

РЕЗОЛЮЦИЯ А.741(18)
МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОЙ
ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ
СУДОВ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
(МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТЬЮ (МКУБ))

(4 ноября 1993 года)

Список изменяющих документов

(в ред. Резолюций Международной морской организации
от 05.12.2000 [N MSC.104\(73\)](#), от 10.12.2004 [N MSC.179\(79\)](#),
от 20.05.2005 [N MSC.195\(80\)](#), от 04.12.2008 [N MSC.273\(85\)](#),
от 21.06.2013 [N MSC.353\(92\)](#))

Ассамблея,

ссылаясь на [пункт "j" статьи 15](#) Конвенции о Международной морской организации, касающийся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море, а также предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним,

ссылаясь также на Резолюцию А.680(17), которой она предложила правительствам-членам рекомендовать лицам, ответственным за управление и эксплуатацию судов, принимать соответствующие меры для разработки, осуществления и оценки методов управления для безопасности и предотвращения загрязнения в соответствии с Руководством ИМО по методам управления для безопасной эксплуатации судов и для предотвращения загрязнения,

ссылаясь также на Резолюцию А.596(15), которой она предложила Комитету по безопасности на море разработать в срочном порядке руководство, там, где это уместно, касающееся методов управления на борту судна и судном с берега, а также свое решение включить в программу работы Комитета по безопасности на море и Комитета по защите морской среды пункт относительно методов управления на борту судна и судном с берега для обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения, соответственно,

ссылаясь далее на Резолюцию А.441(XI), которой она предложила каждому государству принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы собственник судна, плавающего под флагом того государства, предоставлял такому государству свежую информацию, необходимую для

установления лица, на которое собственник судна возложил по договору или иным образом выполнение своих обязанностей в отношении этого судна по вопросам, касающимся безопасности на море и защиты морской среды, и вступления в контакт с таким лицом,

ссылаясь далее на Резолюцию А.443(XI), которой она предложила правительствам принять необходимые меры для защиты капитана судна, надлежащим образом выполняющего свои обязанности в отношении безопасности на море и защиты морской среды,

признавая необходимость соответствующей организации управления, которая позволяет отвечать потребности лиц, находящихся на борту судов, в достижении и поддержании высоких стандартов безопасности и защиты окружающей среды,

признавая также, что наиболее важными средствами предотвращения морских аварий и загрязнения моря с судов являются проектирование, строительство, оснащение и техническое обслуживание судов, а также их эксплуатация надлежащим образом обученными экипажами в соответствии с международными конвенциями и стандартами, относящимися к безопасности на море и предотвращению загрязнения,

отмечая, что Комитет по безопасности на море разрабатывает требования для принятия Договаривающимися правительствами Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 года, в соответствии с которыми выполнение положений Кодекса, упомянутого в оперативном пункте 1, будет обязательным,

учитывая, что раннее применение этого Кодекса будет в большей степени способствовать улучшению безопасности на море и защиты морской среды,

отмечая далее, что Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды при разработке Кодекса рассмотрели Резолюцию А.680(17) и прилагаемое к ней руководство,

рассмотрев рекомендации, сделанные Комитетом по безопасности на море на его шестьдесят второй сессии и Комитетом по защите морской среды на его тридцать четвертой сессии,

1. принимает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения ("Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)"), изложенный в Приложении к настоящей Резолюции;

2. настоятельно призывает правительства применять МКУБ на

национальной основе, обращая первоочередное внимание на пассажирские суда, танкеры, газовозы, навалочные суда и морские подвижные установки, которые плавают под их флагами, как можно скорее, но не позднее 1 июня 1998 года, до разработки требований об обязательном применении [Кодекса](#);

3. просит правительства информировать Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды о действиях, которые они предприняли в применении [МКУБ](#);

4. просит Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды разработать руководство по применению [МКУБ](#);

5. просит также Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды проводить обзор [Кодекса](#) и связанного с ним руководства и вносить в них поправки при необходимости;

6. отменяет Резолюцию А.680(17).

Приложение

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС
ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ
И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
(МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТЬЮ (МКУБ))**

**ТРЕБОВАНИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ
И ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ**

Список изменяющих документов

(в ред. Резолюций Международной морской организации
от 05.12.2000 [N MSC.104\(73\)](#), от 10.12.2004 [N MSC.179\(79\)](#),
от 20.05.2005 [N MSC.195\(80\)](#), от 04.12.2008 [N MSC.273\(85\)](#),
от 21.06.2013 [N MSC.353\(92\)](#))

Преамбула

1 Цель настоящего Кодекса состоит в обеспечении международного стандарта по управлению безопасной эксплуатацией судов и

предотвращением загрязнения.

2 Ассамблея приняла Резолюцию А.443(XI), которой она предложила всем правительствам принять необходимые меры для защиты капитана судна, надлежащим образом выполняющего свои обязанности в отношении безопасности на море и защиты морской среды.

3 Ассамблея также приняла Резолюцию А.680(17), которой она, далее, признала необходимость соответствующей организации, которая позволяет отвечать потребности лиц, находящихся на борту судов, в достижении и поддержании высоких стандартов безопасности и защиты окружающей среды.

4 Признавая, что нет двух одинаковых судоходных компаний или судовладельцев и что суда эксплуатируются в самых различных условиях, Кодекс основывается на общих принципах и целях.

5 Кодекс изложен в общих понятиях, с тем чтобы он мог получить широкое применение. Несомненно, различные уровни управления на берегу или на море потребуют различных уровней знания и понимания изложенных вопросов.

6 Краеугольным камнем хорошего управления безопасностью является приверженность делу сотрудников компании сверху донизу. В вопросах безопасности и предотвращения загрязнения именно приверженность делу, компетентность, отношение к делу и мотивация лиц на всех уровнях определяют конечный результат.

Часть А - ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ

(введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

1 Общие положения

1.1 Определения

Следующие определения применяются к частям А и В настоящего Кодекса.

(введено [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

1.1.1 Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) означает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Ассамблеей и включающий возможные поправки, вносимые Организацией.

1.1.2 Компания означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от судовладельца и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Кодексом.

1.1.3 Администрация означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

1.1.4 Система управления безопасностью означает структурированную и документированную систему, позволяющую персоналу компании эффективно проводить политику компании в области обеспечения безопасности и защиты окружающей среды.

(п. 1.1.4 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

1.1.5 [Документ](#) о соответствии означает документ, выдаваемый компании, которая соответствует требованиям настоящего Кодекса.

(п. 1.1.5 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

1.1.6 [Свидетельство](#) об управлении безопасностью означает документ, выдаваемый судну, в котором указано, что компания действует, а ее методы управления на борту судна осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью.

(п. 1.1.6 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

1.1.7 [Объективное доказательство](#) означает количественную или качественную информацию, записи или констатации факта, относящиеся к безопасности или наличию и осуществлению элемента системы управления безопасностью, которые основаны на наблюдении, измерении или испытании и которые могут быть проверены.

(п. 1.1.7 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

1.1.8 [Замечание](#) означает констатацию факта, сделанную в ходе ревизии управления безопасностью и подтвержденную объективным доказательством.

(п. 1.1.8 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

1.1.9 [Несоответствие](#) означает наблюдаемое положение, при котором объективное доказательство указывает на невыполнение установленного требования.

(п. 1.1.9 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от

05.12.2000 N MSC.104(73))

1.1.10 Существенное несоответствие означает поддающееся установлению отклонение от требований, которое представляет серьезную угрозу для безопасности персонала или судна либо создает серьезную опасность для окружающей среды, требующую принятия незамедлительных мер по устранению недостатков, или ситуацию, когда какое-либо требование настоящего Кодекса не выполняется эффективно и систематически.

(п. 1.1.10 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73); в ред. [Резолюции](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

1.1.11 Ежегодная дата означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия соответствующего документа или свидетельства.

(п. 1.1.11 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

КонсультантПлюс: примечание.

В информационный банк включена Международная [конвенция](#) по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) от 01.11.1974 без поправок.

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

(п. 1.1.12 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

1.2 Цели

1.2.1 Цели Международного кодекса по управлению безопасностью состоят в обеспечении безопасности на море, предотвращении несчастных случаев или гибели людей и избежании причинения ущерба окружающей среде, в частности морской среде, и имуществу.

1.2.2 Цели компании, связанные с управлением безопасностью, должны, среди прочего:

.1 обеспечивать безопасную практику эксплуатации судов и безопасные для человека условия труда;

.2 оценить все выявленные риски для ее судов, персонала и окружающей среды и обеспечить соответствующую защиту; и

(пп. 2 в ред. [Резолюции](#) Международной морской организации от 04.12.2008

N MSC.273(85))

.3 постоянно улучшать навыки берегового и судового персонала, относящиеся к управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, связанным как с безопасностью, так и защитой окружающей среды.

1.2.3 Система управления безопасностью должна обеспечивать:

.1 выполнение обязательных норм и правил; и

.2 чтобы принимались во внимание применимые кодексы, руководства и стандарты, рекомендованные Организацией, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской отрасли.

1.3 Применение

Требования настоящего Кодекса могут применяться ко всем судам.

1.4 Функциональные требования к системе управления безопасностью (СУБ)

Каждая компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью (СУБ), которая включает следующие функциональные требования:

.1 политику в области безопасности и защиты окружающей среды;

.2 инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды согласно соответствующему международному праву и законодательству государства флага;

.3 установленный объем полномочий и линии связи между персоналом на берегу и на судне, а также внутренней связи;

.4 порядок передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений настоящего Кодекса;

.5 порядок подготовки к аварийным ситуациям и действий по их устранению; и

.6 порядок проведения внутренних проверок и обзора управления.

2 Политика в области безопасности и защиты окружающей среды

2.1 Компания должна выработать политику в области безопасности и защиты окружающей среды, которая предусматривает пути достижения целей, указанных в [пункте 1.2](#).

2.2 Компания должна обеспечить реализацию и проведение этой политики персоналом как в море, так и на берегу на всех уровнях организации.

3 Ответственность и полномочия компании

3.1 Если ответственным за эксплуатацию судна является лицо, иное чем судовладелец, судовладелец должен сообщить Администрации полное имя и подробные данные об этом лице.

3.2 Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающей на них влияние, и оформить это в виде документов.

3.3 Компания несет ответственность за обеспечение того, чтобы были предусмотрены достаточные ресурсы и поддержка с берега, с тем чтобы назначенное лицо или лица могли выполнять свои обязанности.

4 Назначенное лицо (лица)

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между компанией и находящимися на судах лицами, каждая компания, соответственно, должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющих прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. Ответственность и полномочия назначенного лица или лиц должны включать контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечение предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи на берегу по мере необходимости.

5 Ответственность и полномочия капитана

5.1 Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:

.1 реализации политики компании в области безопасности и защиты окружающей среды;

.2 побуждения экипажа к соблюдению этой политики;

.3 издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме;

.4 проверки выполнения предъявляемых требований; и

.5 периодического пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления.

(в ред. [Резолюции](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

5.2 Компания должна обеспечить, чтобы СУБ, применяемая на судне, содержала четкое подтверждение полномочий капитана. Компания должна установить в СУБ, что капитан обладает основными полномочиями и ответственностью для принятия решений относительно безопасности и предотвращения загрязнения, а также для обращения к компании с просьбой об оказании необходимой помощи.

6 Ресурсы и персонал

6.1 Компания должна обеспечить, чтобы капитан:

.1 имел надлежащую квалификацию для управления судном;

.2 был полностью осведомлен о СУБ компании; и

.3 получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.

6.2 Компания должна обеспечить, чтобы каждое судно:

.1 было укомплектовано квалифицированными, дипломированными и годными в медицинском отношении моряками в соответствии с национальными и международными требованиями; и

.2 было укомплектовано необходимым образом, чтобы охватывать все аспекты поддержания безопасной эксплуатации на судне.

(п. 6.2 в ред. [Резолюции](#) Международной морской организации от 21.06.2013 N MSC.353(92))

6.3 Компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление персонала и персонала, переведенного на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на него обязанностями. Должны быть определены, оформлены в виде документов и предоставлены экипажу инструкции, с которыми необходимо ознакомиться до выхода в море.

6.4 Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, связанный с СУБ компании, надлежащим образом понимал соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства.

6.5 Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур для определения любой подготовки, которая может потребоваться для обеспечения СУБ, а также обеспечить такую подготовку всего соответствующего персонала.

6.6 Компания должна установить процедуры, обеспечивающие получение судовым персоналом соответствующей информации о СУБ на рабочем языке или языках, которые он понимает.

6.7 Компания должна обеспечить, чтобы судовой персонал был способен эффективно общаться при выполнении им своих обязанностей, относящихся к СУБ.

7 Операции на судах

(в ред. Резолюций Международной морской организации от [05.12.2000](#) N MSC.104(73), от 04.12.2008 [N MSC.273\(85\)](#))

Компания должна установить процедуры, планы и инструкции, включая перечни контрольных проверок, в зависимости от случая, относительно проведения основных операций на судне, касающихся безопасности персонала, судна и защиты окружающей среды. Различные задачи должны быть определены и поручены квалифицированному персоналу.

8 Готовность к аварийной ситуации

8.1 Компания должна выявить возможные аварийные ситуации на судне и установить процедуры по действиям в таких ситуациях.

(п. 8.1 в ред. [Резолюции](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

8.2 Компания должна составить программы учений экипажа и учебных отработок действий в условиях аварийной ситуации.

8.3 СУБ должна предусматривать мероприятия, обеспечивающие способность компании в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации, связанные с ее судами.

9 Доклады о несоблюдении требований, авариях и опасных происшествиях и их анализ

9.1 СУБ должна включать процедуры, обеспечивающие передачу

сообщений компании о случаях несоблюдения требований, авариях и опасных ситуациях, их расследование и анализ с целью повышения безопасности и предотвращения загрязнения.

9.2 Компания должна установить процедуры по внедрению корректирующих действий, включая меры, направленные на предотвращение повторного возникновения.

(п. 9.2 в ред. [Резолюции](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

10 Техническое обслуживание и ремонт судна и оборудования

10.1 Компания должна установить порядок обеспечения технического обслуживания и ремонта судна в соответствии с положениями соответствующих норм и правил и любыми дополнительными требованиями, которые могут быть установлены компанией.

10.2 Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:

- .1 проведение инспекций через соответствующие промежутки времени;
- .2 передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна;
- .3 соответствующие действия по устранению недостатков; и
- .4 регистрацию этих действий.

10.3 Компания должна определить оборудование и технические системы, внезапный отказ которых может создавать опасные ситуации. СУБ должна предусматривать конкретные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования или систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или технических систем, которые не используются на постоянной основе.

(в ред. [Резолюции](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

10.4 Инспекции, упомянутые в [пункте 10.2](#), а также меры, упомянутые в [пункте 10.3](#), должны включаться в текущее техническое обслуживание и ремонт судна в период эксплуатации.

11 Документация

11.1 Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур

контроля всех документов и данных, касающихся СУБ.

11.2 Компания должна обеспечить, чтобы:

.1 действительные документы были доступны во всех соответствующих местах;

.2 изменения, вносимые в документы, проверялись и одобрялись уполномоченным персоналом; и

.3 своевременно изымались устаревшие документы.

11.3 Документы, используемые для описания и выполнения СУБ, могут называться "Руководство по управлению безопасностью". Документация должна оформляться в том виде, который компания считает наиболее эффективным. Каждое судно должно иметь на борту всю документацию, относящуюся к этому судну.

12 Проверка, обзор и оценка, осуществляемые компанией

12.1 Компания должна проводить внутренние ревизии безопасности на борту и на берегу через промежутки времени, не превышающие двенадцати месяцев, с целью проверки соответствия мероприятий в области безопасности и предотвращения загрязнения требованиям системы управления безопасностью. В исключительных обстоятельствах такой промежуток времени может быть увеличен не более чем на три месяца.

(п. 12.1 в ред. [Резолюции](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

12.2 Компания должна проводить периодическую проверку того, что все лица, выполняющие назначенные им задачи, относящиеся к МКУБ, действуют в соответствии с обязанностями компании согласно Кодексу.

(п. 12.2 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 21.06.2013 N MSC.353(92))

12.3 Компания должна периодически оценивать эффективность СУБ в соответствии с процедурами, установленными компанией.

(в ред. [Резолюции](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

12.4 Ревизии и возможные меры по устранению недостатков должны осуществляться в соответствии с процедурами, оформленными в виде документов.

12.5 Персонал, осуществляющий ревизии, должен быть независим от

проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера компании.

12.6 Результаты ревизий и проверок должны доводиться до сведения всего персонала, ответственного за данный вид деятельности.

12.7 Управленческий персонал, ответственный за данный вид деятельности, должен своевременно принять меры по устранению обнаруженных недостатков.

Часть В - ВЫДАЧА ДОКУМЕНТОВ И СВИДЕТЕЛЬСТВ И ПРОВЕРКА
(введена Резолюцией Международной морской организации от 05.12.2000
N MSC.104(73))

**13 Выдача документов и свидетельств
и периодическая проверка**

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 05.12.2000
N MSC.104(73))

13.1 Судно должно эксплуатироваться компанией, получившей согласно пункту 14.1 Документ о соответствии или Временный документ о соответствии, относящийся к этому судну.

13.2 Документ о соответствии должен выдаваться Администрацией, организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством Конвенции любой компании, отвечающей требованиям настоящего Кодекса, на период, установленный Администрацией, который не должен превышать пяти лет. Такой документ должен приниматься как доказательство того, что компания способна соответствовать требованиям настоящего Кодекса.

13.3 Документ о соответствии действителен только для типов судов, ясно указанных в документе. Такое указание должно быть основано на типах судов, на которых основывалась первоначальная проверка. Другие типы судов должны включаться только после проверки способности компании соответствовать требованиям настоящего Кодекса, применимым к таким типам судов. В этом контексте типами судов являются те, которые указаны в главе IX/1 Конвенции.

13.4 Действительность Документа о соответствии подлежит ежегодной проверке Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством в течение трех месяцев до или после ежегодной даты.

13.5 Документ о соответствии должен изыматься Администрацией или,

по ее просьбе, Договаривающимся правительством, которое выдало документ, в случаях, если ежегодная проверка, требуемая в [пункте 13.4](#), не запрашивается или если имеется доказательство существенного несоответствия настоящему Кодексу.

13.5.1 В случае изъятия Документа о соответствии должны также изыматься все связанные с ним Свидетельства об управлении безопасностью и/или Временные свидетельства об управлении безопасностью.

13.6 Экземпляр Документа о соответствии должен быть передан на судно, с тем чтобы капитан, по просьбе, мог предъявить его для проверки Администрацией или организацией, признанной Администрацией, либо для целей контроля, упомянутого в правиле IX/6.2 Конвенции. Засвидетельствование подлинности этого экземпляра документа не требуется.

13.7 Свидетельство об управлении безопасностью должно выдаваться судну на период, который не должен превышать пяти лет, Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством. Свидетельство об управлении безопасностью должно выдаваться после проверки того, что компания действует, а ее методы управления на борту судна осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью. Такое свидетельство должно приниматься как доказательство того, что судно соответствует требованиям настоящего Кодекса.

13.8 Действительность Свидетельства об управлении безопасностью подлежит по меньшей мере одной промежуточной проверке Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством. Если должна быть выполнена только одна промежуточная проверка, а срок действия Свидетельства об управлении безопасностью составляет пять лет, она должна проводиться между второй и третьей ежегодными датами, указанными в Свидетельстве об управлении безопасностью.

13.9 В дополнение к требованиям [пункта 13.5.1](#) Свидетельство об управлении безопасностью должно изыматься Администрацией или, по просьбе Администрации, Договаривающимся правительством, которое выдало его, в случаях, если промежуточная проверка, требуемая в [пункте 13.8](#), не запрашивается или если имеется доказательство существенного несоответствия настоящему Кодексу.

13.10 Несмотря на требования [пунктов 13.2](#) и [13.7](#), если проверка для возобновления документа или свидетельства завершена в течение трех месяцев до даты истечения срока действия существующих Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью, новый

Документ о соответствии или новое Свидетельство об управлении безопасностью должны быть действительны с даты завершения проверки для их возобновления на период, не превышающий пяти лет с даты истечения срока действия существующих Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью.

13.11 Если проверка для возобновления документа или свидетельства завершена более чем за три месяца до даты истечения срока действия существующих Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью, новый Документ о соответствии или новое Свидетельство об управлении безопасностью должны быть действительны с даты завершения проверки для их возобновления на период, не превышающий пяти лет с даты завершения проверки для их возобновления

13.12 Если проверка для возобновления документа завершена после наступления даты истечения срока действия существующего Свидетельства об управлении безопасностью, новое Свидетельство об управлении безопасностью должно быть действительным с даты завершения проверки для его возобновления до даты, наступающей не более чем через пять лет после даты истечения срока действия существующего Свидетельства об управлении безопасностью.

(п. 13.12 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

13.13 Если проверка для возобновления документа завершена, а новое Свидетельство об управлении безопасностью не может быть выдано или передано на судно до истечения срока действия существующего свидетельства, Администрация или организация, признанная Администрацией, может подтвердить существующее свидетельство, и такое свидетельство должно приниматься как действительное в течение дополнительного периода, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения срока действия.

(п. 13.13 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

13.14 Если во время истечения срока действия Свидетельства об управлении безопасностью судно не находится в порту, в котором оно должно быть проверено, Администрация может продлить срок действия Свидетельства об управлении безопасностью, но такое продление должно предоставляться только с той целью, чтобы судно имело возможность завершить рейс в порту, в котором оно должно быть проверено, и только в тех случаях, когда это представляется целесообразным и разумным. Ни в коем случае Свидетельство об управлении безопасностью не должно продлеваться на период, превышающий три месяца, и судно, получившее такое продление, по прибытии в порт, в котором оно должно быть проверено, не имеет права в

силу этого продления покинуть данный порт, не получив нового Свидетельства об управлении безопасностью. Когда проверка для возобновления документа будет завершена, новое Свидетельство об управлении безопасностью должно быть действительным до даты, наступающей не более чем через пять лет после даты истечения срока действия существующего Свидетельства об управлении безопасностью до предоставления продления.

(п. 13.14 введен [Резолюцией](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

14 Выдача временных документов и свидетельств

(введена [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

14.1 Временный документ о соответствии может выдаваться для облегчения первоначального осуществления настоящего Кодекса, в случаях когда:

.1 компания вновь создана; или

.2 в существующий Документ о соответствии должны быть внесены новые типы судов,

после проверки того, что компания имеет систему управления безопасностью, которая отвечает целям [пункта 1.2.3](#) настоящего Кодекса, при условии что компания продемонстрирует планы осуществления системы управления безопасностью, отвечающей всем требованиям настоящего Кодекса, в течение срока действия Временного документа о соответствии. Такой Временный документ о соответствии должен выдаваться на период, не превышающий 12 месяцев, Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством. Экземпляр Временного документа о соответствии должен быть передан на судно, с тем чтобы капитан, по просьбе, мог предъявить его для проверки Администрацией или организацией, признанной Администрацией, либо для целей контроля, упомянутого в правиле IX/6.2 Конвенции. Засвидетельствование подлинности этого экземпляра документа не требуется.

14.2 Временное свидетельство об управлении безопасностью может быть выдано:

.1 новым судам при поставке; или

.2 в случае, когда компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, которое является для нее новым; или

.3 в случае замены флага судна.

Такое Временное свидетельство об управлении безопасностью должно выдаваться на период, не превышающий 6 месяцев, Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством.

14.3 В особых случаях Администрация или, по просьбе Администрации, другое Договаривающееся правительство может продлить срок действия Временного свидетельства об управлении безопасностью на дальнейший период, который не должен превышать 6 месяцев с даты истечения срока его действия.

14.4 Временное свидетельство об управлении безопасностью может быть выдано после проверки того, что:

.1 Документ о соответствии или Временный документ о соответствии имеет отношение к конкретному судну;

.2 система управления безопасностью, предусмотренная компанией для конкретного судна, включает основные элементы настоящего Кодекса и была оценена во время ревизии для выдачи Документа о соответствии или была продемонстрирована для выдачи Временного документа о соответствии;

.3 компания запланировала внутреннюю ревизию судна в течение трех месяцев;
(в ред. [Резолюции](#) Международной морской организации от 04.12.2008 N MSC.273(85))

.4 капитан и лица командного состава ознакомлены с системой управления безопасностью и запланированными мерами по ее осуществлению;

.5 инструкции, которые определены в качестве существенно важных, были предоставлены до выхода судна в море; и

.6 соответствующие сведения о системе управления безопасностью предоставлены на рабочем языке или языках, понятных для судового персонала.

15 Проверка

(введена [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

Все проверки, требуемые положениями настоящего Кодекса, должны

выполняться в соответствии с процедурами, приемлемыми для Администрации, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

16 Формы документов и свидетельств

(введена [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73))

16.1 [Документ](#) о соответствии, [Свидетельство](#) об управлении безопасностью, [Временный документ](#) о соответствии и [Временное свидетельство](#) об управлении безопасностью должны составляться по форме, соответствующей образцам, приведенным в [добавлении](#) к настоящему Кодексу. Если используемый язык не является английским или французским, текст должен содержать перевод на один из этих языков.

16.2 В дополнение к требованиям [пункта 13.3](#) в сведения о типах судов, указанных в [Документе о соответствии](#) и [Временном документе о соответствии](#), может быть включена информация, отражающая любые ограничения в эксплуатации судов, описанные в системе управления безопасностью.

Добавление

Список изменяющих документов
(введено [Резолюцией](#) Международной морской организации от 05.12.2000 N MSC.104(73), в ред. Резолюций Международной морской организации от 10.12.2004 N MSC.179(79), от 20.05.2005 N MSC.195(80), от 04.12.2008 N MSC.273(85))

ФОРМЫ ДОКУМЕНТА О СООТВЕТСТВИИ, СВИДЕТЕЛЬСТВА ОБ УПРАВЛЕНИИ БЕЗОПАСНОСТЬЮ, ВРЕМЕННОГО ДОКУМЕНТА О СООТВЕТСТВИИ И ВРЕМЕННОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА ОБ УПРАВЛЕНИИ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

(в ред. Резолюций Международной морской организации от 10.12.2004 N MSC.179(79), от 20.05.2005 N MSC.195(80))

ДОКУМЕНТ О СООТВЕТСТВИИ

(Герб страны)

(Государство)

Свидетельство N

Выдан на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

По уполномочию правительства _____
(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Наименование и адрес компании _____
(см. пункт 1.1.2 МКУБ)

Идентификационный номер компании _____

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что система управления безопасностью компании была подвергнута ревизии и что она отвечает требованиям Международного **кодекса** по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ), в отношении типов судов, перечисленных ниже (ненужное зачеркнуть):

Пассажирское судно
Пассажирское высокоскоростное судно
Грузовое высокоскоростное судно
Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Морская передвижная буровая установка
Иное грузовое судно

Настоящий Документ о соответствии действителен до _____ при условии проведения периодических проверок.

"Дата окончания проверки, на основании которой выдан настоящий документ: _____".
(дд.мм.гггг)

Выдан _____
(место выдачи документа)

Дата выдачи _____

(Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп выдавшей организации)

Свидетельство N

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНОЙ ПРОВЕРКИ

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что во время периодической проверки в соответствии с правилом IX/6.1 Конвенции и [пунктом 13.4](#) МКУБ установлено, что система управления безопасностью соответствует требованиям [МКУБ](#).

1-я ЕЖЕГОДНАЯ ПРОВЕРКА Подписано _____
(Подпись уполномоченного должностного лица)

Место: _____

Дата: _____

2-я ЕЖЕГОДНАЯ ПРОВЕРКА Подписано: _____
(Подпись уполномоченного должностного лица)

Место: _____

Дата: _____

3-я ЕЖЕГОДНАЯ ПРОВЕРКА Подписано: _____
(Подпись уполномоченного должностного лица)

Место: _____

Дата: _____

4-я ЕЖЕГОДНАЯ ПРОВЕРКА Подписано: _____
(Подпись уполномоченного должностного лица)

Место: _____

Дата: _____

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 10.12.2004
[N MSC.179\(79\)](#), от 20.05.2005 [N MSC.195\(80\)](#))
СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ УПРАВЛЕНИИ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

(Герб страны)

(Государство)

Свидетельство N

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

По уполномочию правительства _____

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Название судна: _____
 Отличительный номер или позывной сигнал: _____
 Порт регистрации: _____
 Тип судна <*>: _____
 Валовая вместимость: _____
 Номер ИМО: _____
 Наименование и адрес компании: _____
 (см. пункт 1.1.2 МКУБ)
 Идентификационный номер компании _____

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что система управления безопасностью судна была подвергнута ревизии и что она отвечает требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ) после проверки того, что Документ о соответствии, выданный компании, применим к данному типу судна.

Настоящее Свидетельство об управлении безопасностью действительно до _____ при условии проведения периодических проверок и действительности Документа о соответствии.

"Дата окончания проверки, на основании которой выдано настоящее свидетельство: _____".
 (дд.мм.гггг)

Выдано _____
 (место выдачи документа)

Дата выдачи _____

 (Подпись надлежащим образом уполномоченного
 должностного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп выдавшей организации)

<*> Указать тип судна из следующих: пассажирское судно; пассажирское высокоскоростное судно; грузовое высокоскоростное судно; навалочное судно; нефтяной танкер; танкер-химовоз; газовоз; морская передвижная буровая установка; иное грузовое судно.

Свидетельство N

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ ПРОВЕРКИ
И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ (ЕСЛИ ТРЕБУЕТСЯ)**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что во время периодической проверки в соответствии с правилом IX/6.1 Конвенции и [пунктом 13.8](#) МКУБ установлено, что система управления безопасностью соответствует требованиям [МКУБ](#).

ПРОМЕЖУТОЧНАЯ ПРОВЕРКА
(выполняется в период между
второй и третьей ежегодной датой)

Подписано: _____
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место: _____

Дата: _____

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА <*>

Подписано: _____
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место: _____

Дата: _____

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА <*>

Подписано: _____
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место: _____

Дата: _____

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА <*>

Подписано: _____
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место: _____

Дата: _____

<*> Если применимо. См. пункт 3.2.3 Руководства по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями (Резолюция А.788(19)).

(введена [Резолюцией](#) Международной морской организации от 04.12.2008
N MSC.273(85))

Свидетельство N

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ

В СЛУЧАЕ ЗАВЕРШЕНИЯ ПРОВЕРКИ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ
ДОКУМЕНТА
И ПРИМЕНЕНИЯ 13.13 ЧАСТИ В МКУБ

Судно отвечает соответствующим положениям **части В** МКУБ, и Свидетельство, в соответствии с **13.13 части В** МКУБ, признается действительным до _____

Подписано _____
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место _____

Дата _____

(Печать или штамп выдавшей организации)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ
ДЛЯ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА ДО ПРИХОДА
В ПОРТ ПРОВЕРКИ В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ 13.12 ЧАСТИ В МКУБ
ИЛИ
НА ЛЬГОТНЫЙ ПЕРИОД В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ 13.14 ЧАСТИ В
МКУБ

Свидетельство, в соответствии с **13.12** или **13.14 части В** МКУБ, признается _____ действительным _____ до _____

Подписано _____
(Подпись уполномоченного
должностного лица)

Место _____

Дата _____

(Печать или штамп выдавшей организации)

(в ред. **Резолюции** Международной морской организации от 20.05.2005
N MSC.195(80))

ВРЕМЕННЫЙ ДОКУМЕНТ О СООТВЕТСТВИИ

(Герб страны)

(Государство)

Свидетельство N _____

Выдан на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

По уполномочию правительства _____
(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Наименование и адрес компании _____
(см. пункт 1.1.2 МКУБ)

Идентификационный номер компании _____

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что система управления безопасностью признана как отвечающая целям **пункта 1.2.3** Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ) в отношении типов судов, перечисленных ниже (ненужное зачеркнуть):

Пассажирское судно
Пассажирское высокоскоростное судно
Грузовое высокоскоростное судно
Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Морская передвижная буровая установка
Иное грузовое судно

Настоящий Временный документ о соответствии действителен до

Выдан _____
(место выдачи документа)

Дата выдачи _____

(Подпись надлежащим образом уполномоченного
должностного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп выдавшей организации)

(в ред. **Резолюции** Международной морской организации от 20.05.2005
N MSC.195(80))
**ВРЕМЕННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ УПРАВЛЕНИИ
БЕЗОПАСНОСТЬЮ**

(Герб страны)

(Государство)

Свидетельство N

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

По уполномочию правительства _____
(название государства)

_____ (уполномоченное лицо или организация)

Название судна: _____

Отличительный номер или позывной сигнал: _____

Порт регистрации: _____

Тип судна <*>: _____

Валовая вместимость: _____

Номер ИМО: _____

Наименование и адрес компании: _____

(см. пункт 1.1.2 МКУБ)

Идентификационный номер компании _____

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что требования пункта 14.4 МКУБ выполнены и что Документ о соответствии/Временный документ о соответствии <*> компании имеет отношение к настоящему судну.

Настоящее Временное свидетельство об управлении безопасностью действительно до _____ при условии действительности Документа о соответствии/Временного документа о соответствии <*>.

Выдано _____
(место выдачи документа)

Дата выдачи _____

(Подпись надлежащим образом уполномоченного
должностного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп выдавшей организации)

Свидетельство N

Срок действия настоящего Временного свидетельства об управлении безопасностью продлен до _____

Дата продления _____

(Подпись надлежащим образом уполномоченного
должностного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп выдавшей организации)

<*> Указать тип судна из следующих: пассажирское судно; пассажирское высокоскоростное судно; грузовое высокоскоростное судно; навалочное судно; нефтяной танкер; танкер-химовоз; газовоз; морская передвижная буровая установка; иное грузовое судно.

<***> Ненужное зачеркнуть.
