка и конструкция борта					
	Внутренняя обшивка и конструкция					
	Рамные шпангоуты и переборки					
	Конструкция двойного дна					
	Внутренняя конструкция верхней опоры					
	Внутренняя конструкция нижней опоры					
	Подпалубные танкиrudovozov с двойным корпусом					
	Подпалубные помещения и конструкция					
	Обшивка и конструкция борта					
	Вертикальный рамный шпангоут бортовой обшивки и конструкция					
	Продольная переборка и конструкция					
	Шпангоут продольной переборки и конструкция					
	Обшивка и конструкция днища					
	Распорки/стрингеры					

Предыдущая перевозка навалочных грузов, имеющих коррозионный характер (например, с высоким содержанием серы)

Проверки, проводимые судовладельцем

3 Используя формат, аналогичный нижеприведенной таблице (приводится в качестве примера), судовладелец должен предоставить сведения о результатах собственных проверок за последние три года – в соответствии с Руководством – в отношении всех ГРУЗОВЫХ трюмов и БАЛЛАСТНЫХ танков, а также ПУСТЫХ помещений в пределах грузовой зоны.

Номер танка/тряма	Защита от коррозии (1)	Протяженность покрытия (2)	Состояние покрытия (3)	Ухудшение конструкции (4)	Предыдущие сведения о трюме и танке (5)
Грузовые трюмы					
Подпалубные танки					
Скуловые танки					
Танки двойного борта					
Танки двойного дна					
Верхние опоры					
Нижние опоры					
Подпалубные танки (на рудовозах)					
Форпик					
Ахтерпик					
Прочие помещения:					

Примечание. Укажите танки, которые используются для нефти/балласта.

- 1) ТП – твердое покрытие;
МП – мягкое покрытие;
А – аноды; БЗ – без защиты
- 2) В – верхняя часть; С – средняя часть;
Н – нижняя часть; П – полностью
- 3) Х – хорошее; У – удовлетворительное;
П – плохое; ПП – повторное покрытие
(в течение последних 3 лет)
- 4) Н – зарегистрированных данных нет;
Д – данные зарегистрированы, описание
данных должно быть приложено
к настоящему вопроснику
- 5) ПР – повреждение и ремонт; У – утечки;
ПОБ – переоборудование (описание
прилагается к настоящему вопроснику)

Имя представителя судовладельца :

Подпись:

Дата:

Акты проверок в рамках контроля судов государством порта

Перечень актов проверок в рамках контроля судов государством порта, в которых указаны дефекты конструкций корпуса и содержится информация об устранении этих дефектов:

Система управления безопасностью

Перечень несоответствий, относящихся к техническому обслуживанию корпуса, включая соответствующие меры по исправлению положения:

Название и адрес одобренной компании, выполняющей замеры толщин:

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ПОРЯДОК ОДОБРЕНИЯ КОМПАНИИ, ВЫПОЛНЯЮЩЕЙ ЗАМЕРЫ ТОЛЩИН КОНСТРУКЦИЙ КОРПУСА

1 Применение

Настоящее руководство касается порядка одобрения компании, которая намерена выполнять замеры толщин конструкций корпуса судов.

2 Порядок одобрения

Представление документов

2.1 На одобрение организации, признанной Администрацией, должны быть представлены нижеследующие документы:

- .1 краткая характеристика компании, например организационная структура и структура управления;
- .2 опыт компании в выполнении замеров толщин конструкций корпуса судов;
- .3 служебной список технических специалистов, т.е. опыт работы в качестве операторов по замерам толщин, технические знания и практический опыт в отношении конструкции корпуса и т. д. Операторы должны иметь квалификацию в соответствии с признанным промышленным стандартом неразрушающего контроля;
- .4 используемое для замеров толщин оборудование, такое как ультразвуковые испытательные машины, и порядок их технического обслуживания/калибровки;
- .5 руководство для операторов, выполняющих замеры толщин;
- .6 программа подготовки технических специалистов по замерам толщин;
- .7 форма регистрации замеров в соответствии с рекомендуемым порядком замеров толщин (см. приложение 8).

Проверка компании

2.2 После удовлетворительного рассмотрения представленных документов должна быть проведена проверка компании, чтобы убедиться, что она имеет должные организацию и управление в соответствии с представленными документами и что она в действительности может выполнять замеры толщин конструкций корпуса судов.

2.3 Одобрение производится при условии демонстрации замера толщин на борту судна, а также удовлетворительной подготовки и представления соответствующих актов.

3 Одобрение

3.1 По достижении удовлетворительных результатов как проверки компании, упомянутой в 2.2, так и демонстрационных испытаний, упомянутых в 2.3, Администрация или организация, признанная Администрацией, должна выдать свидетельство об одобрении, а также уведомление о том, что используемая компанией система замеров толщин одобрена.

3.2 Возобновление/подтверждение свидетельства должно производиться через промежутки времени, не превышающие 3 лет, путем проверки поддержания первоначального состояния.

4 Сообщение о любом изменении одобренной системы замеров толщин

В случае если в одобренную систему замеров толщин, используемую компанией, вносится какое-либо изменение, сообщение о таком изменении должно быть немедленно представлено организации, признанной Администрацией. Организация, признанная Администрацией, должна выполнить повторную проверку, если сочтет это необходимым.

5 Изъятие свидетельства

Свидетельство может быть изъято в следующих случаях:

- .1** если были неправильно выполнены замеры или если были неправильно сообщены результаты;
- .2** если инспектор обнаружил какие-либо недостатки в одобренной системе замеров толщин, используемой компанией; и
- .3** если компания не сообщила о каком-либо изменении, упомянутом в 4, организации, признанной Администрацией, в установленном порядке.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ПРИНЦИПЫ СОСТАВЛЕНИЯ АКТОВ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

Как правило, для навалочных судов, охватываемых настоящим Руководством, инспектор должен включать в акт освидетельствования конструкции корпуса и систем трубопроводов следующие сведения, относящиеся к освидетельствованию.

1 Общие положения

1.1 Акт освидетельствования должен составляться в следующих случаях:

- .1 в связи с началом, продолжением и/или завершением периодических освидетельствований корпуса, а именно ежегодных, промежуточных освидетельствований и освидетельствований для возобновления свидетельства, смотря по тому, что применимо;
- .2 при обнаружении повреждений/дефектов конструкции;
- .3 после выполнения ремонта, восстановления или модификации; и
- .4 при внесении в классификационное свидетельство или исключении из него требований (рекомендаций).

1.2 Акт должен содержать:

- .1 доказательства того, что предписанные освидетельствования были проведены в соответствии с применимыми требованиями;
- .2 документы о выполненном освидетельствовании, включая выводы, проведенные ремонты и требования (рекомендации), внесенные в классификационное свидетельство или исключенные из него;
- .3 протоколы освидетельствования, включая принятые меры, которые должны представлять собой подборку документов, которую можно проверить. Акты освидетельствования должны храниться в досье актов освидетельствования, которое должно находиться на судне;
- .4 информацию о планировании будущих освидетельствований; и
- .5 информацию, которая может использоваться для соблюдения правил и указаний классификационного общества.

1.3 Если освидетельствование проводится несколькими различными инспекциями, то акт должен составляться по каждой части освидетельствования. Перечень освидетельствованных объектов и соответствующие выводы с указанием того, был ли данный объект признан удовлетворительным, должны быть представлены следующему инспектору до продолжения или завершения освидетельствования. Проведенные замеры толщин и испытания танков также должны перечисляться для следующего инспектора.

2 **Объем освидетельствования**

- 2.1** Указание отсеков, в которых было проведено общее освидетельствование.
- 2.2** Указание мест в каждом балластном танке и грузовом трюме, включая крышки люков и комингсы, в которых проводилось тщательное освидетельствование, вместе с информацией об использованных средствах доступа.
- 2.3** Указание мест в каждом балластном танке и грузовом трюме, включая крышки люков и комингсы, в которых проводились замеры толщин.

Примечание. Как минимум, указание мест тщательного освидетельствования и замеров толщин должно включать подтверждение с описанием отдельных элементов конструкции, соответствующих требованиям, предусмотренным в приложении А, на основе типа периодического освидетельствования и возраста судна.

Если требуется только частичное освидетельствование, например, один поперечный шпангоут, две выбранных поперечных переборки грузового трюма, должно быть указано также место в каждом балластном танке и грузовом трюме путем ссылки на номер шпангоута.

- 2.4** Для районов в балластных танках и грузовых трюмах, где было установлено хорошее состояние защитного покрытия и объем тщательного освидетельствования и/или замеров толщин был рассмотрен особо, должны быть указаны элементы конструкции, подлежащие особому рассмотрению.

- 2.5** Указание танков, подвергнутых испытаниям.

- 2.6** Указание систем трубопроводов на палубе и в грузовых трюмах, балластных танках, туннелях трубопроводов, коффердамах и пустых помещениях, где:

- .1 был проведен осмотр, включая внутренний осмотр трубопроводов с клапанами и арматурой, а также, в зависимости от случая, замеры толщин; и
- .2 было проведено эксплуатационное испытание рабочим давлением.

3 **Результат освидетельствования**

- 3.1** Тип, протяженность и состояние защитного покрытия в каждом танке, в зависимости от случая (ХОРОШЕЕ, УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ или ПЛОХОЕ), включая указание танков, оборудованных анодами.

- 3.2** Состояние конструкции каждого отсека с информацией о нижеследующем, в зависимости от случая:

- .1 указание ухудшений конструкции, таких как:

- .1.1 коррозия с описанием места, типа и степени;
 - .1.2 районы со значительной коррозией;
 - .1.3 трещины/переломы с описанием места и размеров;
 - .1.4 гофры с описанием места и размеров; и
 - .1.5 вмятины с описанием места и размеров;
- .2 указание отсеков, в которых не обнаружены повреждения/дефекты конструкции. Акт может быть дополнен рисунками/фотографиями; и
- .3 акт о замерах толщин должен быть проверен и подписан инспектором, контролирующим замеры на судне.

4 Меры, принимаемые в отношении обнаруженных ухудшений конструкции

4.1 Если, по мнению инспектора, требуется проведение ремонта, каждый объект, подлежащий ремонту, должен быть указан в пронумерованном перечне. Если проводится ремонт, сведения о проведенном ремонте должны быть занесены в акт путем специальной ссылки на соответствующий пункт в пронумерованном перечне.

4.2 Проведенный ремонт должен отмечаться в акте с указанием следующего:

- .1 отсек;
- .2 элемент конструкции;
- .3 метод ремонта (например восстановление или модификация), включая:
 - .3.1 сорта стали и размеры (если отличаются от оригинальных); и
 - .3.2 рисунки/фотографии (при необходимости);
- .4 объем ремонта; и
- .5 неразрушающие испытания.

4.3 Для ремонта, не завершенного во время освидетельствования, требования/рекомендации должны вноситься в классификационное свидетельство с указанием конкретных сроков для ремонта. С целью предоставить инспектору правильную и надлежащую информацию для освидетельствования ремонтов требования/рекомендации классификационного свидетельства должны быть существенно детализированы с указанием каждого объекта, подлежащего ремонту. Для указания обширных ремонтов может делаться ссылка на акт освидетельствования.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

АКТ ОБ ОЦЕНКЕ СОСТОЯНИЯ

Оформляется по завершении освидетельствования для возобновления свидетельства

Общие сведения

Название судна:

Регистрационный номер классификационного общества/Администрации:

Предыдущий регистрационный номер (номера) классификационного общества/Администрации:
Номер ИМО:

Порт регистрации:

Национальный флаг:

Предыдущий национальный флаг (флаги):

Дедвейт
(метрические тонны):

Валовая вместимость:

Национальное мерительное

свидетельство:

Международное мерительное
свидетельство (1969 года):

Дата постройки:

Символ класса:

Дата существенного переборудования:

Тип переоборудования:

Судовладелец:

Предыдущий судовладелец (судовладельцы):

1 Нижеподписавшийся проверил перечисленные ниже акты освидетельствования и документы и
счел их удовлетворительными.

2 Освидетельствование для возобновления свидетельства выполнено в соответствии с
настоящим руководством (дата)

Акт об оценке состояния составлен	Имя Подпись	Должность
Контора	Дата	
Акт об оценке состояния проверен	Имя Подпись	Должность
Контора	Дата	

Прилагаемые акты и документы:

- 1)
2)

3)
4)
5)
6)

Содержание акта об оценке состояния

- Часть 1 – Общие сведения: – См. титульный лист
- Часть 2 – Рассмотрение акта: – Место и порядок проведения освидетельствования
- Часть 3 – Тщательное освидетельствование: – Степень (указать танки/трюмы)
- Часть 4 – Замеры толщин: – См. акт о замерах толщин
– Краткое описание замеренных районов
– Отдельная форма с указанием помещений, подвергнутых значительной коррозии, и следующего:
 - уменьшения толщин
 - характера коррозии
- Часть 5 – Система защиты танков от коррозии: – Отдельная форма с указанием:
 - расположения покрытия/анодов
 - состояния покрытия (если применяется)
- Часть 6 – Ремонт: – Указать помещения/районы
- Часть 7 – Состояние класса/требования государства флага:
- Часть 8 – Памятные записки: – Допустимые дефекты
– Любые требующие внимания моменты для будущих освидетельствований, например в отношении вызывающих сомнение районов
– Ежегодное/промежуточное освидетельствование в большем объеме ввиду нарушения покрытия
- Часть 9 – Заключение: – Заявление об оценке/проверке акта освидетельствования

Некоторые сведения о замерах толщин

См. акт о замерах толщин:

Расположение танков/ районов, подвергнутых значительной коррозии ¹ , или районов с глубоким питтингом ³	Уменьшение толщин [%]	Характер коррозии ²	Примечания: например, см. прилагаемые схемы

Примечания:

- 1 Значительная коррозия, т.е. 75%-100% допустимых пределов износа.
- 2 П – питтинг
К – коррозия в целом
- 3 Следует отмечать любую днищевую обшивку с интенсивностью питтинга 20% или более, с износом на уровне значительной коррозии или с питтингом средней глубины, равной 1/3 или более первоначальной толщины листа.

Система защиты танков/трюмов от коррозии

Номера танков/ трюмов ¹	Система защиты танков/трюмов от коррозии ²	Состояние покрытия ³	Примечания

Примечания:

- 1 Должны быть перечислены все балластные танки и грузовые трюмы.
- 2 П – покрытие А – аноды БЗ – без защиты
- 3 Состояние покрытия в соответствии с нижеследующим стандартом:

ХОРОШЕЕ состояние, характеризующееся лишь незначительным ржавлением в отдельных точках.

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ состояние, характеризующееся местным нарушением покрытия на кромках ребер жесткости и сварных соединениях и/или легким ржавлением 20% или более рассматриваемых районов, но в меньшей степени, чем определено в отношении ПЛОХОГО состояния.

ПЛОХОЕ состояние, характеризующееся общим нарушением покрытия у 20% или более районов или сильным отслаиванием покрытия в 10% или более рассматриваемых районов.

Если установлено ПЛОХОЕ состояние покрытия, должны проводиться ежегодные освидетельствования в большем объеме. Это должно быть отмечено в части 7 содержания акта об оценке состояния.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

РЕКОМЕНДУЕМЫЙ ПОРЯДОК ЗАМЕРОВ ТОЛЩИН

1 Настоящее приложение должно применяться для регистрации замеров толщин, как требуется в части В приложения А.

2 Для регистрации замеров толщин должны использоваться, как применимо, формы по замерам толщин TM1-DSBC, TM2-DSBC, TM3-DSBC, TM4-DSBC, TM5-DSBC и TM6-DSBC (дополнения 2–5), и эти формы должны быть подшиты вместе с актом «Общие сведения» в дополнении 1. Должно указываться максимально допустимое уменьшение толщин. Максимально допустимое уменьшение толщин может указываться в приложенном документе.

3 В дополнениях 3–5 содержатся принципиальные диаграммы и примечания, относящиеся к формам актов и процедурам по замеру толщин.

ДОПОЛНЕНИЕ 1

ОТЧЕТ ПО ЗАМЕРАМ ТОЛЩИН

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Название судна:

Номер ИМО:

Регистрационный номер Администрации:

Порт регистрации:

Валовая вместимость:

Дедвейт:

Дата постройки:

Классификационное общество:

Название компании, выполняющей замеры толщин:

Компания, выполняющая замеры толщин, одобрена (кем):

Номер свидетельства:

Свидетельство действительно с: до

Место замеров:

Первая дата замеров:

Последняя дата замеров:

Предстоящее освидетельствование для возобновления свидетельства/промежуточное освидетельствование * :

Сведения об измерительном оборудовании:

Квалификация оператора:

Номер акта:

Содержит форм

Имя оператора: Имя инспектора:

Подпись оператора: Подпись инспектора:

Официальная печать компании: Официальная печать Администрации:

* Ненужное зачеркнуть.

Название судна

Рег. номер классиф. общ-ва

Номер ИМО

РАСПОЛОЖЕНИЕ ПОЯСА НАРУЖНОЙ ОБШИВКИ

РАСПОЛОЖЕНИЕ ЛИСТА ОБШИВКИ	Номер или буква	Перво-нам. толщ. (мм)	Данные по носовой части			Данные по кормовой части			Среднее уменьшение %		
			Измерено	Уменьшение по л. б.	%	Измерено	Уменьшение по л. б.	%	л. б.	п. б.	мм
12-й носовой											
11-й											
10-й											
9-й											
8-й											
7-й											
6-й											
5-й											
4-й											
3-й											
2-й											
1-й											
Мидель											
1-й кормовой											
2-й											
3-й											
4-й											
5-й											
6-й											
7-й											
8-й											
9-й											
10-й											
11-й											
12-й											

Подпись оператора

ПРИМЕЧАНИЯ – см. на обороте

ДОПОЛНЕНИЕ 2

ПРИМЕЧАНИЯ К АКТУ ТМ1-DSBC

- 1 Настоящий акт должен использоваться для регистрации замеров толщин:
 - .1 всего настила расчетной палубы в пределах грузовой зоны;
 - .2 всего киля, наружной днищевой обшивки и скуловой обшивки в пределах грузовой зоны;
 - .3 наружной бортовой обшивки, включая отдельные пояса в районе ватерлинии за пределами грузовой зоны; и
 - .4 всех поясов в районе ватерлинии в пределах грузовой зоны.
- 2 Расположение поясов должно быть четко указано следующим образом:
 - .1 в отношении расчетной палубы указать номер пояса наружной обшивки внутрь от листа стрингера;
 - .2 в отношении днищевой обшивки указать номер пояса наружной обшивки к борту от горизонтального киля; и
 - .3 в отношении наружной бортовой обшивки указать номер пояса наружной обшивки ниже ширстрека и букву, обозначенную на растяжке наружной обшивки.
- 3 Должны быть зарегистрированы только пояса настила палубы между вырезами люков и бортом.
- 4 Должны быть выполнены замеры в носовом и кормовом участках всех листов обшивки и там, где листы пересекают границы балластных/грузовых танков, должны быть зарегистрированы отдельные замеры настила в районе танка каждого типа.
- 5 Зарегистрированные отдельные замеры должны представлять среднее значение нескольких замеров.
- 6 Максимальное допустимое уменьшение может быть указано в приложенном документе.

TM2-DSBC(i) Акт о ЗАМЕРАХ ТОЛЩИН НАРУЖНОЙ ОБШИВКИ И НАСТИЛА ПАЛУБЫ на поперечных сечениях (одно, два или три поперечных сечения)

Название судна..... Рег. номер классиф. общ-ва Номер акта Номер ИМО

НАСТИЛ РАСЧЕТНОЙ ПАЛУБЫ И ШИРСТРЕКА																						
РАСПОЛОЖЕНИЕ ПОЯСА ОБШИВКИ	Номер или буква	ПЕРВОЕ ПОПЕРЕЧНОЕ СЕЧЕНИЕ НА ШПАНГОУТЕ № ...							ВТОРОЕ ПОПЕРЕЧНОЕ СЕЧЕНИЕ НА ШПАНГОУТЕ № ...							ТРЕТЬЕ ПОПЕРЕЧНОЕ СЕЧЕНИЕ НА ШПАНГОУТЕ № ...						
		Перво- нач. толщ.	Макс. доп. уменьш.	Измерено	Уменьшение по л.б.	Уменьшение по п.б.	Номер или буква	Перво- нач. толщ.	Макс. доп. уменьш.	Измерено	Уменьшение по л.б.	Уменьшение по п.б.	Номер или буква	Перво- нач. толщ.	Макс. доп. уменьш.	Измерено	Уменьшение по л.б.	Уменьшение по п.б.				
		ММ	ММ	л.б.	п.б.	ММ	%	ММ	ММ	л.б.	п.б.	ММ	%	ММ	ММ	л.б.	п.б.	ММ	%	ММ	%	
Палубный стрингер																						
1-й пояс внутрь судна																						
2-й																						
3-й																						
4-й																						
5-й																						
6-й																						
7-й																						
8-й																						
9-й																						
10-й																						
11-й																						
12-й																						
13-й																						
14-й																						
Средний пояс																						
Ширстрек																						
ВСЕГО В РАЙОНЕ ВЕРХНЕЙ ПАЛУБЫ																						

Подпись оператора.....

ПРИМЕЧАНИЯ – см. на обороте

ПРИМЕЧАНИЯ К АКТУ ТМ2-DSBC(i)

1 Настоящий акт должен использоваться для регистрации замеров толщин:

Поперечных сечений настила расчетной палубы и ширстрека:

Одно, два или три сечения в пределах грузовой зоны, включая элементы конструкции 0, 1 и 2, как показано на схемах типичных поперечных сечений (дополнения 3 и 4).

- 2 Должны быть зарегистрированы только поясья настила палубы между вырезами люков и бортом.
- 3 Район верхней палубы включает настил палубы, палубный стрингер и ширстрек (включая закругленные соединения палубы с бортом).
- 4 Должно быть указано точное место замеров шпангоута.
- 5 Зарегистрированные отдельные замеры должны представлять среднее значение нескольких замеров.
- 6 Максимальное допустимое уменьшение может быть указано в приложенном документе.

TM2-DSBC (ii)

Акт о ЗАМЕРАХ ТОЛЩИН НАРУЖНОЙ ОБШИВКИ И НАСТИЛА ПАЛУБЫ на поперечных сечениях (одно, два или три поперечных сечения)

Название судна..... Рег. номер классиф. общ-ва..... Номер акта..... Номер ИМО.....

НАРУЖНАЯ ОБШИВКА																										
РАСПОЛОЖЕНИЕ ПОЯСА ОБШИВКИ	ПЕРВОЕ ПОПЕРЕЧНОЕ СЕЧЕНИЕ НА ШПАНГОУТЕ № ...								ВТОРОЕ ПОПЕРЕЧНОЕ СЕЧЕНИЕ НА ШПАНГОУТЕ № ...								ТРЕТЬЕ ПОПЕРЕЧНОЕ СЕЧЕНИЕ НА ШПАНГОУТЕ № ...									
	Номер или буква	Перво- нач. толщ.	Макс. доп. уменьш.	Измерено	Уменьшение по л.б.		Уменьшение по п.б.		Номер или буква	Перво- нач. толщ.	Макс. доп. уменьш.	Измерено	Уменьшение по л.б.		Уменьшение по п.б.		Номер или буква	Перво- нач. толщ.	Макс. доп. уменьш.	Измерено	Уменьшение по л.б.		Уменьшение по п.б.			
		мм	мм		л.б.	п.б.	мм	%		мм	мм		л.б.	п.б.	мм	%		мм	мм		л.б.	п.б.	мм	%	мм	%
1-й ниже ширстрека																										
2-й																										
3-й																										
4-й																										
5-й																										
6-й																										
7-й																										
8-й																										
9-й																										
10-й																										
11-й																										
12-й																										
13-й																										
14-й																										
15-й																										
16-й																										
17-й																										
18-й																										
19-й																										
20-й																										
Килевой пояс																										
ВСЕГО ДНИЦА																										

Подпись оператора

ПРИМЕЧАНИЯ – см. на обороте

ПРИМЕЧАНИЯ К АКТУ ТМ2-DSBC(ii)

- 1 Настоящий акт должен использоваться для регистрации замеров толщин:
Поперечных сечений наружной обшивки:
Одно, два или три сечения в пределах грузовой зоны, включая элементы конструкции 3, 4, 5 и 6, как показано на схемах типичных поперечных сечений в дополнениях 3 и 4.
- 2 Район днища включает килевую, днищевую и сколовую обшивку.
- 3 Должно быть указано точное место замеров шпангоута.
- 4 Зарегистрированные отдельные замеры должны представлять среднее значение нескольких замеров.
- 5 Максимальное допустимое уменьшение может быть указано в приложенном документе.

TM3-DSBC

Акт о ЗАМЕРАХ ТОЛЩИН ПРОДОЛЬНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ на поперечных сечениях (одно, два или три поперечных сечения)

Название судна.....

Рег. номер классиф. общ-ва

Номер акта.....

Номер ИМО.....

Подпись оператора

ПРИМЕЧАНИЯ – см. на обороте

ПРИМЕЧАНИЯ К АКТУ ТМЗ-DSBC

1 Настоящий акт должен использоваться для регистрации замеров толщин:

Продольных элементов в поперечных сечениях:

Два или три сечения в пределах грузовой зоны, включая элементы конструкции 10–25, как показано на схемах типичных поперечных сечений в дополнениях 3 и 4.

2 Должно быть указано точное место замеров шпангоута.

3 Зарегистрированные отдельные замеры должны представлять среднее значение нескольких замеров.

4 Максимальное допустимое уменьшение может быть указано в приложенном документе.

Акт о ЗАМЕРАХ ТОЛЩИН ПОПЕРЕЧНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ КОНСТРУКЦИИ
в балластных танках двойного дна, бортовых сколовых и бортовых подпалубных балластных танках

Название судна..... Рег. номер классиф. общ-ва Номер акта Номер ИМО

Подпись оператора

ПРИМЕЧАНИЯ – см. на обороте

ПРИМЕЧАНИЯ К АКТУ ТМ4-DSBC

- 1 Настоящий акт должен использоваться для регистрации замеров толщин: Поперечных элементов конструкции, включая соответствующие детали конструкции 30–34, как показано на схемах типичных поперечных сечений в дополнениях 3 и 4.
- 2 Руководство по районам замеров приведено в дополнении 5.
- 3 Зарегистрированные отдельные замеры должны представлять среднее значение нескольких замеров.
- 4 Максимальное допустимое уменьшение может быть указано в приложенном документе.

TM5-DSBC

Акт о ЗАМЕРАХ ТОЛЩИН ВОДОНЕПРОНИЦАЕМЫХ ПОПЕРЕЧНЫХ ПЕРЕБОРОК В ГРУЗОВЫХ ТРИУМАХ

Название судна.....

Рег. номер классиф. общ-ва

Номер акта

Номер ИМО

Подпись оператора

ПРИМЕЧАНИЯ – см. на обороте

ПРИМЕЧАНИЯ К АКТУ ТМ5-DSBC

- 1 Настоящий акт должен использоваться для регистрации замеров толщин:
Водонепроницаемых поперечных переборок в грузовых трюмах.
- 2 Руководство по районам замеров приведено в дополнении 3.
- 3 Зарегистрированные отдельные замеры должны представлять среднее значение нескольких замеров.
- 4 Максимальное допустимое уменьшение может быть указано в приложенном документе.

TM6-DSBC

Акт о ЗАМЕРАХ ТОЛЩИН РАЗЛИЧНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ КОНСТРУКЦИИ

Название судна.....

Рег. номер классиф. общ-ва

Номер акта

Номер ИМО

Подпись оператора

ПРИМЕЧАНИЯ – см. на обороте

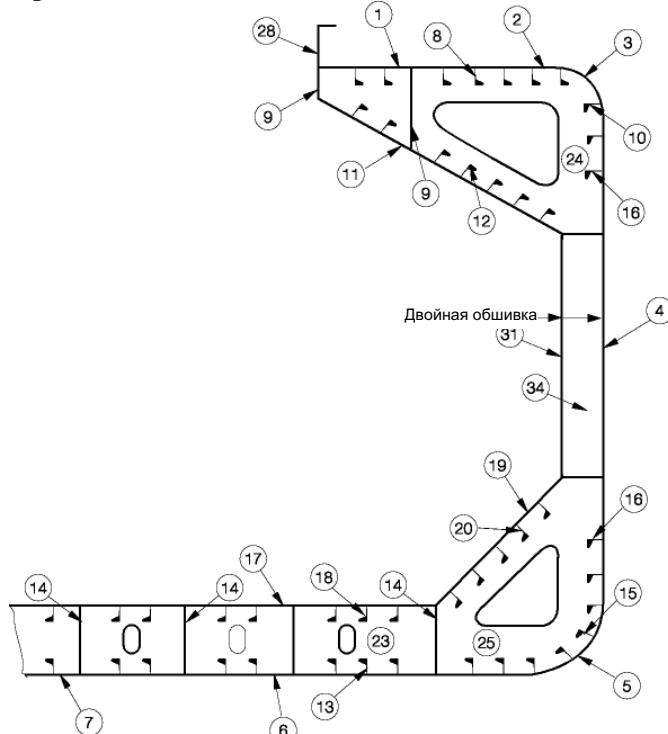
ПРИМЕЧАНИЯ К АКТУ ТМ6-DSBC

- 1 Настоящий акт должен использоваться для регистрации замеров толщин: различных элементов конструкции, включая детали конструкции 40, 41 и 42, как показано на схемах типичных поперечных сечений в дополнении 3.
- 2 Руководство по районам замеров приведено в дополнении 5.
- 3 Зарегистрированные отдельные замеры должны представлять среднее значение нескольких замеров.
- 4 Максимальное допустимое уменьшение может быть указано в приложенном документе.

ДОПОЛНЕНИЕ 3

ЗАМЕРЫ ТОЛЩИН – КОНСТРУКЦИЯ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ

Типичное поперечное сечение навалочного судна с двойным корпусом с указанием продольных и поперечных элементов.



Акт ТМЗ-DSBC

8 Продольные подпалубные балки	17 Настил второго дна
9 Карлинги	18 Продольные балки настила второго дна
10 Продольные балки ширстрека	19 Скуловая обшивка
11 Наклонная обшивка бортового подпалубного танка	20 Продольные балки скуловой обшивки
12 Продольные балки наклонной обшивки бортового подпалубного танка	31 Внутренняя обшивка борта - Продольные балки внутреннего борта, если имеются
13 Днищевые продольные балки	- Продольные балки бортовых балластных цистерн
14 Днищевые стрингеры	
15 Скуловые продольные балки	
16 Продольные бортовые обшивки, если имеются	

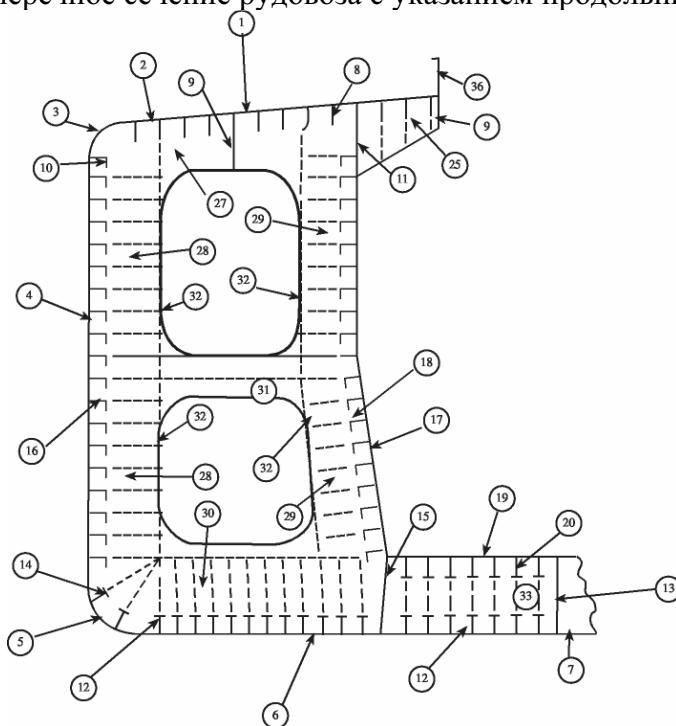
Акт ТМ4-DSBC	
23	Флоры танков двойного дна
25	Поперечная рама бортового скулового танка
34	Поперечный рамный шпангоут
-	Поперечные связи бортовых подпалубных танков

Акт ТМ6-DSBC

ДОПОЛНЕНИЕ 4

ЗАМЕРЫ ТОЛЩИН – РУДОВОЗЫ

Типичное поперечное сечение рудовоза с указанием продольных и поперечных элементов.



Акт TM2-DSBC(i) и (ii)	
1	Настил расчетной палубы
2	Палубный стрингер
3	Ширстрек
4	Наружная бортовая обшивка
5	Скуловая обшивка
6	Наружная днищевая обшивка
7	Горизонтальный киль

Акт TM3-DSBC	
8	Продольные подпалубные балки
9	Карлингсы
10	Продольные балки ширстрека
11	Верхний пояс продольной переборки
12	Днищевые продольные балки
13	Днищевые стрингеры
14	Скуловые продольные балки
15	Нижний пояс продольной переборки
16	Продольные балки наружной обшивки
17	Обшивка продольной переборки (остальная)
18	Продольные балки продольной переборки
19	Настил второго дна
20	Продольные балки настила второго дна
21	
22	
23	
24	

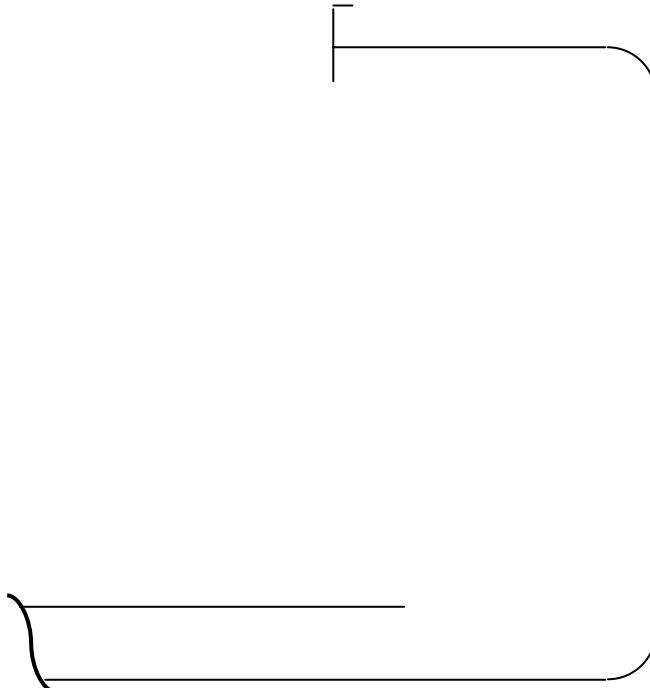
Акт TM4-DSBC	
25	Рамный бимс, центральный танк
26	Поперечная днищевая рама, центральный танк
27	Рамный бимс, бортовой танк
28	Рамный шпангоут бортовой наружной обшивки
29	Рамная стойка продольной переборки
30	Поперечная рама, бортовой танк
31	Распорки
32	Поясок рамного шпангоута
33	Флоры двойного дна
34	
35	

Акт TM6-DSBC	
36	Люковые комингсы
37	Настил палубы между люками
38	Люковые крышки
39	
40	

ДОПОЛНЕНИЕ 5

ЗАМЕРЫ ТОЛЩИН – КОНСТРУКЦИЯ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ

Контур поперечного сечения: схема может использоваться на судах, к которым не применимы схемы в приложениях 3 и 4.



Акт TM2-DSBC(i) и (ii)	Акт TM3-DSBC	Акт TM4-DSBC
1 Настил расчетной палубы	8 Продольные подпалубные балки	17 Настил второго дна
2 Палубный стрингер	9 Карлинги	18 Продольные балки настила второго дна
3 Ширстрек	10 Продольные балки ширстрека	19 Скуловая обшивка
4 Наружная бортовая обшивка	11 Наклонная обшивка бортового подпалубного танка	20 Продольные балки скуловой обшивки
5 Скуловая обшивка		31 Обшивка внутреннего борта
6 Наружная днищевая обшивка	12 Продольные балки наклонной обшивки бортового подпалубного танка	<ul style="list-style-type: none"> - Продольные балки внутреннего борта, если имеются - Продольные балки бортовых балластных цистерн
7 Горизонтальный киль	13 Днищевые продольные балки	
	14 Днищевые стрингеры	
	15 Скуловые продольные балки	
	16 Продольные балки бортовой обшивки, если имеются	
		23 Флоры танков двойного дна
		25 Поперечная рама бортового скулового танка
		34 Поперечный рамный шпангоут
		<ul style="list-style-type: none"> - Поперечные связи бортовых подпалубных танков
Акт TM6-DSBC		
	28 Комингсы люка	
	<ul style="list-style-type: none"> - Настил палубы между люками - Люковые крышки 	

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

**РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ В СОЧЕТАНИИ С
ПЛАНИРОВАНИЕМ РАСШИРЕННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ***

1 ВВЕДЕНИЕ

В настоящем Руководстве содержится информация и предложения, касающиеся технических оценок, которые могут быть полезными в сочетании с планированием расширенных освидетельствований навалочных судов с двойным корпусом. Как указано в пункте 5.1.6, настоящее Руководство является рекомендательным и может быть использовано по усмотрению Администрации, когда это будет сочтено необходимым и уместным, в сочетании с подготовкой требуемой программы освидетельствования.

2 ЦЕЛЬ И ПРИНЦИПЫ

2.1 Цель

2.1.1 Цель технических оценок, описанных в настоящем Руководстве, заключается в том, чтобы помочь при выявлении опасных в конструктивном отношении районов, определении сомнительных районов и сосредоточении внимания на элементах конструкции или на районах элементов конструкции, которые могут быть особенно подвержены износу или повреждению или свидетельствовать об износе или повреждении в прошлом. Эта информация может быть полезной при определении участков, районов, трюмов и танков, подлежащих замеру толщин, тщательному освидетельствованию и испытанию танков.

2.1.2 Опасные в конструктивном отношении районы – это районы, о которых, на основании расчетов, выявлено, что им требуется мониторинг, или из истории эксплуатации данного судна или судов того же типа (если имеются) известно, что эти районы подвержены растрескиванию, гофрированию или коррозии, что повредит конструктивную целостность судна.

2.2 Минимальные требования

Однако настоящее Руководство не может использоваться для снижения требований в отношении замеров толщин, тщательного освидетельствования и испытания танков, содержащихся в приложениях 1 и 2 части В и в пункте 2.7 соответственно, которые во всех случаях должны соблюдаться в качестве минимальных требований.

* Ссылки:

- 1 IACS, "Unified Requirement Z10.5, "Hull Surveys of Double Skin Bulk Carriers""
- 2 IACS, "Bulk Carriers: Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structures, January 2002"
- 3 TSCF, "Guidelines for the Inspection and Maintenance of Double Hull Tanker Structures, 1995"
- 4 TSCF, "Guidance Manual for Tanker Structures, 1997"

2.3 Выбор времени

Подобно другим аспектам планирования освидетельствования, технические оценки, описанные в настоящем Руководстве, должны быть разработаны судовладельцем или оператором в сотрудничестве с Администрацией достаточно заблаговременно до начала освидетельствования для возобновления свидетельства, т.е. до того, как освидетельствование начнется, и обычно по меньшей мере за 12-15 месяцев до ожидаемой даты завершения освидетельствования.

2.4 Аспекты, подлежащие рассмотрению

2.4.1 В качестве основы для определения трюмов, танков и районов, подлежащих освидетельствованию, могут использоваться технические оценки, которые могут включать количественную или качественную оценку относительных рисков возможного ухудшения следующих аспектов конкретного судна:

- .1 конструктивных особенностей, таких как уровни напряжений в различных элементах конструкции, детали конструкции, а также степень использования высокопрочной стали;
- .2 предыдущих данных о коррозии, трещинах, гофрах, вмятинах и ремонтах в отношении конкретного судна, а также подобных судов, если такие сведения имеются; и
- .3 информации о видах перевозимого груза, использовании различных трюмов/танков для груза/балласта, защите трюмов и танков и состоянии покрытия, если оно имеется.

2.4.2 Технические оценки относительных рисков подверженности повреждению или износу различных элементов конструкции и районов должны рассматриваться и выноситься на основе признанных принципов и практики, таких, какие можно найти в публикации, упомянутой в ссылках 2, 3 и 4.

3 ТЕХНИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА

3.1 Общие положения

3.1.1 Существует три основных вида возможных повреждений, которые могут быть предметом технической оценки в связи с планированием освидетельствований: коррозия, трещины и гофры. Контактные повреждения обычно не включаются в план освидетельствования, поскольку вмятины обычно отмечаются в памятных записках и, как предполагается, рассматриваются инспекторами в обычном порядке.

3.1.2 Технические оценки, проводимые в сочетании с процессом планирования освидетельствования, в принципе должны соответствовать схеме на рис. 1. Подход фактически представляет собой оценку риска в следующих аспектах на основе опыта и знаний, относящихся:

- .1 к конструкции; и

.2 к коррозии.

3.1.3 Конструкцию следует рассматривать в отношении деталей конструкции, которые могут быть подвержены гофрированию или растрескиванию в результате вибрации, больших напряжений или усталости.

3.1.4 Коррозия относится к процессу старения и тесно связана с качеством системы защиты от коррозии на судах новой постройки и с последующим техническим обслуживанием в течение срока эксплуатации. Коррозия может также приводить к появлению трещин и/или гофров.

3.2 Методы

3.2.1 Детали конструкции

3.2.1.1 Основным источником информации, используемой в процессе планирования, являются сведения о предыдущих повреждениях конкретного судна и/или подобных судов, если такие сведения имеются. Кроме того, должна включаться выборка деталей конструкции из рабочих чертежей.

3.2.1.2 Типичными сведениями о повреждениях, которые должны приниматься во внимание, являются:

- .1 количество, размеры, расположение и частота трещин; и
- .2 расположение гофров.

3.2.1.3 Эта информация может содержаться в актах освидетельствования и/или в делах судовладельца, включая результаты проверок, выполненных самим судовладельцем. Неисправности следует анализировать, отмечать и обозначать на чертежах.

3.2.1.4 Кроме того, следует использовать общие сведения. Также в качестве справочного материала следует использовать указанную в ссылке 2 публикацию, которая содержит перечень типичных повреждений и предлагаемых методов ремонта различных деталей конструкции навалочных судов с одинарным корпусом. В качестве справочного материала следует также использовать указанную в ссылке 3 публикацию, которая содержит перечни типичных повреждений и предлагаемых методов ремонта деталей конструкции нефтяных танкеров с двойным корпусом, которые в определенной степени могут быть аналогичны деталям конструкции навалочных судов с двойным корпусом. Такие рисунки должны использоваться вместе с рассмотрением основных чертежей, с тем чтобы провести сравнение с фактической конструкцией и выявить подобные детали, которые могут быть подвержены повреждению. В частности, глава 3 публикации, указанной в ссылке 3, затрагивает различные аспекты, специфические для танкеров с двойным корпусом, такие как места концентрации напряжений, нестыковки во время постройки, тенденции распространения коррозии, соображения усталости и районы, требующие особого внимания, тогда как в главе 4 публикации, указанной в ссылке 3, приведен имеющийся опыт относительно конструктивных дефектов двойных корпусов (танкеры-химовозы, нефтебалкеры, нефтерудовозы, газовозы), которые также должны быть учтены при разработке плана освидетельствования.

3.2.1.5 Рассмотрение основных чертежей конструкции, в дополнение к использованию вышеуказанных рисунков, должно включать проверку типичных деталей конструкции, на которых отмечались трещины. Следует тщательно рассматривать факторы, способствующие повреждению.

3.2.1.6 Важным фактором является использование стали повышенной прочности (СПП). Детали, характеризующиеся хорошей износостойкостью в случае использования обычной мягкой стали, могут быть в большей степени подвержены повреждению, когда применяется СПП и отмечаются повышенные в этой связи напряжения. Накоплен богатый и в целом положительный опыт использования СПП в материалах для продольных элементов в палубных и днищевых конструкциях. Менее удачным является опыт применения СПП на других участках, где динамические напряжения могут быть выше, например в бортовых конструкциях.

3.2.1.7 В этом отношении могут оказаться полезными и должны учитываться расчеты напряжений типичных и важных компонентов и деталей, выполненные согласно соответствующей методике.

3.2.1.8 Отобранные районы конструкции, выявленные во время этого процесса, должны быть зарегистрированы и отмечены на конструктивных чертежах для включения в программу освидетельствования.

3.2.2 Коррозия

3.2.2.1 Для оценки относительного риска коррозии обычно должна рассматриваться следующая информация:

- .1** использование танков, трюмов и помещений;
- .2** состояние покрытий;
- .3** порядок зачистки;
- .4** предыдущее коррозионное повреждение;
- .5** использование и продолжительность использования балласта в грузовых трюмах;
- .6** риск коррозии грузовых трюмов и балластных танков; и
- .7** расположение балластных танков, примыкающих к подогреваемым топливным танкам.

3.2.2.2 В публикации, упомянутой в ссылке 4, приводятся конкретные примеры, которые могут быть использованы для оценки и описания состояния покрытия с помощью типичных иллюстраций такого состояния.

3.2.2.3 В качестве основы оценки риска коррозии следует использовать информацию, содержащуюся в публикациях, упомянутых в ссылках 2 и 4, насколько применимо к

конструкции с двойным корпусом, вместе с соответствующими сведениями о предполагаемом состоянии судна, полученными из информации, собранной для подготовки программы освидетельствования, и с возрастом судна. Должны быть перечислены трюмы, танки и помещения и соответственно указаны риски коррозии.

3.2.3 Участки, подлежащие тщательному освидетельствованию и замерам толщин

3.2.3.1 На основании таблицы рисков коррозии и оценки данных о состоянии конструкции могут быть определены участки, подлежащие первоначальному тщательному освидетельствованию и замерам толщин (районы и сечения).

3.2.3.2 Сечения, подлежащие замерам толщин, обычно должны определяться в танках, трюмах и помещениях, где риск коррозии считается наибольшим.

3.2.3.3 Определение танков, трюмов и помещений, подлежащих тщательному освидетельствованию, должно первоначально основываться на наибольшем риске коррозии и всегда включать балластные танки. Выбор должен производиться исходя из того принципа, что объем освидетельствования увеличивается с возрастом судна или если информация недостаточна или ненадежна.

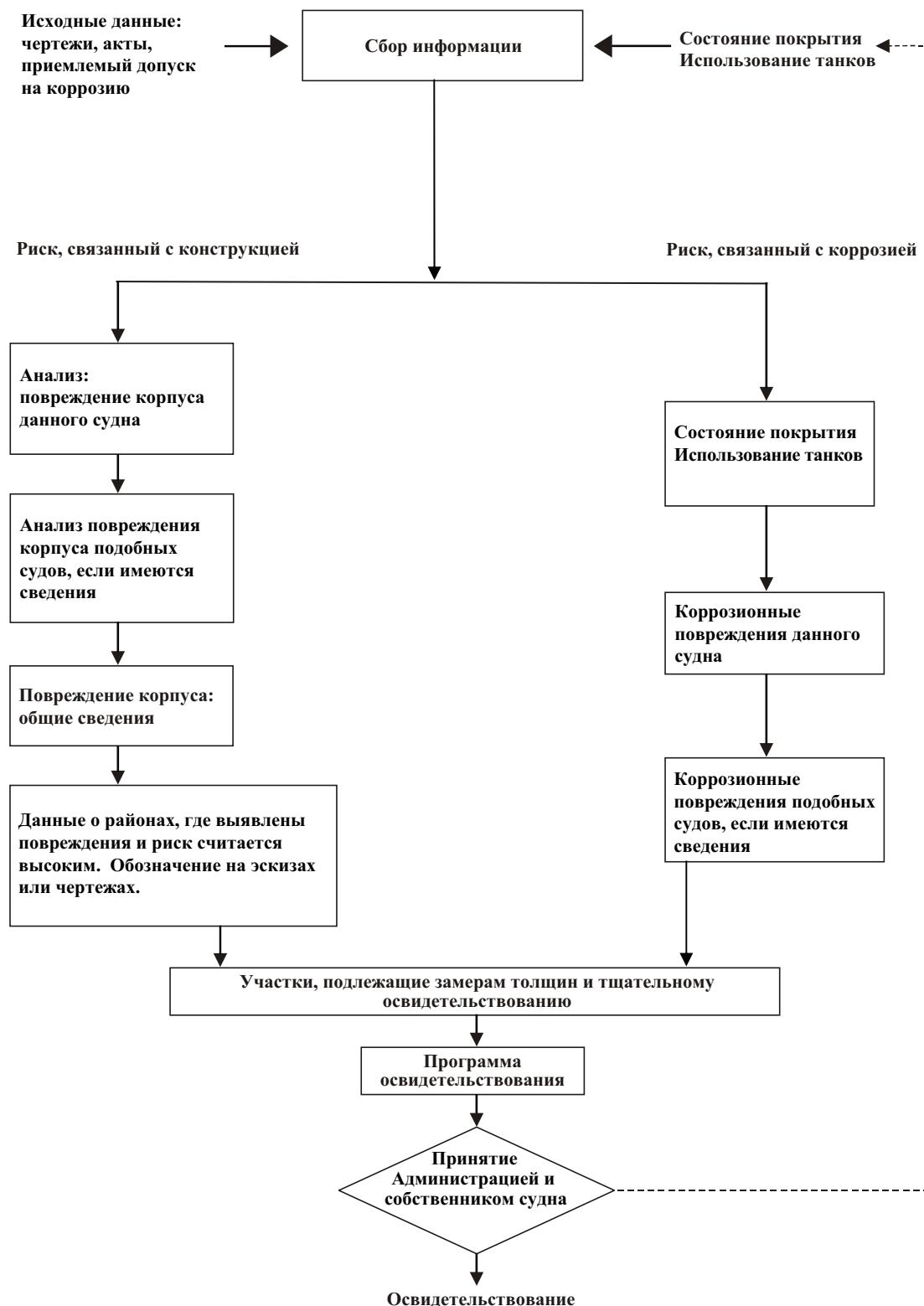


Рис. 1
Оценка технического состояния и процесс планирования освидетельствования

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

**ТРЕБОВАНИЯ К СТЕПЕНИ ЗАМЕРОВ ТОЛЩИН В РАЙОНАХ,
ПОДВЕРЖЕННЫХ ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ КОРРОЗИИ, НА НАВАЛОЧНЫХ
СУДАХ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ В ПРЕДЕЛАХ ГРУЗОВОЙ ЗОНЫ**

ТАБЛИЦА 1 – ДНИЩЕ, ВНУТРЕННЕЕ ДНО И СКУЛОВЫЕ КОНСТРУКЦИИ

Элемент конструкции	Степень замеров	Характер замеров
Днищевая обшивка, настил внутреннего дна и обшивка скуловых конструкций	Как минимум три шпации по длине танка двойного дна, включая кормовую шпацию Замеры вокруг всех расширенных концов наполнительных труб и под ними	Пять замеров на каждой панели между продольными балками и флорами
Продольные балки днища, внутреннего дна и скуловых конструкций	Как минимум три продольные балки в каждой шпации, где замеряется днищевая обшивка	Три замера по одной линии поперек пояска и три замера стенки балки
Днищевые стрингеры, включая водонепроницаемые стрингеры	Носовые и кормовые водонепроницаемые флоры и в центре танков	Отдельные замеры по высоте листа стрингера и один замер между каждым ребром жесткости или как минимум три замера
Днищевые флоры, включая водонепроницаемые флоры	Три флора в шпациях, где замеряется днищевая обшивка, а также замеры на обоих концах и в середине	Пять замеров на площади 2 м ²
Рамный шпангоут скуловой конструкции	Три флора в шпациях, где замеряется днищевая обшивка	Пять замеров на площади 1 м ² обшивки. Отдельные замеры на пояске
Поперечная водонепроницаемая переборка скуловой конструкции или отбойная переборка	– нижняя 1/3 переборки	Пять замеров на площади 1 м ² обшивки
	– верхние 2/3 переборки	Пять замеров на площади 2 м ² обшивки
	– ребра жесткости (как минимум три)	Для стенки рамной стойки – пять замеров в пролете между бракетами (два замера по высоте стенки рамной стойки на каждом соединении и один – в середине пролета). Для пояска – отдельные замеры на каждом конце и в середине пролета
Ребра жесткости	Там, где они установлены	Отдельные замеры

**ТАБЛИЦА 2 – НАДСТРОЙКА, ВКЛЮЧАЯ ПОПЕРЕЧНЫЕ МЕЖЛЮКОВЫЕ
ПЕРЕМЫЧКИ, ГЛАВНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ЛЮКИ, КРЫШКИ ЛЮКОВ, КОМИНГСЫ И
БОРТОВЫЕ ПОДПАЛУБНЫЕ ТАНКИ**

Элемент конструкции	Степень замеров	Характер замеров
Листы поперечных межлюковых перемычек	Вызывающие сомнение листы поперечных межлюковых перемычек	Пять замеров между подпалубными ребрами жесткости на протяжении 1 м
Подпалубные ребра жесткости	Поперечные элементы Продольные элементы	Пять замеров в каждом конце и посередине пролета Пять замеров на стенке и на пояске
Люковые крышки	Сторона и концы опорного контура, три места Три продольные полосы, наружные пояса обшивки (2) и пояса на осевой диаметральной линии (1)	Пять замеров в каждом месте Пять замеров на каждой полосе
Комингсы люков	Каждая сторона и конец комингса, одна полоса на нижней трети и одна полоса на верхних двух третях комингса	Пять замеров на каждой полосе, т. е. на конце или на стороне комингса
Бортовые подпалубные балластные танки	a) водонепроницаемые поперечные переборки: - нижняя треть переборки - верхние две трети переборки - ребра жесткости	Пять замеров на 1 м ² обшивки Пять замеров на 1 м ² обшивки Пять замеров на протяжении 1 м
Бортовые подпалубные балластные танки	b) две типичные отбойные поперечные переборки: - нижняя треть переборки - верхние две трети переборки - ребра жесткости	Пять замеров на 1 м ² обшивки Пять замеров на 1 м ² обшивки Пять замеров на протяжении 1 м
Бортовые подпалубные балластные танки	c) три типичных пролета наклонной обшивки: - нижняя треть танка - верхние две трети танка	Пять замеров на 1 м ² обшивки Пять замеров на 1 м ² обшивки
Бортовые подпалубные балластные танки	d) Продольные балки, вызывающие сомнение, и смежные с ними	Пять замеров на стенке и на пояске на протяжении 1 м
Обшивка главной палубы	Вызывающие сомнение листы и смежные с ними (4)	Пять замеров на 1 м ² обшивки
Продольные балки главной палубы	Вызывающие сомнение листы	Пять замеров на стенке и на пояске на протяжении 1 м
Рамные шпангоуты/поперечные балки	Вызывающие сомнение листы	Пять замеров на 1 м ² обшивки

ТАБЛИЦА 3 – КОНСТРУКЦИЯ БАЛЛАСТНЫХ ТАНКОВ ДВОЙНОГО БОРТА

Элемент конструкции	Степень замеров	Характер замеров
Бортовая и внутренняя обшивка:		
- верхний пояс и поясья в районе горизонтальных балок - все другие поясья	- как минимум обшивка между каждой парой рамных шпангоутов/продольных балок в трех шпациях (вдоль танка) - обшивка между каждой третьей парой продольных балок в тех же трех шпациях	- Отдельный замер - Отдельный замер
Бортовая обшивка и рамные шпангоуты двойного борта/ продольные балки на:		
- верхнем поясе - всех других поясьях	- каждый рамный шпангоут/ продольная балка в тех же трех шпациях - каждый третий рамный шпангоут/ продольная балка в тех же трех шпациях	- Три замера поперек стенки и один замер на пояске - Три замера поперек стенки и один замер на пояске
Рамные шпангоуты/ продольные балки: - бракеты	Минимум три вверху, посередине и внизу танка в тех же трех шпациях	Пять точек замера на площади бракеты
Вертикальная рамная стойка и поперечные переборки:		
- поясья в районе горизонтальных балок - другие поясья	- как минимум два рамных шпангоута и обе поперечные переборки - как минимум два рамных шпангоута и обе поперечные переборки	- Пять точек замера на площади приблизительно 2 м^2 - Два замера между каждой парой вертикальных ребер жесткости
Горизонтальные балки	Как минимум обшивка каждой балки в трех шпациях	Два замера между каждой парой ребер жесткости продольных балок
Ребра жесткости	Там где они установлены	Отдельные замеры

ТАБЛИЦА 4 – ПОПЕРЕЧНЫЕ ПЕРЕБОРКИ В ГРУЗОВЫХ ТРИЮМАХ

Элемент конструкции	Степень замеров	Характер замеров
Нижняя опора, где установлена	<ul style="list-style-type: none">– Поперечная полоса в пределах 25 мм от сварного соединения с настилом второго дна– Поперечная полоса в пределах 25 мм от сварного соединения с шельфовым листом	<ul style="list-style-type: none">– Пять точек замера между ребрами жесткости на протяжении 1 м– Пять точек замера между ребрами жесткости на протяжении 1 м
Поперечные переборки	<ul style="list-style-type: none">– Поперечная полоса приблизительно посередине высоты– Поперечная полоса на части переборки, прилегающей к верхней палубе или находящейся под шельфовым листом верхней опоры (для судов, на которых установлены верхние опоры)	<ul style="list-style-type: none">– Пять точек замера на 1 м² обшивки– Пять точек замера на 1 м² обшивки

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

**ПРОЧНОСТЬ ЗАДРАИВАЮЩИХ УСТРОЙСТВ КРЫШЕК
ГРУЗОВЫХ ЛЮКОВ НА НАВАЛОЧНЫХ СУДАХ**

1 Задраивающие устройства

Прочность задраивающих устройств должна отвечать следующим требованиям:

- .1 Панельные крышки люков должны задраиваться с помощью надлежащих устройств (болты, клинья или подобные устройства), распределенных вдоль комингсов и между элементами крышки. Устройство и расстояние между ними должны определяться с должным учетом эффективности с точки зрения непроницаемости при воздействии моря в зависимости от типа и размера крышки люка, а также жесткости кромок крышки между задраивающими устройствами.
- .2 Чистая площадь поперечного сечения каждого задраивающего устройства не должна быть менее чем:

$$A = 1,4 a / f \text{ (см}^2\text{)},$$

где:

- а – расстояние между задраивающими устройствами не должно приниматься менее 2 м;
- f – $(\sigma_Y / 235)^e$;
- σ_Y – удельный минимальный верхний предел текучести в Н/мм² стали, используемой для изготовления, не должен приниматься более 70% конечной прочности на растяжение;
- e – 0,75 для $\sigma_Y > 235$,
- 1,0 для $\sigma_Y \leq 235$.

Стержни или болты должны иметь чистый диаметр не менее чем 19 мм для люка площадью более 5 м².

- .3 Между крышкой и комингсом и на поперечных соединениях давление на уплотнительной линии, достаточное для поддержания непроницаемости при воздействии моря, должно поддерживаться с помощью задраивающих устройств. Для давлений на уплотнительной линии, превышающих 5 Н/мм, площадь поперечного сечения должна быть увеличена прямо пропорционально. Давление на уплотнительной линии должно быть указано.
- .4 Жесткость кромок крышки должна быть достаточной для поддержания соответствующего давления уплотнения между задраивающими устройствами. Момент инерции "I" элементов кромки крышки не должен быть менее чем:

$$I = 6 p a^4 \text{ (см}^4\text{)},$$

где:

p – давление уплотнительной линии в Н/мм, минимум 5 Н/мм;

a – расстояние в метрах между задраивающими устройствами.

- .5 Задраивающие устройства должны быть надежной конструкции и прочно прикреплены к комингсам люков, палубам или крышкам. Отдельные задраивающие устройства на каждой крышке должны иметь приблизительно одинаковые характеристики жесткости.
- .6 Если установлены штыревые скобы, должны иметься прочные прокладки или подушки.
- .7 Если используются гидравлические скобы, должны быть обеспечены принудительные средства для обеспечения того, чтобы скобы оставались механически запертыми в закрытом положении в случае отказа гидравлической системы.

2 Стопоры

2.1 Крышки люков №№ 1 и 2 должны быть эффективно задраены с помощью стопоров для выдерживания поперечных сил, возникающих от давления $175 \text{ кН}/\text{м}^2$.

2.2 Крышки люка № 2 должны быть эффективно задраены с помощью стопоров для выдерживания продольных сил, действующих в носовой оконечности, возникающих от давления $175 \text{ кН}/\text{м}^2$.

2.3 Крышка люка № 1 должна быть эффективно задраена с помощью стопоров для выдерживания продольных сил, действующих в носовой оконечности, возникающих от давления $230 \text{ кН}/\text{м}^2$. Это давление может быть снижено до $175 \text{ кН}/\text{м}^2$, если установлен полубак.

2.4 Эквивалентное напряжение в стопорах и поддерживающих их конструкциях и рассчитанное в шейке швов стопора не должно превышать допустимое значение $0,8 \sigma_Y$.

3 Материалы и сварка

Если установлены стопоры или задраивающие устройства для соответствия требованиям настоящего приложения, они должны быть изготовлены из материалов, включая сварные электроды, удовлетворяющих Администрацию.

ПРИЛОЖЕНИЕ 12

ПРОЦЕДУРНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ЗАМЕРАМ ТОЛЩИН**1 Общие положения**

Замеры толщин, требуемые в контексте освидетельствований конструкций корпуса, если они не проводятся самим обществом, должны проходить под наблюдением инспектора. Присутствие инспектора должно быть отмечено в документах. Это также относится к замерам толщин, проводимым во время рейсов.

2 Совещание перед освидетельствованием

2.1 До начала освидетельствования для возобновления свидетельства или промежуточного освидетельствования между инспектором(ами), представителем(ями) судовладельца в присутствии представителя(ей) компании, выполняющей замеры толщин, должно проводиться совещание, с тем чтобы обеспечить безопасное и эффективное проведение освидетельствований и замеров толщин на борту.

2.2 Во время совещания должно быть принято решение о средствах связи для оператора(ов) по замерам толщин и представителя(ей) судовладельца в отношении следующего:

- .1 сообщения о замерах толщин на регулярной основе;
- .2 немедленное уведомление инспектора в случае обнаружения следующего:
 - .2.1 значительная и/или обширная коррозия или точечная коррозия/коррозия с образованием язвин в форме канавок любой степени;
 - .2.2 конструктивные дефекты, такие как гофры, разрушения и деформирование конструкций;
 - .2.3 обособление конструкций и/или образование раковин; и
 - .2.4 коррозия сварных швов.

2.3 В акте об освидетельствовании должно указываться, где и когда было проведено совещание и кто присутствовал (фамилии инспектора(ов), представителя(ей) судовладельца и представителя(ей) компании по замерам толщин).

3 Наблюдение за процессом замера толщин на борту

3.1 Инспектор должен принять решение об окончательной степени и расположении замеров толщин после общего освидетельствования типичных помещений на борту.

3.2 Если судовладелец предпочитает начать замеры толщин до общего освидетельствования, инспектор должен сообщить, что во время общего освидетельствования

планируемая степень и местоположение замеров толщин подлежат утверждению. На основании полученных данных инспектор может потребовать проведения дополнительных замеров толщин.

3.3 Инспектор должен направлять процесс замеров путем выбора местоположений, чтобы снятые показания давали в среднем представление о состоянии конструкции в данном районе.

3.4 Замеры толщин, проводимые главным образом для того, чтобы оценить степень коррозии, которая может повлиять на общую прочность корпуса, должны проводиться систематическим образом, так чтобы были измерены все продольные элементы конструкции, как это требуется.

3.5 Если замеры толщин выявляют значительную коррозию или износ, превышающие допустимое уменьшение, инспектор должен определить местоположения для дополнительных замеров толщин, чтобы выявить границы района значительной коррозии и определить элементы конструкции, требующие ремонта/замены.

3.6 Замеры толщин конструкций в районах, где требуется тщательные освидетельствования, должны проводиться одновременно с тщательным освидетельствованием.

4 Анализ и проверка

4.1 По завершении замеров толщин инспектор должен подтвердить, что никакие последующие замеры не требуются, или указать дополнительные замеры.

4.2 Если в соответствии с настоящим руководством объем замеров толщин может быть уменьшен после особого рассмотрения инспектором, это должно быть отражено в акте, в зависимости от случая.

4.3 Если замеры толщин проведены частично, остающийся объем замеров толщин должен быть отражен в акте для использования следующим инспектором.».
