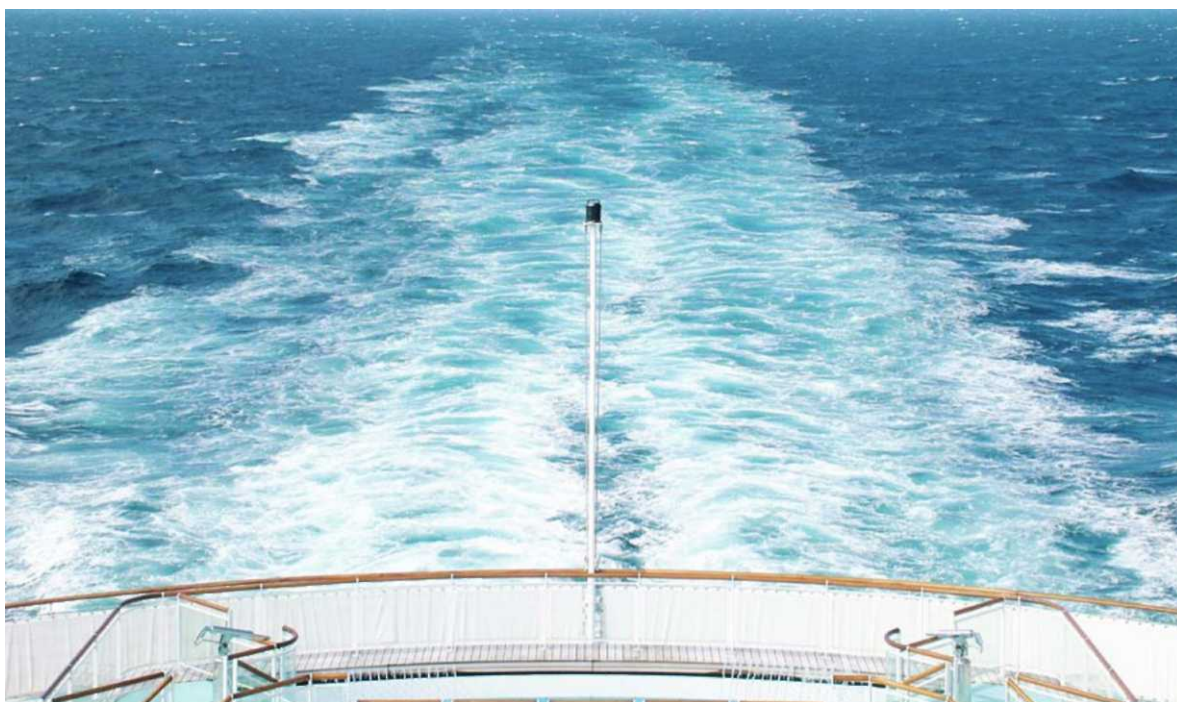


МАКО

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОБЩЕСТВ

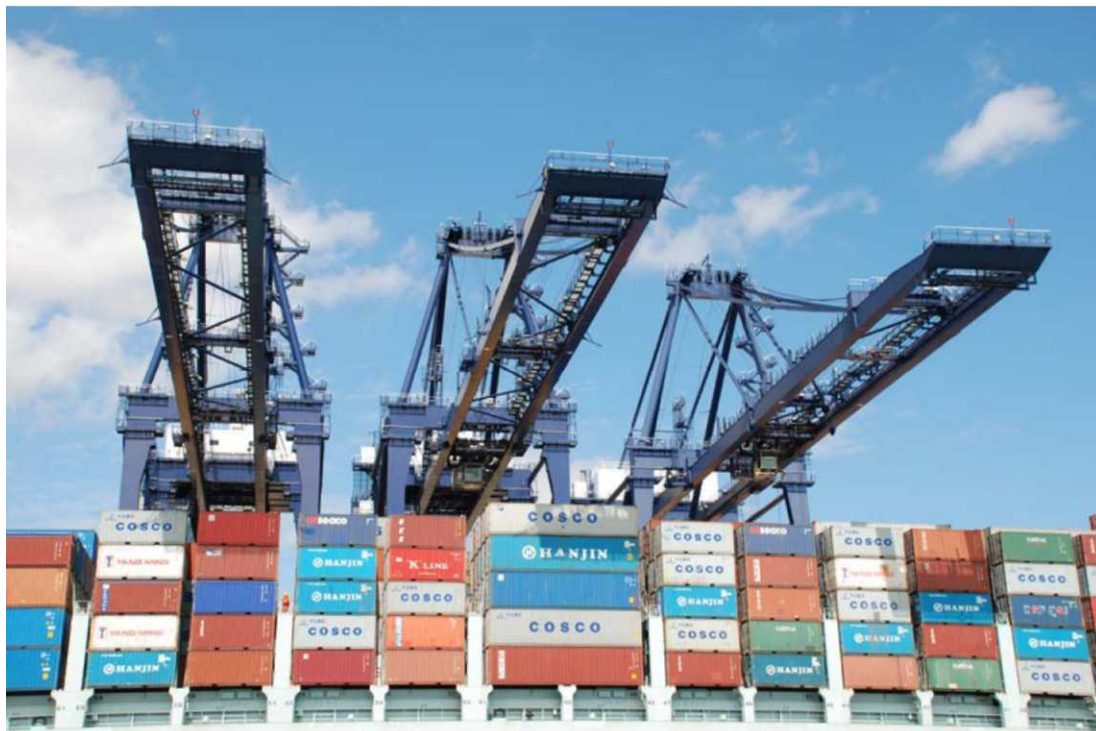
КЛАССИФИКАЦИОННЫЕ ОБЩЕСТВА: ЧТО ТАКОЕ, ЗАЧЕМ ОНИ НУЖНЫ И КАК РАБОТАЮТ?



Лидерство: посвятив свою деятельность безопасности судов и чистоте морской окружающей среды, члены МАКО вносят уникальный вклад в безопасность мореплавания и регулирование через техническую поддержку, подтверждение соответствия и научные исследования. Более 90% судов, задействованных в транспортировке грузов, попадает под действие Правил и стандартов классификации, постройки и эксплуатации, установленных классификационными обществами-членами МАКО.

СОДЕРЖАНИЕ

А ВВЕДЕНИЕ	4
A1 Классификационные общества сегодня	4
A2 Почему они называются классификационными?	5
A3 Международная ассоциация классификационных обществ - МАКО	6
В КЛАССИФИКАЦИЯ	7
V1 Объем классификации	7
V2 Присвоение, поддержание, приостановление и снятие класса	8
V3 Классификационные освидетельствования	8
С РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ И РУКОВОДСТВ	10
C1 История вопроса	10
C2 Перспективы	10
C3 Резолюции МАКО	11
C4 Прочие публикации	12
Д ИНСПЕКТОРЫ	12
D1 Качества и квалификация инспекторов	12
Е КОНВЕНЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	13
E1 Общая схема	13
E2 Признанные организации	14
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – ЯЗЫК КЛАССИФИКАЦИИ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ	15
1 КЛАССИФИКАЦИОННЫЕ ОБЩЕСТВА - ОПРЕДЕЛЕНИЕ	15
2 СИМВОЛ КЛАССА	15
2.1 Основной символ класса	16
2.2 Знак наблюдения за постройкой	16
2.3 Словесные характеристики типа и назначения судна	16
2.4 Знаки ограничения района плавания и района эксплуатации	16
2.5 Дополнительные знаки в символе класса	16
3 ПРИСВОЕНИЕ, ПОДДЕРЖАНИЕ, ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ И СНЯТИЕ КЛАССА	16
3.1 Присвоение класса	16
3.2 Поддержание класса	17
3.3 Приостановление класса	17
3.4 Снятие класса	18
3.5 Уведомление о приостановлении или снятии класса	18
4 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ – ОБЗОР ТРЕБОВАНИЙ И ВЫДАВАЕМЫХ ДОКУМЕНТОВ	18
4.1 Определения и процедуры, относящиеся к классификационным освидетельствованиям	18
4.2 Периодичность и объем классификационных освидетельствований	19
4.3 Классификационное свидетельство	22
4.4 Определения и процедуры, относящиеся к конвенционным освидетельствованиям и проверкам	23
4.5 Конвенционные свидетельства	25
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	



© МАКО 2011 при соблюдении условий и положений, указанных на сайте МАКО
www.iacs.org.uk.

фото: инспекторы © ABS, другие © Colin Wright

Ред. авг. 2005, янв. 2006, фев. 2007, сент. 2008
Обновлено: март 2011

А ВВЕДЕНИЕ

А1 Классификационные общества сегодня

Назначением классификационного общества является предоставление классификационных и конвенционных услуг и оказание содействия морской индустрии и регулирующим органам в сфере безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения на основе накопленных морских знаний и технологий.

Целью классификации судов является проверка конструктивной прочности и целостности основных и выступающих частей корпуса судна, а также надежности и функционирования движительной и рулевой систем, электроснабжения и других элементов и вспомогательных систем, вмонтированных в судно для обеспечения работы ответственных устройств на борту судна. Классификационные общества стремятся достичь этой цели путем разработки и применения своих собственных правил и путем подтверждения соответствия международным и/или национальным нормативным актам от имени администраций флага.



Подавляющее большинство торговых судов построены и освидетельствуются на соответствие стандартам, установленным классификационными обществами. Эти стандарты выпускаются классификационными обществами в виде опубликованных правил.

Судно, которое было спроектировано и построено согласно соответствующим правилам классификационного общества, может подать заявку на получение классификационного свидетельства этого общества.

Однако такое свидетельство не означает гарантии безопасности, соответствия судна его назначению или годности судна к плаванию (и не должно истолковываться подобным образом). Оно лишь подтверждает то, что судно отвечает требованиям правил, которые были разработаны и опубликованы обществом, выдающим классификационное свидетельство. Также, классификационные общества не выступают гарантами безопасности жизни или имущества на море или годности судна к плаванию, поскольку классификационное общество не может контролировать управление, эксплуатацию или техническое обслуживание судна в перерывах между периодическими освидетельствованиями, проводимыми этим обществом.

Более 50 организаций по всему миру определяют свою деятельность как предоставление тех или иных услуг по классификации морских судов; однако не все они соответствуют определению, данному в Приложении 1. Соответствующие этому определению (перечислены в Приложении 2) входят в Международную ассоциацию классификационных обществ (МАКО). По подсчётам, члены МАКО присваивают класс примерно 90 % всех торговых судов, задействованных в международной торговле по всему миру.

Классификация является одним из элементов системы безопасности мореплавания. Другими элементами, ответственными за или заинтересованными в обеспечении безопасности мореплавания, являются судовладельцы, судостроители, администрации государств флага, власти государства порта, страховщики, организации, финансирующие морские перевозки, фрахтователи и, конечно, моряки.

Роль классификации и классификационных обществ была признана Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) и Протоколом 1988 г. к

Международной конвенции о грузовой марке. Об этом говорится далее в настоящем проспекте.

У классификационного общества как у независимого, самоуправляемого органа, проходящего внешние проверки, нет коммерческих интересов, связанных с проектированием судов, постройкой судов, владением судами, эксплуатацией судов, управлением судами, техническим обслуживанием или ремонтом, страхованием или фрахтованием судов. При установлении своих правил каждое классификационное общество может использовать рекомендации и рецензии членов индустрии и научного сообщества, которые обладают соответствующими знаниями и опытом.

Правила классификации разрабатываются для установления стандартов конструктивной прочности корпуса судна и его выступающих частей, а также пригодности движительной и рулевой систем, энергоснабжения и других элементов и вспомогательных систем, смонтированных в судно для обеспечения его эксплуатации. Правила классификации не являются стандартами проектирования и фактически не могут использоваться в качестве таковых.

Судну, построенному в соответствии с применимыми правилами общества-члена МАКО, при положительных результатах необходимых освидетельствований может быть присвоен класс соответствующего общества. Для судов в эксплуатации классификационное общество проводит освидетельствования, чтобы подтвердить соответствие судна правилам данного общества. В случае обнаружения каких-либо дефектов, которые могут повлиять на статус класса судна, или повреждений, полученных судном в перерывах между соответствующими освидетельствованиями, судовладелец должен незамедлительно сообщить об этом в соответствующее классификационное общество.

Классификация судна основывается на понимании того, что судно находится в грузу, должным образом эксплуатируется и технически обслуживается компетентным и квалифицированным экипажем или техническим персоналом.

Судно может сохранять класс, если, по мнению соответствующего классификационного общества, оно продолжает соответствовать применимым правилам, что подтверждается в ходе периодических или непериодических освидетельствований.

При разработке своих правил, классификационное общество обычно руководствуется опытом, полученным в результате классификации различных типов судов за многие годы, а также соответствующими научными исследованиями, направленными на непрерывную разработку необходимых, усовершенствованных технических требований.

Классификационные общества часто называют «Общества» или просто «Класс» («класс»).

A2 Почему они называются классификационными?

Во второй половине 18 века морские страховые компании, располагающиеся в кофейне Ллойда в Лондоне, разработали систему для независимой технической оценки судов, которые им предъявляли для страхования. Для этой цели в 1760 году был создан Комитет. Самым первым результатом их инициативы стала Регистровая Книга Ллойда за 1764-65-66 годы.

В то время была предпринята попытка ежегодно «классифицировать» состояние каждого судна. Состоянию корпуса присуждался класс А, Е, I, О или U в зависимости от качества конструкции и установленной долговременной прочности (или иным образом). Оборудование обозначалось G, M или B: проще говоря, хорошее, среднее или плохое. В своё время G, M и B заменили на 1, 2, и 3, которые являются прототипом современного обозначения «A1» - «первый или высший класс».

Идея классификации постепенно распространилась в другие страны и на рынки страховых услуг. В 1828 году в Антверпене было основано Бюро Веритас (BV), которое в 1832 году переехало в Париж. В 1834 году как самостоятельное «классификационное общество» был

воссоздан" Регистр Ллойда Британского и иностранного судоходства". В том же году вышли правила постройки и освидетельствования судов.

RINA (ранее - Итальянский морской регистр) существует с 1861 года; Американское бюро судоходства (ABS) было основано в 1862 году. Принятие общих правил постройки судов норвежскими страховыми обществами в конце 1850-х привело к образованию в 1864 году Норвежского Веритас (DNV). В 1867 был создан Германский Ллойд (GL), а в 1899 - Ниппон Кайджи Киокай (ClassNK). Российский морской регистр судоходства (РС) основан в 1913 году. Позднее появились образованное в 1956 году Китайское классификационное общество (CCS), образованный в 1960 году Корейский регистр (KR) и образованный в 1975 году Индийский регистр судоходства (IRS).

С развитием классификационной деятельности, практика присвоения класса согласно разным классификациям была отменена за несколькими исключениями. В настоящее время судно либо отвечает правилам соответствующего классификационного общества, либо нет. Как следствие, оно либо "в классе" либо "вне класса". Однако каждое классификационное общество разработало серию символов, которые могут быть присвоены судну с целью указать, что оно соответствует некоторым дополнительным произвольным критериям как предъявляемым именно к данному типу судов, так и превышающим требования стандартной классификации.

А3 Международная ассоциация классификационных обществ - МАКО

История МАКО восходит к Международной конвенции о грузовой марке 1930 года и её рекомендациям. Конвенция рекомендовала сотрудничество между классификационными обществами, чтобы обеспечить "как можно большее единство в применении стандартов прочности, которые являются основой для назначения надводного борта...".

В соответствии с рекомендациями Конвенции, в 1939 году RINA провел первую конференцию крупнейших обществ, на которой присутствовали ABS, BV, DNV, GL, LR и NK, завершившуюся договорённостью о дальнейшем сотрудничестве обществ.

Вторая конференция крупнейших классификационных обществ, состоявшаяся в 1955 году, привела к созданию рабочих групп по специальным вопросам, а в 1968 году - к образованию МАКО из семи ведущих обществ. Значимость обобщения их технических знаний и опыта была признана незамедлительно. В 1969 году МАКО получила консультативный статус в Международной морской организации (ИМО). Она остаётся единственной неправительственной организацией со статусом Наблюдателя, которая вправе разрабатывать и применять правила.

Соответствие Программе сертификации системы качества МАКО (ПССК МАКО) является обязательным для членства в МАКО. Подробная информация о программе приведена на сайте МАКО.



МАКО управляется Советом, каждый из членом которого представлен руководителем высшего звена.

Совету подчинена Группа общей политики (GPG), в которую входит по одному руководителю высшего звена от каждого члена, разрабатывающая и внедряющая меры по проведению в жизнь политики, направлений и долгосрочных планов Совета.

Председательствует в (GPG) член, который является председателем Совета. Техническая работа МАКО обычно осуществляется рабочими группами специалистов под наблюдением (GPG).

Ассоциация содержит Секретариат в Лондоне и Операционный центр ПССК в Саутгемптоне, Великобритания.

Устав МАКО, процедуры, подробности рабочей программы, технические резолюции и прочие публикации размещены на сайте МАКО в открытом доступе.

В КЛАССИФИКАЦИЯ

В1 Объем классификации

В соответствии с опубликованными правилами процесс классификации состоит из:

- технического рассмотрения проектов и соответствующей документации на новое судно с целью подтвердить соответствие применимым правилам;
- посещения инспекторами классификационного общества строящегося на верфи судна с целью подтвердить, что судно строится в соответствии с одобренными проектами и правилами классификации;
- посещения инспекторами классификационного общества соответствующих производственных объектов, которые поставляют такие ключевые компоненты, как сталь, двигатель, генераторы и отливки с целью подтвердить соответствие данных компонентов требованиям применимых правил;
- посещения инспекторами классификационного общества ходовых испытаний и других испытаний, относящихся к судну и его оборудованию, до сдачи судна с целью подтвердить соответствие требованиям применимых правил;
- при положительных результатах всего вышеуказанного, соответствующее классификационное общество рассмотрит заявку судостроителя/судовладельца о выдаче классификационного свидетельства и, при положительных результатах, присвоит класс и выдаст классификационное свидетельство;
- приступив к эксплуатации судна, судовладелец должен предъявлять судно для прохождения чётко определённой программы периодических классификационных освидетельствований, проводимых на борту судна, с целью подтвердить соответствие судна требованиям правил для сохранения класса.

Правила классификации распространяются не на все части конструкции или детали оборудования на борту судна, а также они не распространяются на операционные устройства. Деятельность, которая обычно выходит за рамки объёма классификации, относится к таким областям как: процессы проектирования и изготовления; выбор типа и мощности механизмов и отдельного оборудования (например, лебёдок); определение состава и квалификации судового экипажа или технического персонала; форма и грузоподъёмность судна, а также его манёвренность; вибрации корпуса; запасные части; спасательные средства и оборудование для технического обслуживания. Данные объекты, тем не менее, могут быть предъявлены к классификации в соответствии с типом судна или присвоенным символом класса.

Важно подчеркнуть, что именно судовладелец несет всю полноту ответственности за безопасность и целостность судна, включая порядок его эксплуатации и технического обслуживания. Эффективность классификации зависит от судостроителя во время постройки и от судовладельца после введения судна в эксплуатацию, сотрудничающих с классификационным обществом в открытой и прозрачной манере по всем вопросам, которые могут повлиять на статус класса судна. От судовладельца, в частности, требуется добросовестно сообщать классификационному обществу о любом ущербе или повреждении, которые могут отрицательно повлиять на статус класса судна. При подозрении на такие повреждения судовладелец должен уведомить классификационное общество и запланировать освидетельствование с целью определить, отвечает ли судно соответствующим стандартам класса.

Инспектор классификационного общества может подняться на борт судна только один раз в 12 месяцев. За время своего пребывания на судне инспектор физически не сможет, и от него не требуется тщательно осмотреть всю конструкцию судна или его механизмы. Освидетельствование предполагает выборочный контроль, для которого существует

руководство, учитывающее опыт, а также возраст судна и позволяющее определить те части судна или его механизмов, которые могут быть подвержены коррозии или самым высоким нагрузкам, или могут проявлять признаки усталости или повреждения.

В2 Присвоение, поддержание, приостановление и снятие класса

Класс присваивается судну при положительных результатах рассмотрения проекта и освидетельствований, проведенных во время постройки судна с целью подтвердить соответствие правилам классификационного общества. При переходе существующего судна из класса одного классификационного общества в класс другого применяются особые процедуры.

Суда должны подвергаться освидетельствованиям на протяжении всего жизненного цикла при намерении сохранить класс. Эти освидетельствования включают освидетельствование для возобновления класса (также называемое "очередное освидетельствование"), промежуточное освидетельствование, ежегодное освидетельствование, освидетельствование подводной части судна/освидетельствование судна в доке. Они также включают освидетельствование концевой части гребного вала, освидетельствование котлов, освидетельствование механизмов и освидетельствование объектов, связанных с поддержанием дополнительных знаков в символе класса, если применимо (см. Приложение 1).



Освидетельствования должны проводиться в соответствии с требованиями класса с целью подтвердить, что состояние корпуса судна, механизмов, оборудования и устройств соответствует применимым правилам.

Надлежащее техническое обслуживание судна в перерывах между освидетельствованиями является обязанностью судовладельца. Судовладелец или его представитель обязаны ставить в известность общество о любых происшествиях или обстоятельствах, которые могут повлиять на соответствие судна требованиям правил данного классификационного общества.

В случае невыполнения условий сохранения класса, класс будет приостановлен, снят или заменён другим символом, если классификационное общество, узнав о соответствующем обстоятельстве, сочтёт это необходимым.

В3 Классификационные освидетельствования

Классификационное освидетельствование является визуальным осмотром, который обычно включает:

- общий осмотр объектов, подлежащих освидетельствованию согласно правилам,
- детальный осмотр отдельных частей судна на выборочной основе;
- присутствие инспектора при проведении испытаний и замеров, при необходимости.

Если инспектор устанавливает наличие коррозии, дефектов конструкции или повреждений корпуса, механизмов и/или какого-либо оборудования, которые могут, согласно правилам классификационного общества или по мнению инспектора, повлиять на класс судна, то в целях сохранения класса должны указываться корректирующие меры и/или соответствующие рекомендации/условия сохранения класса.

"Рекомендация" и "условие сохранения класса" являются разными терминами, используемыми классификационными обществами – членами МАКО для одного понятия, то есть требований принять определённые меры, выполнить ремонт, отработать заявки на освидетельствование и т. д. в целях сохранения класса в течение установленного периода времени.

Каждое классифицированное судно после сдачи проходит определённую программу периодических освидетельствований. Они основываются на пятилетнем цикле и состоят из ежегодных освидетельствований, промежуточного освидетельствования и освидетельствования для возобновления класса/очередного освидетельствования (проводится раз в 5 лет). Тщательность проведения каждого из указанных освидетельствований будет возрастать по мере старения судна.

Освидетельствования для возобновления класса/очередные освидетельствования включают тщательный осмотр судна на плаву, и, в большинстве случаев, в сухом доке с целью подтвердить соответствие конструкции, главных и вспомогательных механизмов ответственного назначения, а также систем и оборудования судна требованиям правил. Осмотр корпуса сопровождается, если это оговорено, ультразвуковым замером толщин и проведением испытаний в присутствии инспектора, если это предусмотрено правилами и если так сочтёт нужным инспектор, проводящий освидетельствование. Цель освидетельствования заключается в том, чтобы проверить конструктивную целостность на соответствие стандартам правил и выявить участки, которые проявляют признаки значительной коррозии, сильной деформации, трещин, повреждений или признаки других повреждений конструкции.

Освидетельствование для возобновления класса/очередное освидетельствование может продолжаться до нескольких недель в зависимости от возраста, размера, типа и состояния судна.

Промежуточное освидетельствование (проводится примерно посередине между очередными освидетельствованиями) включает осмотры и проверки, как это предусмотрено правилами, с целью убедиться, что судно находится в нормальном состоянии, удовлетворяющем требованиям правил. В соответствии с типом и возрастом судна, может потребоваться его осмотр в сухом доке, и дополнительно к осмотру корпуса может потребоваться ультразвуковой замер толщин в соответствии с правилами и в тех случаях, когда присутствующий инспектор сочтёт необходимым.



Во время ежегодных освидетельствований проводится общий осмотр судна. Освидетельствование включает в себя общий внешний осмотр корпуса, оборудования и механизмов судна и присутствие инспектора при испытаниях в той мере, насколько это целесообразно и необходимо для определения соответствия общего состояния судна требованиям правил. На более старых судах некоторых типов может также потребоваться общий осмотр определённых внутренних участков корпуса. Ежегодное освидетельствование

может продолжаться от нескольких часов до нескольких дней в зависимости от возраста, размера, типа и состояния судна.

С РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ И РУКОВОДСТВ

С1 История вопроса

Классификационные правила разрабатывались каждым обществом в течение долгих лет с использованием обширных научных исследований и опыта эксплуатации. Дополнительно члены МАКО согласовали конкретные унифицированные требования, которые были перенесены в правила каждого классификационного общества-члена МАКО.

Как было отмечено выше, 'конвенционные' требования разрабатываются в ИМО, а МАКО, при необходимости, одобряет их Унифицированные интерпретации.

С2 Перспективы

Правила и руководства должны постоянно совершенствоваться с учетом дополнительных исследований и практического опыта.

В конечном итоге именно международное сообщество через свое правительственное представительство в ИМО определяет допустимый уровень риска, связанного с управлением морским транспортом. Эти стандарты могут быть как предписывающими, так и целевыми. В первом случае, классификационные общества могут под эгидой МАКО разрабатывать унифицированные интерпретации, разъясняющие назначение и применение международных стандартов. В последнем случае с целевыми стандартами, ИМО может установить общие требования и предоставить классификационным обществам право разрабатывать подробные правила, которые позволят индустрии достичь этих целей. В настоящее время внимание ИМО сосредоточено на разработке новых и прозрачных целевых стандартов для корпусных конструкций нефтеналивных и навалочных судов. Это представляет собой значительное изменение в существующей сложной системе носящих преимущественно предписывающий характер конвенционных международных и национальных положений, правил классификации и стандартов индустрии.

Основопологающим принципом является установление четких, наглядных и проверяемых целей с тем, чтобы должным образом построенное, эксплуатируемое и технически обслуживаемое судно представляло минимальный риск для перевозимого груза и экипажа, а также для окружающей среды в течение указанного времени эксплуатации. Этот целевой подход направлен на переориентацию нормативов с культуры соответствия, регулируемой предписывающими правилами, на культуру эталонного анализа, регулируемую функциональными требованиями, основанными на риске. Предполагается, что эти цели могут быть достигнуты с использованием альтернативных проектов, которые предлагают равноценный уровень безопасности наряду с продвижением новых технологий и инноваций в судоходной индустрии.



Согласно системе, установленной в ИМО, именно члены МАКО должны разрабатывать конкретные критерии правил для обеспечения этих целей. Предполагается, что такие правила будут "общими" для всех обществ-членов МАКО.

Существующие общие правила по конструкции нефтеналивных и навалочных судов были приняты в декабре 2005 года с вступлением в силу 1 апреля 2006 года. Это был крупный проект и один из наиболее важных шагов на пути к разработке морских правил при участии МАКО.

С3 Резолюции МАКО

С3.1 Общие положения

В дополнение к проектам общих правил, могут разрабатываться резолюции МАКО по техническим или процедурным вопросам. Эти резолюции, как правило, разрабатываются рабочими группами специалистов под наблюдением Группы общей политики (GPG).

Категории резолюций перечислены ниже и приведены на сайте МАКО.

С3.2 Унифицированные требования

Как определено в Приложении 4 Устава МАКО, унифицированные требования (УТ) являются минимальными техническими требованиями, принятыми членами МАКО, которые, при условии их утверждения руководящим органом каждого члена, должны войти в их правила и практику. УТ устанавливают минимальные требования; каждый член МАКО вправе принять более строгие требования.

УТ относятся к вопросам, напрямую связанным с или попадающим под действие конкретных требований правил или практики классификационных обществ, а также основных принципов, на которых основываются правила и практика классификационных обществ.

Существование УТ не обязывает общество-член МАКО выпускать соответствующие правила, если оно решит не иметь правил для данного типа судов или морских сооружений.

Резервирование: Поскольку у каждого члена имеется собственный руководящий орган, может возникнуть ситуация, когда определенные аспекты, не предусмотренные в процессе разработки проекта УТ или внешнего анализа, будут сочтены неприемлемыми руководящим органом общества-члена. В таком случае, это общество обязано уведомить другие общества о сложившейся ситуации, заявив о резервировании в отношении всего УТ или его части, и предоставить технические причины резервирования. Статус каждого УТ размещается на сайте МАКО.

С3.3 Общие правила

Общие правила и УТ МАКО, охватывающие широкий круг классификационных требований, после принятия Советом МАКО, должны применяться всеми членами без возможности резервирования.

Как определено в Приложении 4 к Уставу МАКО, Общие правила МАКО по конструкции (ОПК) представляют собой полный свод минимальных требований к классификации корпусов навалочных судов и нефтеналивных судов с двойными бортами, контракт на постройку которых подписан 1 апреля 2006 года или после этой даты.

С3.4 Унифицированные интерпретации

Как определено в Приложении 4 Устава МАКО, унифицированные интерпретации (УИ) представляют собой резолюции по вопросам, возникающим в связи с внедрением требований инструментов ИМО. Они предоставляют единое толкование правил конвенций или резолюций ИМО по тем вопросам, которые в конвенции оставлены на усмотрение администрации флага или требуют более точной формулировки.

УИ рассылаются всем заинтересованным администрациям флага, в соответствующих случаях, и представляются в ИМО для информации и разработки последующих действий.

Общества-члены должны применять УИ в отношении судов, чья администрация флага не издала четких инструкций по толкованию соответствующих положений.

С3.5 Процедурные требования

Как определено в Приложении 4 Устава МАКО, процедурные требования МАКО (ПТ) представляют собой резолюции по техническим аспектам процедуры.

Требования этой категории должны соблюдаться членами МАКО, а части некоторых ПТ – Постоянным секретариатом МАКО.

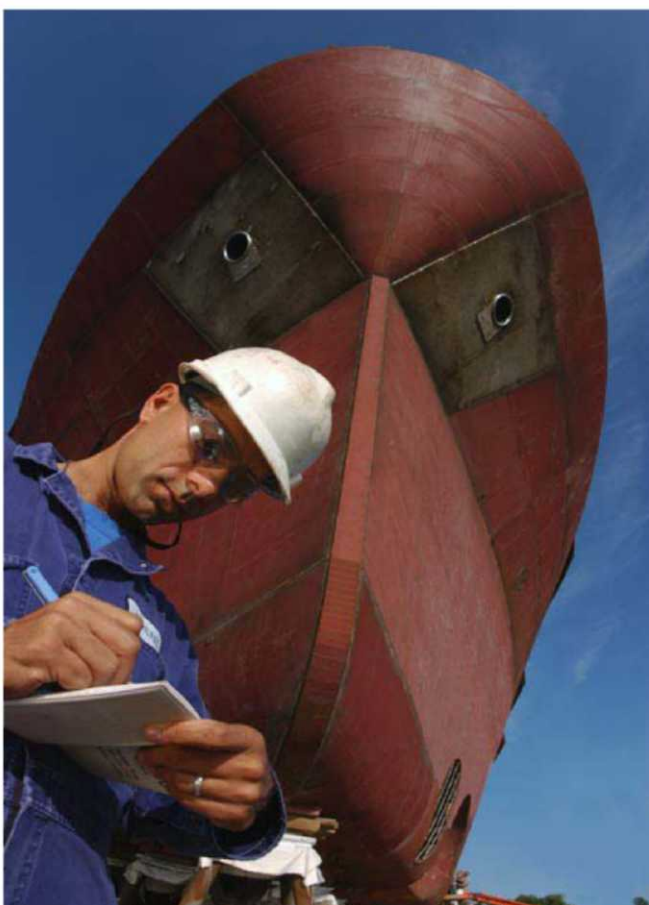
Принятые ПТ должны стать частью практики и процедур членов в установленные сроки.

С4 Прочие публикации

МАКО также разрабатывает руководства и рекомендации (не обязательно по вопросам класса) по вопросам, в отношении которых, по мнению членов МАКО, рекомендации или руководства могут оказаться полезными для индустрии.

ДИНСПЕКТОРЫ

D1 Qualities and qualifications of Surveyors



До сих пор нет ничего лучше меморандума 1834 года:

"Комитет с особой тщательностью и разборчивостью отбирает талантливых, неподкупных и решительных людей на должность инспектора, от которого в значительной степени будет зависеть практическая эффективность системы и ожидаемая выгода; Комитет по своему усмотрению назначает только тех лиц,... которые показали ему наиболее компетентными для исполнения важных служебных обязанностей с верностью и умением, а также для обеспечения строгого и беспристрастного отношения ко всем сторонам, чье имущество попадет под их наблюдение".

Подготовка, квалификация и проверка деятельности инспекторов и аудиторов регулируется соответствующими процедурными требованиями МАКО.

Е КОНВЕНЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Е1 Общая схема

Конвенция ООН по морскому праву является рамочной конвенцией, охватывающей многие аспекты морского пространства и его использования, включая осуществление государством флага регистрации судна. Зарегистрировав судно, государство флага принимает на себя определённые обязательства, изложенные в Конвенции. В частности, согласно Статье 94, государство флага обязано "эффективно осуществлять деятельность в рамках своих полномочий и контролировать суда под его флагом в административных, технических и социальных вопросах", а также принимать "в отношении судов под его флагом все необходимые меры для обеспечения безопасности мореплавания...."

Под эгидой ИМО были согласованы международные конвенции, которые устанавливают единые требования с целью упростить допуск судна, зарегистрированного в одной стране, в воды и порты другой страны, а также способствовать усилению безопасности мореплавания и защиты окружающей среды в целом. Эти требования принято называть "конвенционными требованиями". В целом, они охватывают три отдельных области:

- 1) аспекты проектирования и конструктивной прочности судна – грузовую марку и остойчивость в неповрежденном состоянии и аварийную остойчивость, главную пропульсивную установку, рулевое оборудование и др.;
- 2) контроль загрязнения при нормальной эксплуатации судна;
- 3) предупреждение аварий, в том числе навигационное оборудование, предотвращение загрязнения и противопожарную защиту;
- 4) ситуацию после аварии (после пожара, затопления), включая локализацию и спасение.

Некоторые или все эти аспекты могут также рассматриваться в конкретных правилах классификационного общества.



В правиле 3-1 главы II-1 Конвенции СОЛАС говорится, что дополнительно к требованиям, содержащимся в остальных правилах (Конвенции СОЛАС), судно должно проектироваться, строиться и обслуживаться в соответствии с требованиями в отношении конструкции, механических и электрических систем того классификационного общества, которое признано администрацией в соответствии с положениями правила XI/1 (см. Е2 ниже) или в соответствии с применимыми национальными стандартами администрации, которые обеспечивают эквивалентный уровень безопасности.

Если результат классификационного освидетельствования демонстрирует соблюдение соответствующего конвенционного требования, к примеру, к грузовой марке или безопасной конструкции (корпус, механизмы, котлы, электрическое оборудование и др.), это освидетельствование фактически получает статус конвенционного освидетельствования от имени администрации флага, если классификационное общество действует в этом отношении как её признанная организация.

Если класс судна снимается или действие класса приостанавливается, член МАКО оповещает соответствующую администрацию флага и публикует необходимую информацию, к примеру, на своем сайте и в Equasis¹. Как следствие, администрация флага обычно аннулирует конвенционные свидетельства, касающиеся конструкции и оборудования.

E2 Признанные организации

СОЛАС и остальные международные конвенции позволяют администрации флага передавать полномочия на проведение проверок и освидетельствований судов признанным организациям (ПО). Это свидетельствует о том, что у многих администраций флага нет необходимого технического опыта, кадров или представительств по всему миру для проведения всех необходимых конвенционных проверок и освидетельствований своими силами. Каждое государство флага вправе самостоятельно определить объем полномочий, которые оно передает ПО (классификационному обществу). При этом переданные полномочия должны быть четко определены в соответствующем меморандуме о взаимопонимании, согласованном между классификационным обществом и администрацией. В большинстве случаев ПО получает право требовать, чтобы на судне были проведены ремонтные работы или приняты другие корректирующие действия, а также изымать или аннулировать соответствующее свидетельство, если не будут предприняты необходимые меры (например, правило 6 главы I Конвенции СОЛАС).

Резолюция ИМО А.739(18) устанавливает обязательные минимальные требования к ПО.

В основном, от организации требуется продемонстрировать свою компетентность в технической области и руководствоваться принципами этичного поведения. ПО должна проходить сертификацию своей системы качества независимой группой аудиторов, одобренной администрацией.



Резолюция А.739(18) вместе с резолюцией А.789(19), определяющей функции ПО в области освидетельствований и сертификации, представляют критерии и схему, соответствие которым со стороны ПО должно удовлетворить их администрации флага. Все администрации-стороны Конвенции СОЛАС (а таких около 100) признали, что члены МАКО соответствуют требованиям резолюций А.739(18) и А.789(19).

ПО несёт ответственность перед администрацией флага за ту деятельность, которую она осуществляет от имени администрации. Принципы проведения проверок и освидетельствования преимущественно такие же, как и принципы проведения классификационных освидетельствований, то есть, подтверждение ПО того, что на момент освидетельствования или проверки судно отвечает применимым требованиям. Объем данных проверок и освидетельствований определен в соответствующем национальном законодательстве в соответствии с требованиями международных конвенций, подписанных правительством, а также в дополнительных распоряжениях, которые могут быть выданы администрацией флага.

Как правило, члены МАКО не выполняют "конвенционные" работы на судах, которые они сами не классифицируют. Особым исключением из этой политики является сертификация по Международному кодексу по управлению безопасностью (МКУБ) и Международному кодексу по охране судов и портовых средств (Кодексу ОСПС), когда компании целесообразно внедрить общую систему управления безопасностью (СУБ) или план охраны судна (ПОС) на своем флоте, поскольку такие суда могут быть классифицированы более, чем одним обществом. Тем не менее, существует система информирования классификационным обществом судовладельца, общества, занимающегося сертификацией по МКУБ, и/или администрации флага в случаях, когда есть повод усомниться в эффективности СУБ или ПОС.

¹ www.euasis.org

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – ЯЗЫК КЛАССИФИКАЦИИ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

1 КЛАССИФИКАЦИОННЫЕ ОБЩЕСТВА - ОПРЕДЕЛЕНИЕ

В отношении членства в МАКО применяется следующее определение.

Классификационное общество – это организация, которая:

- (i) публикует свои собственные правила классификации (включая технические требования), касающиеся проектирования, постройки и освидетельствования судов², и способно (a) применять, (b) поддерживать и (c) актуализировать эти правила и руководства посредством своих собственных ресурсов на регулярной основе;
- (ii) подтверждает соответствие этим правилам в ходе постройки и периодически – в процессе всего срока службы судна в его классе;
- (iii) публикует Регистровую книгу судов, находящихся в его классе;
- (iv) не контролируется судовладельцами, судостроителями или иными лицами, коммерчески занятыми в изготовлении, оборудовании, ремонте или эксплуатации судов, и не имеет заинтересованности в них; и
- (v) имеет поручения от администрации флага в соответствии с главой XI-1, правила 1 СОЛАС, и соответствующим образом упоминается в базе данных ИМО и Глобальной интегрированной системе информации о судоходстве (ГИСИС).

2 СИМВОЛ КЛАССА

Символ класса отражает соответствие конкретным требованиям правил. Дополнительные добровольные знаки предлагаются отдельными обществами и могут быть выбраны судовладельцем, желающим продемонстрировать, что судно соответствует конкретному стандарту, который может превышать требования, необходимые для классификации. В зависимости от классификационного общества, символ класса присваивается судну в соответствии типом судна, его назначением, районом плавания и/или иными критериями, предусмотренными судовладельцем и/или судостроителем при подаче заявки на классификацию.

Символ класса, присваиваемый судну, указывается в классификационном свидетельстве, а также в Регистровой книге судов, публикуемой обществом. Символы класса могут быть сведены к следующим типам, которые могут применяться в сочетании:

- основной символ класса;
- знаки наблюдения за постройкой;
- словесные характеристики типа и назначения судна с дополнительными характеристиками, если применимо;
- знаки ограничения района плавания;
- знаки ограничения района эксплуатации;
- дополнительные знаки в символе класса.



2.1 Основной символ класса

² "суда" определяются как любые суда, подлежащие сертификации по Конвенции СОЛАС, неограниченного района плавания.

Основной символ класса отражает соответствие судна конкретным требованиям правил в отношении его конструкции.

2.2 Знак наблюдения за постройкой

Знак наблюдения за постройкой, если присваивается, отражает процедуру, в соответствии с которой судно и его основное оборудование или устройства были освидетельствованы для первичного присвоения класса.

2.3 Словесные характеристики типа и назначения судна

Словесные характеристики типа и назначения судна, если присваиваются, определяют тип и/или назначение судна, принятые при его классификации.

Судну может быть присвоено несколько различных словесных характеристик типа и назначения судна. В таком случае судно должно отвечать конкретным требованиям правил по каждой словесной характеристике.

2.4 Знаки ограничения района плавания и района эксплуатации

Знаки ограничения района плавания

Некоторые классификационные общества устанавливают ограниченные районы плавания (например, прибрежные воды и защищенные акватории) и/или ограниченные условия окружающей среды для определенных типов судов и морских сооружений.

Присвоение знаков ограничения района плавания может включать в себя сокращение размеров поперечных сечений связей корпуса или определенных устройств.

Присвоение классификационными обществами знака ограничения района плавания не освобождает судовладельца от выполнения требований применимых международных и/или национальных требований, установленных администрациями для судов, эксплуатация которых осуществляется в национальных водах или в конкретном районе или зоне.

Знаки ограничения района эксплуатации

Знак ограничения района эксплуатации указывает на район, в котором судно (например, земснаряды, плавучие краны, портовые буксиры) могут эксплуатироваться в соответствии с присвоенным классом.

2.5 Дополнительные знаки в символе класса

Каждое из классификационных обществ разработало ряд знаков, которые могут быть присвоены судну для отражения его соответствия некоторым дополнительным добровольным критериям, которые могут быть определенными для конкретного типа судна или несколько превышать стандартные требования классификационного общества.

3 ПРИСВОЕНИЕ, ПОДДЕРЖАНИЕ, ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ И СНЯТИЕ КЛАССА

3.1 Присвоение класса

Класс присваивается судну при положительных результатах освидетельствований, проводимых с целью подтверждения соответствия судна требованиям соответствующих правил общества. Класс может быть присвоен в следующих случаях:

- по окончании постройки нового суда при положительных результатах освидетельствований;
- при положительных результатах освидетельствования существующего судна, проведенного в соответствии с соглашением, разработанным обществами-членами МАКО для судов, осуществляющих смену класса в рамках МАКО; или

- при положительных результатах конкретного классификационного освидетельствования существующего судна, не имеющего класса общества-члена МАКО или вообще не имеющего класса.

3.2 Поддержание класса

Суда, имеющие класс, подлежат освидетельствованиям для поддержания класса. Эти освидетельствования включают в себя освидетельствования для возобновления класса (называемые также "очередные освидетельствования"), промежуточное, ежегодное освидетельствование и освидетельствование подводной части судна/освидетельствование судна в доке (освидетельствование в сухом доке или на плаву), освидетельствование гребного вала, котлов, механизмов и освидетельствования для поддержания дополнительных знаков в символе класса, где применимо. Такие освидетельствования проводятся через определенные интервалы и в соответствии с приведенными ниже условиями.

Освидетельствования должны проводиться в соответствии с применимыми требованиями для подтверждения соответствия состояния корпуса, механизмов, оборудования и устройств применимым правилам. Ответственность за обеспечение того, что состояние судна между освидетельствованиями поддерживается на удовлетворительном уровне, несет судовладелец.

Объем любого освидетельствования зависит от состояния судна и его оборудования. В дополнение к минимальному необходимому объему освидетельствований, приведенному в правилах, в случае возникновения сомнений в отношении технического обслуживания или состояния судна или его оборудования, а также при получении информации от судовладельца о каких-либо несоответствиях или повреждениях, которые могут повлиять на класс судна, могут быть проведены дальнейшие осмотр и испытания, если это будет признано необходимым.

3.3 Приостановление класса

Класс может быть приостановлен после принятия такого решения классификационным обществом в случае возникновения одной или нескольких следующих ситуаций:

- если судно эксплуатируется судна не в соответствии с требованиями правил;
- если судно выходит в море, имея надводный борт менее назначенного;
- если судовладелец не требует проведения освидетельствования после обнаружения дефектов или повреждений, имеющих отрицательное влияние на класс судна;
- если ремонтные работы, модификации или переоборудование, влияющие на класс судна, проводятся без наблюдения инспектора.

В дополнение к этому, класс судна автоматически приостанавливается:

- если освидетельствование для возобновления класса/очередное освидетельствование не было завершено к установленному сроку или в течение времени, отведенного для особых обстоятельств для завершения освидетельствования, если только на судне не присутствовал(ы) инспектор(ы) общества с целью завершить освидетельствование до возобновления коммерческой деятельности;
- если ежегодное или промежуточное освидетельствования не были завершены к концу соответствующего временного интервала.

Приостановление класса в отношении вышеуказанных случаев остается в силе до того времени, когда будут завершены установленные и другие освидетельствования, которые общество сочтет необходимыми.

В дополнение к обстоятельствам, в которых может применяться автоматическое приостановление класса, класс судна подлежит процедуре приостановления по решению общества:

- если рекомендация/условие сохранения класса не выполнены в течение указанного времени, если только они не были отложены до установленной даты по согласованию с обществом;
- если одно или несколько других освидетельствований не были проведены в установленные сроки – или в сроки, установленные обществом, также принимая во внимание любые предоставленные отсрочки;

- если, по причине объявленных дефектов, общество сочтет, что судно не заслуживает сохранения класса, даже на временной основе (в ожидании необходимых ремонтных работ или замен и т.д.);
- в других обстоятельствах, когда судовладелец не предоставляет судно к освидетельствованию в соответствии с особыми требованиями.

Во всех случаях приостановление класса остается в силе до устранения причин и восстановления или снятия класса.

В зависимости от процедур, установленных обществом, приостановление класса, не являющееся автоматическим, может иметь место по решению общества или с той даты, когда возникли обстоятельства для приостановления. Однако, после того как возникли условия для приостановления/снятия класса и до тех пор, пока обществом не будет принято какое-либо решение, или пока обществу не будут известны обстоятельства (даты проведения освидетельствований и т.д. зафиксированы, но не отслеживаются систематически), или вследствие того, что решение еще не было принято, поддержание класса обычно не может быть подтверждено обществом в течение этого периода.

3.4 Снятие класса

Общество может снять класс судна, если:

- поступил запрос от судовладельца;
- класс был приостановлен более чем на шесть месяцев;
- была установлена конструктивная гибель судна, и судовладелец не выразил намерения осуществить ремонт судна для восстановления класса;
- судно было утрачено;
- судно более не занято в коммерческой деятельности, как указывается его судовладельцем.

Снятие класса действует с даты, на которую имели место обстоятельства, вызвавшие снятие класса, или на которую было принято решение о снятии класса.

3.5 Уведомление о приостановлении или снятии класса

В случае приостановления или снятия класса общество должно одновременно с этим:

- проинформировать судовладельца, администрацию флага и страховщиков (последних по их требованию);
- опубликовать информацию на своем сайте и передать информацию в соответствующие базы данных (Equasis и т.д.).

4 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ - ОБЗОР ТРЕБОВАНИЙ И ВЫДАВАЕМЫХ

ДОКУМЕНТОВ

4.1 Определения и процедуры, относящиеся к классификационным

освидетельствованиям

Срок действия классификационного свидетельства

Срок действия классификационного свидетельства начинается с даты первоначального освидетельствования или с указанной даты последнего освидетельствования для возобновления класса/очередного освидетельствования и заканчивается на установленную дату следующего освидетельствования для возобновления класса/очередного освидетельствования.

Установленная дата является окончанием временного интервала для данного освидетельствования.

Ежегодная дата



Ежегодной датой считается день и месяц, указанные в классификационном свидетельстве, которые соответствуют дате окончания срока действия свидетельства.

Интервал проведения освидетельствований

Интервал проведения освидетельствований представляет собой фиксированный период времени, во время которого должны проводиться ежегодное и промежуточное освидетельствования.

Просроченные освидетельствования

Каждое периодическое освидетельствование назначается на установленную дату согласно соответствующим правилам, на которую это освидетельствование должно быть завершено.

Освидетельствование становится просроченным, если оно не было завершено к дате. Например, в случае ежегодной даты 15 апреля, ежегодное освидетельствование может быть правомерно проведено в период с 16 января по 15 июля. Если оно не было завершено к 15 июля, то ежегодное освидетельствование становится просроченным, а класс будет автоматически приостановлен.

Рекомендации/условия сохранения класса

"Рекомендация" и "условие сохранения класса" являются разными терминами, используемыми обществами-членами МАКО для одного понятия, т.е. требований определенных меры, выполнить ремонт, освидетельствования и т.д. в целях сохранения класса в течение установленного периода времени.

Меморандумы

Другая информация в помощь инспектору и судовладельцам может быть обозначена как "меморандумы" или с использованием аналогичного термина. Они могут, например, включать в себя замечания в отношении материалов и другую построечную информацию. Меморандум может также определять условия, которые, несмотря на отклонение от технического стандарта, не влияют на класс судна (например, незначительные вмятины на корпусе, которые не влияют на общую прочность корпуса, или незначительные несоответствия, не влияющие на эксплуатационную безопасность механизмов).

В дополнение к этому, меморандумы могут содержать повторяющиеся требования к освидетельствованиям, например, ежегодным освидетельствованиям определенных помещений или требования к переоборудованию, которые фактически влияют на условия сохранения класса.

Конкретные вопросы в отношении значения меморандумов / рекомендаций / условий сохранения класса следует задавать соответствующим классификационным обществам через судовладельца.

4.2 Периодичность и объем классификационных освидетельствований

Освидетельствование для возобновления класса / очередное освидетельствование

Освидетельствования для возобновления класса/очередные освидетельствования проводятся через пять лет. Однако, в исключительных случаях классификационное общество может рассмотреть возможность увеличения этого интервала максимум на три месяца после установленной даты. В таких случаях следующий период классификационного освидетельствования начнется с установленной даты предшествующего освидетельствования для возобновления класса до предоставления такого продления срока.

Очередное освидетельствование может быть начато в ходе 4-го ежегодного освидетельствования и может проводиться с целью завершить его к наступлению 5-го ежегодного освидетельствования.

Освидетельствования для возобновления класса/ежегодные освидетельствования включают в себя тщательные осмотры для подтверждения соответствия конструкции, главных и вспомогательных механизмов ответственного назначения, систем и оборудования судна соответствующим правилам. Осмотры корпуса обычно сопровождаются замерами толщин в присутствии инспектора в соответствии с правилами, и если присутствующий инспектор сочтет необходимым, для оценки эффективности состояния конструкций и для обнаружения значительной коррозии, значительной деформации, трещин, повреждений или иных ухудшений состояния конструкции.

Ежегодное освидетельствование

Ежегодные освидетельствования должны проводиться во временном интервале за три месяца до и спустя три месяца после даты каждого ежегодного освидетельствования.

При проведении ежегодных освидетельствований судно обычно подвергается общему осмотру. Освидетельствование включает в себя осмотр корпуса, оборудования и механизмов судна, присутствие на некоторых испытаниях, которые необходимы и достаточны для того, чтобы подтвердить, что, с точки зрения присутствующего инспектора(ов) общее состояние судна удовлетворяет требованиям правил.

Промежуточное освидетельствование

Промежуточное освидетельствование должно проводиться во временном интервале за три месяца до даты второго ежегодного освидетельствования и три месяца после даты третьего ежегодного освидетельствования.

Промежуточное освидетельствование включает в себя осмотры и проверки конструкции в соответствии с правилами для подтверждения соответствия судна применимым требованиям правил. Требования правил становятся более строгими с увеличением возраста судна.

В соответствии с типом и возрастом судна осмотры корпуса могут сопровождаться замерами толщин в соответствии с правилами и в тех случаях, когда присутствующий инспектор сочтет необходимым.

Освидетельствование подводной части судна / Освидетельствование судна в доке

Освидетельствование подводной части судна/освидетельствование судна в доке представляет собой осмотр подводной части судна и связанных с ней объектов.

Этот осмотр может проводиться при нахождении судна в сухом доке (или на стапеле) или на плаву: в первом случае освидетельствование будет рассматриваться как освидетельствование в сухом доке, а в последнем – как освидетельствование на плаву. Условия проведения освидетельствования на плаву вместо освидетельствования в сухом доке зависят от типа и возраста судна и предшествующей истории судна.



Подводная часть судна и связанные с ней объекты должны быть осмотрены в двух случаях в течение пятилетнего срока действия классификационного свидетельства с максимальным интервалом между освидетельствованиями 36 месяцев.

Одно из двух освидетельствований подводной части судна/ освидетельствований судна в доке, которые должны быть проведены в течение пятилетнего периода, должно проводиться одновременно с освидетельствованием для возобновления класса/очередным освидетельствованием.

Для судов, подпадающих под расширенную программу освидетельствования (ESP), возраст которых составляет 15 лет и более, промежуточное освидетельствование подводной части судна/ освидетельствование судна в доке должно проводиться в сухом доке.

Освидетельствование гребного вала

Освидетельствование гребного вала представляет собой освидетельствование ходовых винтов и дейдвудных валов (в дальнейшем называемых гребными валами) и дейдвудного подшипника.

Ниже приведены различные типы освидетельствований, в ходе которых проводится освидетельствование гребных валов и интервалы между их проведением:

- полное освидетельствование;
- модифицированное освидетельствование;
- частичное освидетельствование.

Полное освидетельствование гребного вала

Гребные валы подлежат полному освидетельствованию с периодичностью, зависящей от типа вала и его конструкции. "Полное" освидетельствование означает, что вал вынимается для осмотра или предусмотрены другие равноценные средства проведения освидетельствования.



Модифицированное освидетельствование гребного вала

Модифицированное освидетельствование гребного вала может рассматриваться как альтернативное освидетельствование гребного вала один раз в пять лет, предусматривает, что устройство вала соответствует конкретным требованиям.

Частичное освидетельствование гребного вала

Частичное освидетельствование гребного вала допускает перенос полного освидетельствования, периодичность проведения которого составляет 5 лет, на 2,5 года.

Освидетельствование котлов

Котлы и подогреватели термального масла должны подвергаться освидетельствованию дважды в течение каждого пятилетнего периода. Обычно периодичность освидетельствования котла составляет 2,5 года.

Паровые котлы, пароперегреватели и экономайзеры должны осматриваться изнутри и снаружи. Для этого котлы должны быть осушены и соответствующим образом подготовлены для осмотра с пароводяной и огневой сторон. При необходимости, к наружным поверхностям должен обеспечиваться доступ для осмотра путем удаления изоляции и облицовки.

Непериодические освидетельствования

Такие освидетельствования проводятся, например:

- при актуализации классификационных документов (например, при смене судовладельца, названия судна, флага);
- при повреждении или предполагаемом повреждении, ремонте или замене, модификации или переоборудовании, отсрочке невыполненных рекомендаций/условий сохранения класса;
- во время проверок портовыми властями.



В случае повреждения, которое влияет или может повлиять на класс судна, судовладелец должен незамедлительно сообщить об этом классификационному обществу.

Затем, при первой же возможности, необходимо принять меры для посещения судна инспектором, установления объема повреждений и определения соответствия судна применимым требованиям правил. После ремонта инспектор должен вновь оценить статус судна и определить, вернулось ли судно в состояние, соответствующее применимым требованиям правил.

Любые повреждения, связанные с износом, превышающим допустимые ограничения (включая коробление, коррозию бороздками, скалывание или разлом) или значительные районы износа, превышающего допустимые ограничения, которые влияют или, по мнению инспектора, могут повлиять на конструктивную целостность судна, его водонепроницаемость или защищенность от атмосферных воздействий, должны быть быстро и тщательно отремонтированы, чтобы тем самым устранить необходимость применения других соответствующих условий классификации. В противном случае, повреждения, а также частичный или временный ремонт, признанные инспектором допустимыми в течение ограниченного периода времени, должны быть отражены в соответствующей рекомендации/условии сохранения класса.

Повреждения или ремонтные работы по требованию инспектора, которые должны быть повторно осмотрены через некоторый промежуток времени, также отражаются в соответствующей рекомендации/условии сохранения класса.

4.3 Классификационное свидетельство

Выдача классификационного свидетельства

Классификационное свидетельство, в котором указываются символы класса, присвоенного судну, а также срок действия свидетельства, выдается на все классифицированные суда. Это свидетельство может также включать приложения, содержащие информацию, достаточную для управления свидетельством, определения дат классификационных освидетельствований и незамедлительной оценки возможных отклонений (просроченные рекомендации и т.д.).

Временное классификационное свидетельство в определенных ситуациях может служить классификационным свидетельством, если классификационное общество посчитает это необходимым.

Срок действия классификационного свидетельства

Классификационное свидетельство, подтвержденное должным образом, действительно до окончания срока действия, если классификационным обществом не было указано иначе, или при условии, что не имеется оснований для приостановления или снятия класса.

Подтверждение классификационного свидетельства

При положительных результатах ежегодного и промежуточного освидетельствований классификационное свидетельство:

- подтверждается во время периодических освидетельствований;
 - в соответствии с практикой некоторых обществ, соответственно подтверждается записями в соответствующих приложениях к свидетельству, касающихся невыполненных рекомендаций/условий сохранения класса, если таковые имеются, и/или проведенных освидетельствований.

Где это применимо, меморандумы также подтверждаются в соответствующем приложении.

4.4 Определения и процедуры, относящиеся к конвенционным освидетельствованиям и проверкам

Общие положения

В ряде конвенций содержится требование о проведении первоначального освидетельствования до первого ввода судна в эксплуатацию и получения первого свидетельства и возобновляющего освидетельствования с интервалами через один, два или пять лет соответственно, в зависимости от свидетельства и типа судна. В дополнение к этому, для свидетельств, срок действия которых превышает один год, требуется проведение освидетельствований через ежегодные интервалы, одно из которых, проводимое примерно в середине срока и называемое "промежуточным", может быть в большем объеме, чем обычное "ежегодное". "Гармонизированная система освидетельствования и сертификации" (HSSC), внедренная многими администрациями в соответствии с резолюцией ИМО А.997(25), с поправками, включает все освидетельствования в соответствии с конвенциями СОЛАС (за исключением пассажирских судов), МАРПОЛ и Конвенцией о грузовой марке в пятилетний цикл. В отношении освидетельствований по безопасности оборудования, HSSC использует термин "периодическое" вместо "промежуточного", а для радиооборудования "периодическое" вместо "ежегодного". Последнее проводится вместо возобновляющих освидетельствований, проводимых в соответствии с более короткими циклами возобновления свидетельств.

Объем освидетельствования обычно может быть гармонизирован с объемами классификационных освидетельствований, о которых подробно говорилось выше, и, насколько это возможно, проводиться одновременно с ними.

Объем каждого конвенционного освидетельствования или проверки устанавливается резолюцией ИМО и обычно увеличивается с возрастом судна. Оно должно включать в себя достаточно подробные осмотры и проверки для подтверждения того, что конструкция, механизмы, системы и соответствующее оборудование, например, спасательное, противопожарное или по предотвращению загрязнения окружающей среды, находятся в удовлетворительном состоянии и соответствуют применимым стандартам.

В соответствии с требованиями конвенций необходимо, чтобы между освидетельствованиями администрации флага сделали обязательным для судовладельца поддержание судна в соответствии с правилами с тем, чтобы судно оставалось годным для выхода в море, не представляя опасности для судна или пассажиров на его борту, или необоснованной опасности нанесения вреда окружающей среде.



Первоначальное конвенционное освидетельствование

Первоначальное освидетельствование представляет собой проверку проектирования и постройки соответствующей конструкции, механизмов и оборудования для подтверждения их соответствия требованиям применимых правил.

Возобновляющее конвенционное освидетельствование

Возобновляющее освидетельствование – это проверка конструкции, механизмов и/или оборудования, если применимо, для подтверждения соответствия их состояния требованиям правил. Все изменения судна, влияющие на соответствие судна требованиям, должны быть указаны судовладельцем и проверены.

Ежегодное конвенционное освидетельствование

Ежегодное освидетельствование, в принципе, включает в себя общую проверку соответствующей конструкции и оборудования судна для подтверждения того, что оно поддерживается в соответствии с правилами и в удовлетворительном состоянии.

Промежуточное конвенционное освидетельствование

Промежуточное освидетельствование представляет собой проверку определенных объектов, относящихся к конкретному свидетельству для подтверждения их удовлетворительного состояния. В зависимости от соответствующего свидетельства и возраста судна объем данного освидетельствования может отличаться от объема ежегодного освидетельствования и соответствовать объему возобновляющего освидетельствования.

Периодическое конвенционное освидетельствование

Периодические освидетельствования обычно проводятся вместо возобновляющих освидетельствований для свидетельств, которые были ранее возобновлены через один или два года. Однако в случае свидетельства о грузовой марке, которое выдается администрацией флага или от ее имени, которая не внедрила гармонизированную систему освидетельствования и сертификации, в качестве "периодического" освидетельствования может рассматриваться возобновляющее освидетельствование, проводимое один раз в пять лет.



4.5 Конвенционные свидетельства

Поручения

Конвенционные свидетельства выдаются признанными организациями в соответствии с условиями их признания администрацией флага. У различных администраций имеются отличия в делегировании конвенционных полномочий или свидетельствах, выдаваемых ПО. Подробности делегирования полномочий следует уточнять у администрации.

Выдача, подтверждение и аннулирование

Свидетельство выдается или подтверждается после проведения соответствующих освидетельствований. Свидетельство может быть выдано с кратким сроком действия, перечисляя корректирующие действия, которые должны быть направлены на устранение незначительных несоответствий, которые не препятствуют выдаче свидетельства на судно.

В отношении большинства конвенций администрация уполномочивает ПО отменить или аннулировать свидетельство, если не были предприняты необходимые корректирующие действия.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

1 Члены МАКО

Критерии членства в МАКО приводятся в Уставе МАКО, который находится на сайте МАКО в разделе "Пояснения о МАКО" по адресу: www.iacs.org.uk/explained/default.aspx.

Членами МАКО являются:

ABS	Американское бюро судоходства	IRS	Индийский регистр судоходства
BV	Bureau Veritas	KR	Корейский регистр судоходства
CCS	Китайское классификационное общество	LR	Регистр Ллойда
CRS	Хорватский регистр судоходства	NK	Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)
DNV	Det Norske Veritas	PRS	Польский Регистр судоходства
GL	Германский Ллойд	RINA	Итальянский морской регистр
		RS	Российский морской регистр судоходства

Информация о членстве в МАКО на данный момент, а также ссылки на сайты приводятся на сайте МАКО в разделе "Пояснения о МАКО > Члены" по адресу: www.iacs.org.uk/Explained/members.aspx.

2 Постоянный Секретариат МАКО

36 Broadway LONDON SW1H 0BH
UNITED KINGDOM Tel: +44 (0)20
7976 0660 Fax: +44 (0)20 7808
1100 E-mail: permsec@iacs.org.uk
Website: www.iacs.org.uk

