РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор
С.Н. Седов
09.04.2014

Рекомендации
по осуществлению положений Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)
НД № 2-080101-013

Дата введения в действие: 22.04.2014
Номер документа в СЭД «Тезис» - 67285
Разработчик: 331

Санкт - Петербург
2014

gost.e-ecolog.ru

Содержание

1 Область распространения 4
2 Нормативные ссылки 4
3 Термины. Определения. Сокращения 5
3.1 Термины и определения 5
3.2 Сокращения 16
4 Рекомендации ИМО, МАКО и РС в отношении осуществления положений Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) 17
4.1 Руководство МАКО для экспертов по МКУБ 17
Параграф 1.2.2 МКУБ 20
Параграф 1.2.3.1 МКУБ 20
Параграф 1.2.3.2 МКУБ 21
Параграф 1.3 МКУБ 22
Параграф 1.4 МКУБ 23
Параграф 2.1 МКУБ 25
Параграф 2.2 МКУБ 26
Параграф 3.1 МКУБ 26
Параграф 3.2 МКУБ 27
Параграф 3.3 МКУБ 28
Параграф 4 МКУБ 29
Параграф 5.1 МКУБ 31
Параграф 5.1.1 МКУБ 31
Параграф 5.1.2 МКУБ 32
Параграф 5.1.3 МКУБ 32
Параграф 5.1.4 МКУБ 32
Параграф 5.1.5 МКУБ 33
Параграф 5.2 МКУБ 34
Параграф 6.1.1 МКУБ 34
Параграф 6.1.2 МКУБ 35
Параграф 6.1.3 МКУБ 36
Параграф 6.2 МКУБ 36
Параграф 6.3 МКУБ 37
Параграф 6.4 МКУБ 38
Параграф 6.5 МКУБ 39
Параграф 6.6 МКУБ 39
Параграф 6.7 МКУБ 40
Параграф 7 МКУБ 40
Параграф 8.1 МКУБ 43
Параграф 8.2 МКУБ 44
Параграф 8.3 МКУБ 45
Параграф 9.1 МКУБ 46
Параграф 9.2 МКУБ 47
Параграф 10.1 МКУБ 48
Параграф 10.2.1 МКУБ 48
Параграф 10.2.2 МКУБ 49
Параграф 10.2.3 МКУБ 49
Параграф 10.2.4 МКУБ 50
Параграф 10.3 МКУБ 50
Параграф 10.4 МКУБ 51
Глава 11 МКУБ 51
Параграф 12.1 МКУБ 54
Параграф 12.2 МКУБ 54
Параграф 12.3 МКУБ 55
Параграф 12.4 МКУБ 56
Параграф 12.5 МКУБ 56
Параграф 12.6 МКУБ 57

Параграф 12.7 МКУБ 57
МКУБ, ЧАСТЬ В – ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ И ПРОВЕРКА 58
4.1 Дополнение 1 (д1) Минимальная продолжительность освидетельствования 58
4.1 Дополнение 2 (д2) Руководство в отношении компаний и судов, эксплуатируемых владельцами-капитанами 59
1. Общие положения 59
2. Руководство для эксперта 61
3. Процесс освидетельствования 63
4.1 Дополнение 3 (д3) Связь между МКУБ и Конвенцией ПДНВ 63
4.1 Дополнение 4 (д4) Разъяснение о применимости МКУБ к FPSO, FSO и т.п. 64
4.2 Руководство по информированию о потенциальных инцидентах 65
4.2.1. Введение 65
4.2.2. Определение потенциального инцидента 65
4.2.3. Преодоление препятствий по сообщениям о потенциальных инцидентах 65
4.2.4. Процесс расследования сообщений о потенциальных инцидентах 66
4.2.5. Завершение расследования 67
4.3 Рекомендации по управлению техническим обслуживанием и ремонтом в соответствии с МКУБ 67
ВВЕДЕНИЕ 68
4.3.*1 ЧТО ГОВОРИТ КОДЕКС О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ И РЕМОНТЕ* 70
4.3.*2 СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ* 73
4.3.*3 КАКИЕ ОТЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СЛЕДУЕТ ХРАНИТЬ (и как мы можем их использовать?)* 75
4.3.*4 ИДЕНТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКИ 'КРИТИЧЕСКОГО' ОБОРУДОВАНИЯ* 75
4.3 Дополнение 1 (д1) Перечень контрольных вопросов по менеджменту системы технического обслуживания / ремонта 76
4.4 Руководство по квалификации, подготовке и опыту, необходимых для выполнения функций назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) 77
4.4.*1. ВВЕДЕНИЕ* 77
4.4.*2. КВАЛИФИКАЦИЯ* 77
4.4.*3. ПОДГОТОВКА* 77
4.4.*4. ОПЫТ* 78
4.4.*5. ТРЕБОВАНИЯ К КОМПАНИИ И ОТЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ* 78
4.5 Руководство по оценке рисков в судовых операциях 78
ВВЕДЕНИЕ 78
4.5.*1. ПОЛОЖЕНИЯ КОДЕКСА, КАСАЮЩИЕСЯ ОЦЕНКИ РИСКОВ* 79
4.5.*2. ПРОЦЕСС УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ* 79
4.5.*3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ НЕПРЕРЫВНОСТИ И ГИБКОСТИ* 84
4.5.*4. ЛЮДИ* 84
4.6 Пересмотренные рекомендации по входу в закрытые помещения на борту судна 86
ПРЕАМБУЛА 86
4.6.*1 ВВЕДЕНИЕ* 86
4.6.*2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ* 86
4.6.*3 УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПРИ ВХОДЕ В ЗАКРЫТЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ* 86
4.6.*4 ОЦЕНКА РИСКОВ* 87
4.6.*5 РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД* 87
4.6.*6 ОБЩИЕ МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ* 88
4.6.*7 ЗАМЕРЫ СРЕДЫ В ПОМЕЩЕНИИ* 88
4.6.*8 МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ВО ВРЕМЯ ВХОДА* 89
4.6.*9 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ПРИ ВХОДЕ В ПОМЕЩЕНИЕ, КОГДА ИЗВЕСТНО ИЛИ ДОПУСКАЕТСЯ, ЧТО СРЕДА В НЕМ НЕБЕЗОПАСНА* 90
4.6.*10 ОПАСНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ОПРЕДЕЛЕННЫМИ ТИПАМИ СУДОВ И ГРУЗА* 90
4.6.п *ПРИЛОЖЕНИЕ, ОБРАЗЕЦ ДОПУСКА ДЛЯ ВХОДА В ЗАКРЫТОЕ ПОМЕЩЕНИЕ* 93
Лист учета изменений 97

1 Область распространения

1.1 Настоящие "Рекомендации по осуществлению положений Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)" (далее – Рекомендации) дают рекомендации, которые должны приниматься во внимание специалистами РС при рассмотрении документации, а также выполнении освидетельствований систем управления безопасностью (СУБ) Компании / судна (освидетельствований по МКУБ).

В Рекомендациях приводится официально принятая в РС трактовка положений МКУБ, а также других документов, связанных с его осуществлением в рамках СУБ Компании / судна.

Администрация флага вправе установить в отношении указанного процесса дополнительные требования, выполнение которых также должно быть подтверждено в ходе проведения соответствующих работ. Информация о требованиях Морских администраций, уполномочивших РС на выполнение от своего имени работ по МКУБ, приведена на сайте Управления морских систем менеджмента ГУР.

1.2 Рекомендации предназначены для использования в работе экспертами по МКУБ при рассмотрении документации СУБ, а также проведении освидетельствования Компании и/или судна на соответствие требованиям МКУБ.

1.3 Рекомендации распространяются на компании, управляющие судами, указанными в правиле 2.1 главы IX Конвенции СОЛАС-74, независимо от даты их постройки, и могут применяться для освидетельствования Компании (судна), выполняющей(его) требования МКУБ.

1.4 Рекомендации являются нормативным документом для руководителей РС 002, 032, подразделений ГУР 313, 315, 330, 331, 332, 341, 342, 381, 413, 602, а также подразделений РС с кодами 100 и 200.

1.5 Рекомендации разрабатываются на русском и английском языках, оригинал документа поддерживается в электронном виде.

2 Нормативные ссылки

2.1 При разработке настоящих Рекомендаций учтены требования следующих нормативных документов:

1) НД № 1-0101-011-R-E– Конвенция СОЛАС-74, глава IX “Управление безопасной эксплуатацией судов”;
2) Резолюция ИМО A.739(18) "Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации";
3) НД № 1-0131-026.1-E – Резолюция ИМО A.1022(26) “Руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями”;
4) НД № 1-0132-042-E – Циркуляр MSC-MEPC.7/Circ.6 “Руководство по квалификации, подготовке и опыту, необходимых для исполнения функций назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)”;
5) НД № 1-0132-073-E – Резолюция MSC.169 (79), "Стандарты по проводимым собственниками судов проверкам и техническому обслуживанию крышек люков навалочных судов";
6) НД № 1-0132-085-E – Резолюция КБМ MSC.277(85) “Разъяснение термина "навалочное судно" и Руководство по применению положений Конвенции СОЛАС к судам, которые время от времени перевозят навалочные грузы, но не определены как навалочные суда в соответствии с правилом XII/1.1 и главой II-1”;
7) НД № 1-0131-025.3-E – Резолюция ИМО A.996(25) “Кодекс по внедрению обязательных инструментов ИМО 2007 года”;
8) НД № 1-0132-119-E – Циркуляр MSC-MEPC.7/Circ 7 “Руководство по информированию о потенциальных инцидентах”;
9) НД № 1-0141-016-E – Резолюция ИМО A.741(18) с поправками КБМ ИМО MSC.104(73), MSC.273(85) и MSC.353(92) ”Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ))”;

10) НД № 1-0214-011-E – Унифицированное требование МАКО Z11 “Обязательный тип судна и словесные характеристики при освидетельствованиях по расширенной программе (ESP)”;
11) НД № 1-0223-041-E – Рекомендация МАКО № 41 "Руководство МАКО для экспертов по МКУБ";
12) НД № 1-0223-071-E – Рекомендация МАКО № 71 "Рекомендации по разработке судовых технических руководств";
13) НД № 1-0223-074-E – Рекомендация МАКО № 74 "Рекомендации по управлению техническим обслуживанием и ремонтом в соответствии с МКУБ";
14) НД № 1-0226-007-E – Руководство по оценке рисков в судовых операциях;
15) НД № 1-0227-009-E – Процедурное требование МАКО № 9 "Процедурные требования по проведению освидетельствований на соответствие требованиям МКУБ";
16) НД № 1-0301-023-E – Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве;
17) НД № 1-0402-071-R – Основные международные и национальные документы, относящиеся к системе управления безопасностью;
18) НД № 1-0601-001-R – ИСО 9000:2005 - Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь;
19) НД № 2-020201-009 – Правила классификации, постройки и оборудования морских плавучих нефтегазодобывающих комплексов;
20) НД № 2-060101-001 – Руководство по качеству;
21) НД № 2-060203-018 – Процедура разработки и поддержания в действии внутренних нормативных документов РС;
22) НД № 2-080101-012 – Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС);
23) НД № 2-080301-002 – Руководство по освидетельствованиям учебно-тренажерных центров подготовки специалистов морского транспорта по вопросам внедрения и поддержания системы управления безопасностью и предотвращением загрязнения в соответствии с требованиями МКУБ;
24) НД № 2-080501-008 – Процедура по подбору, подготовке, сертификации и установлению полномочий экспертов морских систем менеджмента;
25) НД № 2-089902-001 – Рекомендации по самооценке эффективности системы управления безопасностью судоходных компаний.

Приведенные в Рекомендациях положения внешних по отношению к РС нормативных документов выделены по тексту ***курсивом***. Положения документов, разработанных Международной морской организацией (ИМО), по тексту документа дополнительно выделены *шрифтом с засечками* (*Times New Roman*).

3 Термины. Определения. Сокращения

В тексте настоящих Рекомендаций используются термины, определения и сокращения, приведенные в НД № 2-060101-001 - Руководство по качеству, а также в нормативных документах, на основании которых разработаны настоящие Рекомендации. Иные термины, определения и сокращения, используемые в настоящих Рекомендациях, приведены ниже.

3.1 Термины и определения

«Администрация» означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания (п. *1.1.3* МКУБ).

П. *3.1* МКУБ обязывает собственника судна информировать Администрацию «если ответственным за эксплуатацию судна является лицо, иное чем» его владелец.

Факт надлежащего информирования Администрации может быть подтвержден, в частности, соответствующими записями в Журнале непрерывной регистрации истории судна. Как правило, «Форму 1» этого судового документа издает Администрация флага. Эксперту следует проверить идентичность реквизитов Компании (название, адрес и т.д.), приведенных в Документе о соответствии компании (ДСК), Свидетельстве об управлении безопасностью (СвУБ), Свидетельстве об охране судна (СвОС) и т.д.

"Главный эксперт" означает эксперта, который уполномочен руководить группой, состоящей из двух или более экспертов, осуществляющих выполнение работ по МКУБ (п. 1.1.3 ПТ № 9 МАКО).

«Документ о соответствии» означает документ, выдаваемый компании, которая соответствует требованиям настоящего Кодекса (п. *1.1.5* МКУБ).

В РС применяются следующие формы Документа о соответствии компании и приложения к нему:

- 8.1.1 – Документ о соответствии;
- 8.1.1-1 – Приложение к документу о соответствии (необходимые пояснения приводятся в комментариях к термину "Филиал компании");
- 8.1.1-2 – Документ о соответствии (для Компании, управляющей судами, не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС);
- 8.1.1-3 – Документ о соответствии (краткосрочный);
- 8.1.1-А – Документ о соответствии на бланке соответствующей Администрации*;
- 8.1.2 – Временный документ о соответствии;
- 8.1.2-1 – Временный документ о соответствии (краткосрочный);
- 8.1.2-2 – Временный документ о соответствии (для Компании, управляющей судами, не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС);
- 8.1.2-А – Временный ДСК на бланке соответствующей Администрации*.

Порядок оформления и выдачи ДСК представлен в соответствующих разделах НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

Порядок выдачи судоходным компаниям и судам Временного ДСК и ДСК, а также Временного СвУБ и СвУБ показан на приведенном ниже рис. 3.1.3, Типовая схема проведения освидетельствований по МКУБ в береговых подразделениях Компании и на одном из ее судов.

Следует учесть, что представленная схема носит исключительно демонстрационный характер и не должна рассматриваться как обязательная во всех случаях.

* Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

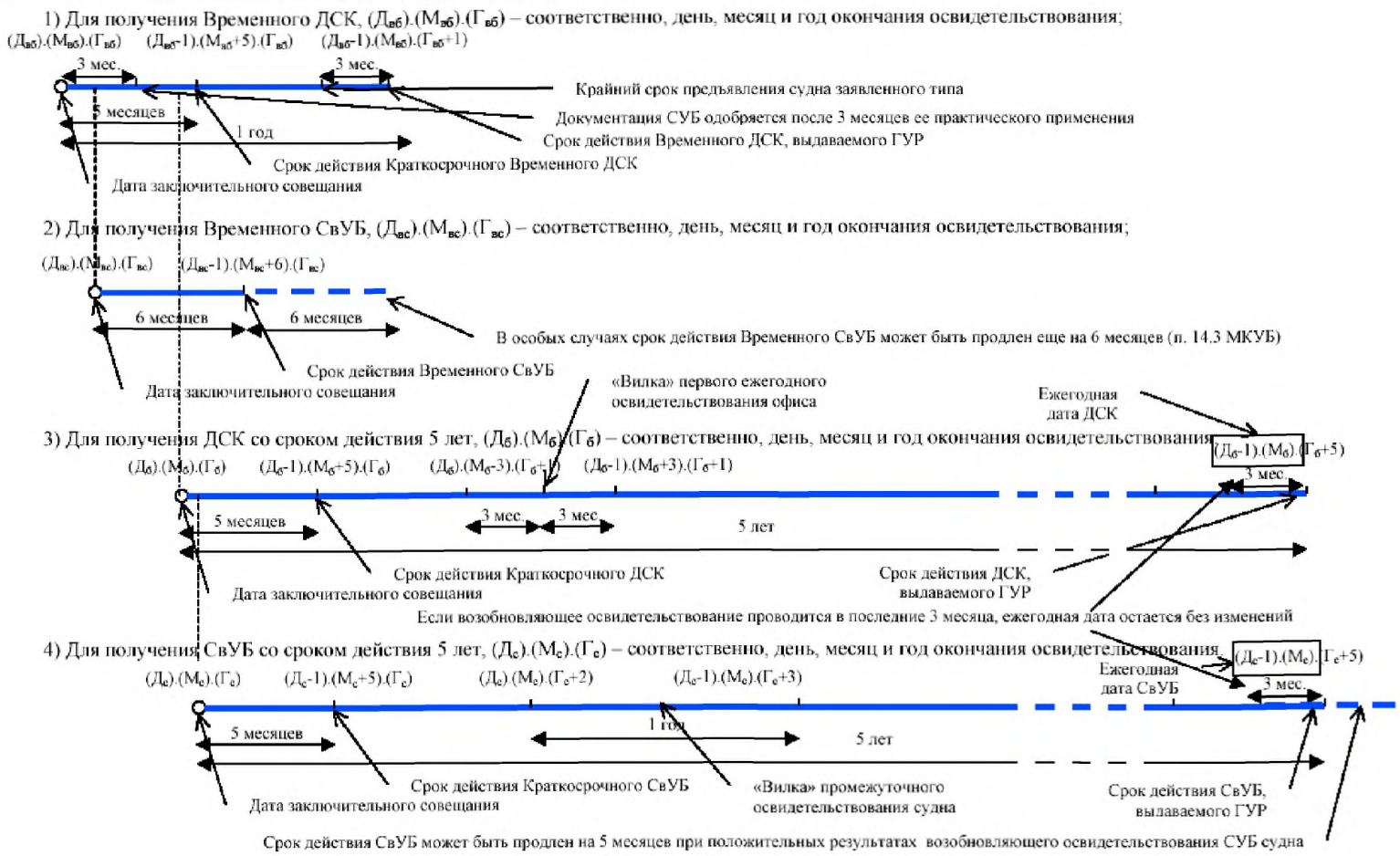


Рис. 3.1.3. Типовая схема проведения освидетельствований по МКУБ в береговых подразделениях Компании и на одном из ее судов

Синим цветом обозначены сроки действия, соответственно:

- Временного ДСК (форма 8.1.2, 8.1.2-2 или 8.1.2-A*, см. поз. 1);
- Временного СвУБ (форма 8.1.4, 8.1.4-2 или 8.1.4-A*, см. поз. 2);
- ДСК (со сроком действия 5 лет, форма 8.1.1, 8.1.1-2, или 8.1.1-A* см. поз. 3);
- СвУБ (со сроком действия 5 лет, форма 8.1.3, 8.1.3-1, 8.1.3-2 или 8.1.3-A*, см. поз. 2).

Условные обозначения: Д – день, М – месяц и Г – год соответствующей даты, связанной с поддержанием в действии данных документов.

В соответствии с принятым порядком каждая вновь образованная судоходная компания, управляющая судами, указанными в правиле 2.1 главы IX Конвенции СОЛАС, независимо от даты их постройки, обращается в РС с соответствующей заявкой, чтобы обеспечить возможность проведения освидетельствования ее СУБ для получения Временного ДСК (см. поз. 1 на рис. 3.1.3).

Временный ДСК удостоверяет, что СУБ Компании удовлетворяет не всем требованиям МКУБ, а только целям, приведенным в п. 1.2.3 Кодекса.

Порядок и принципы выдачи временных ДСК и СвУБ были разработаны и введены в действие резолюцией MSC.104(73) для облегчения внедрения в деятельность судоходных компаний требований МКУБ в полном объеме.

Временный ДСК может быть также выдан в случаях, когда судоходная компания принимает в управление новый типа судна.

---

* Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

При проведении РС освидетельствований на предмет выдачи временного ДСК и/или временного СвУБ компанией должны быть продемонстрированы юридические аспекты принятия в управление судна(ов), факт информирования Администрации флага, а также планы внедрения всех положений МКУБ в береговых подразделениях Компании и на заявленных судах.

При положительных результатах освидетельствования главный эксперт оформляет Краткосрочный Временный ДСК (форма 8.1.2-1), срок действия которого не может превышать 5 месяцев от даты оформления отчета об освидетельствовании.

После получения Краткосрочного Временного ДСК Компания может предъявлять свое(и) судно(а) заявленного(ых) типа(ов) для получения Временного(ых) СвУБ, а потом эксплуатировать его(их), не нарушая положений Конвенции СОЛАС.

Если осуществимо, все оформляемые и/или подтверждаемые по результатам любого освидетельствования СУБ документы должны быть проверены. Их оригиналы передаются представителю Компании / судна, а копии в составе отчета вместе с другими подтверждающими документами направляются в ГУР для рассмотрения и размещения в соответствующем электронном формуляре, который ведется в РС по каждой Компании и по каждому судну.

Отчет о проведенном освидетельствовании должен быть направлен в ГУР в установленные сроки. При положительных результатах рассмотрения отчета ГУР издает Временный ДСК (со сроком действия не более 1 года, по форме 8.1.2, 8.1.2-2 и/или 8.1.2-А*). Оригинал Временного ДСК направляется в Компанию, а копия – в указанный выше электронный формуляр компании.

Документация по СУБ Компании может быть представлена в РС для рассмотрения и одобрения после 3-х месяцев ее практического применения. С этой целью компания должна обратиться в РС с соответствующей заявкой. Положительные результаты рассмотрения документации по СУБ оформляются постановкой на титульном листе Основного руководства по СУБ штампа **«ОДОБРЕНО / APPROVED»**.

В необходимых случаях на титульных листах других внутренних нормативных документов СУБ Компании может быть поставлен штамп **«ДЛЯ ИНФОРМАЦИИ / FOR INFORMATION»**. Вместе с соответствующим отчетом о выполненной работе одобренная документация СУБ компании в электронном виде должна быть направлена в ГУР для помещения ее в соответствующий электронный формуляр.

Никакое юридическое или физическое лицо не может считаться Компанией с точки зрения МКУБ, если оно не имеет в управлении хотя бы одного судна, как не отвечающее определению, приведенному в п. 1.1.2 МКУБ.

Судна, заявленного Компанией типа и указанные во Временном ДСК, должны быть предъявлены на предмет получения Временных СвУБ в период действия Временного ДСК, изданного ГУР.

При принятии Компанией в управление нового типа судна, вновь построенного судна или при смене флага судна, проводится освидетельствование на предмет получения Временного СвУБ (см. поз. 2 на рис. 3.1.3), для облегчения внедрения требований МКУБ и флага в полном объеме

При положительных результатах освидетельствования судна главный эксперт оформляет Временное СвУБ по форме 8.1.4, 8.1.4-2 или 8.1.4-А**. В отличие от краткосрочного ДСК Временное СвУБ издается сроком на 6 месяцев и в ГУР не переиздается.

В период действия Временного СвУБ компания должна обеспечить выполнение положений МКУБ на судна в полном объеме. По завершению опытной эксплуатации СУБ Компания должна провести внутренние

---

* Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

** Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

проверки, как в береговых подразделениях, охваченных СУБ, так и, по крайней мере, на одном судне заявленного типа.

Следует отметить, что п. 14.3 МКУБ «в особых случаях» допускает продление действия Временного СвУБ еще на 6 месяцев. В данной ситуации компания должна представить в ГУР заявку на дополнительное освидетельствование СУБ судна для продления Временного СвУБ. В некоторых случаях данное освидетельствование необходимо согласовать с Администрацией флага.

Следующий этап эффективного функционирования СУБ компании - получение ДСК со сроком действия 5 лет, см. поз. 3 на рис. 3.1.3. С этой целью компания должна направить в ГУР заявку на проведение первоначального освидетельствования. При положительных результатах освидетельствования главный эксперт оформляет Краткосрочный ДСК (форма 8.1.1-3).

В отличие от Временного ДСК вышеупомянутый ДСК удостоверяет полное соответствие СУБ Компании требованиям МКУБ. Срок действия Краткосрочного ДСК не должен превышать 5 месяцев.

После получения Краткосрочного ДСК Компания может предъявлять свое(и) судно(а) заявленного(ых) типа(ов) для получения СвУБ со сроком действия 5 лет, а потом эксплуатировать его(их), не нарушая положений Конвенции СОЛАС.

Отчет о проведенном освидетельствовании должен быть направлен в ГУР в установленные сроки. При положительных результатах рассмотрения отчета ГУР оформляет ДСК со сроком действия 5 лет (форма 8.1.1, 8.1.1-2, или 8.1.1-А*). Оригинал ДСК направляется в Компанию, а копия – в указанный выше электронный формуляр компании.

В соответствии с определением, приведенным в п. *1.1.11* МКУБ, день и месяц даты окончания действия данного документа носит название «ежегодной даты», которая играет важную роль в процессе поддержания ДСК в действии.

Согласно п. 13.4 МКУБ «Действительность Документа о соответствии подлежит ежегодной проверке...». Эти проверки называются «ежегодными освидетельствованиями» и проводиться в пределах «трех месяцев до или после ежегодной даты» – данный период часто называют «вилкой» ежегодного освидетельствования.

За пятилетний срок действия ДСК береговые подразделения Компании подлежат четырем ежегодным освидетельствованиям. По соображениям экономии места в поз. 3 на рис. 3.1.3 представлена «вилка» только первого ежегодного освидетельствования.

При положительных результатах ежегодного освидетельствования главный эксперт делает соответствующие отметки на оборотной стороне ДСК, подтверждающие его действие, а затем в составе отчета об освидетельствовании направляет копию подтвержденного ДСК в ГУР. Оригинал подтвержденного ДСК остается в Компании, которая должна направить его копию на все суда, охваченные СУБ.

По окончанию срока действия полносрочного ДСК необходимо проведение возобновляющего освидетельствования СУБ береговых подразделений компании. Если возобновляющее освидетельствование проводится в последние 3 месяца действия полносрочного ДСК, вновь выдаваемый ДСК должен сохранять ежегодную дату прежнего (см. п. 13.10 МКУБ, введенный Резолюцией MSC.104(73)). Поэтому в большинстве случаев судоходные компании проводят возобновляющее освидетельствование именно в последние 3 месяца действия ДСК.

При положительных результатах рассмотрения отчета о возобновляющем освидетельствовании СУБ в ГУР издается ДСК по форме 8.1.1, 8.1.1-2, или 8.1.1-А* на следующие пять лет. При этом в тех случаях, когда дата оформления отчета проведенного освидетельствования приходится на последние 3 месяца действия

* Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

существующего ДСК, срок действия вновь издаваемого ДСК оказывается более 5 лет. Оригинал вновь изданного ДСК направляется в Компанию, а копия размещается в соответствующем электронном формуляре.

Первоначальное освидетельствование СУБ судна (для получения СвУБ со сроком действия 5 лет, см. поз. 4 на рис. 3.1.3) может проводиться только при положительных результатах освидетельствования СУБ береговых подразделений на предмет выдачи полносрочного ДСК. При этом на борту судна должна имеется копия действующего Краткосрочного ДСК или полносрочного ДСК. С этой целью при положительных результатах первоначального освидетельствования береговых подразделений Компании главный эксперт оформляет Краткосрочный ДСК.

При положительных результатах первоначального освидетельствования СУБ судна главный эксперт выдает Краткосрочное СвУБ (форма 8.1.3-1). Срок действия данного судового документа, как и в случае с Краткосрочным ДСК, не должен превышать пяти месяцев. Делается это для того, чтобы судно без неоправданных задержек могло эксплуатироваться Компанией по своему назначению.

При положительных результатах рассмотрения отчета о первоначальном освидетельствовании СУБ судна в ГУР издается СвУБ со сроком действия 5 лет по форме 8.1.3, 8.1.3-2 или 8.1.3-А*, соответственно. Как и в случае с ДСК, день и месяц даты завершения действия полносрочного СвУБ носит название «ежегодной даты».

В отличие от ДСК, подтверждаемого ежегодно, действие СвУБ подтверждается при проведении промежуточного освидетельствования, которое должно проводиться в период «между второй и третьей ежегодными датами», см. 13.8 МКУБ, введенный резолюцией MSC.104(73).

При положительных результатах промежуточного освидетельствования главный эксперт делает соответствующие отметки на оборотной стороне СвУБ, подтверждающие его действие, а затем в составе отчета направить копию подтвержденного СвУБ в ГУР.

Положения МКУБ в отношении возобновляющего освидетельствования СУБ судна практически такие же, как и в отношении возобновляющего освидетельствования СУБ береговых подразделений Компании. А именно, ежегодная дата «сохраняется», если освидетельствование проводится в последние 3 месяца.

Форма СвУБ, введенная РС в действие с 01.07.2010 в соответствии с поправками, внесенными в МКУБ резолюцией MSC.273(85), позволяет продлить срок его действия еще на 5 месяцев при положительных результатах возобновляющего освидетельствования СУБ судна, см. п. 13.13 МКУБ.

При положительных результатах рассмотрения отчета о возобновляющем освидетельствовании в ГУР издается новое СвУБ, форма 8.1.3, 8.1.3-2 или 8.1.3-А*, на следующий 5-летний цикл.

Если дата отчета возобновляющего освидетельствования приходится на последние 3 месяца действия существующего СвУБ, срок действия вновь издаваемого документа составит более 5 лет.

Оригинал вновь изданного СвУБ направляется в соответствующую Компанию, а копия размещается в электронном формуляре соответствующего судна.

Дополнительные освидетельствования СУБ компании и/или судна(ов) могут назначаться ГУР по результатам выполненного освидетельствования или в случаях обоснованного задержания судна портовыми властями, или по требованию Администрации.

«Ежегодная дата» означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия существующего свидетельства (п. *1.1.11* МКУБ).

«Закрытое помещение» означает помещение, обладающее любой из перечисленных ниже характеристик:

- *ограниченное число входов и выходов;*
- *недостаточная вентиляция; и*
- *не предназначено для постоянного присутствия людей,*

---

* Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

- *и включает, не ограничиваясь, грузовые помещения, пространства двойного дна, топливные танки, балластные цистерны, помещения грузовых насосов, помещения грузовых компрессоров, коффердамы, цепные ящики, пустые отсеки, коробчатые кили, помещения между перегородками, котлы, картеры двигателей, ресиверы продувочного воздуха двигателей, цистерны сточных вод и смежные присоединённые помещения. Данный перечень не является исчерпывающим, и его следует составлять отдельно для каждого судна.* (Резолюция ИМО A.1050(27)).

«Значительное *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.*

** см. также Процедуры относительно наблюдаемых по МКУБ значительных несоответствий (*Циркуляр ИМО *MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401)*** (п. *1.1.10* МКУБ).

В официальном переводе резолюции КБМ MSC.104(73), где впервые приводится указанное определение, данная категория несоответствия названа «*существенной*». Однако в практике РС такое несоответствие принято называть «значительным», поэтому в тексте данного документа будет использоваться именно этот термин.

Важным элементом данного определения является наличие «серьезной угрозы» либо «серьезной опасности», которая требует «принятия **незамедлительных** мер по устранению недостатков». Как показывает практика, в первую очередь именно внутренняя убежденность эксперта по МКУБ в необходимости «принятия **незамедлительных** мер по устранению недостатков» становится решающей при определении градации оформляемого несоответствия как «значительного».

Резолюция КБМ MSC.273(85) уточнила данное определение в отношении ситуации «когда какое-либо требование ... не выполняется эффективно и систематически». В практике выполнения работ по МКУБ с подобными ситуациями не редко приходится встречаться, например, когда в ходе предшествующего освидетельствования СУБ было оформлено наблюдение, способствующее улучшению работы Компании / судна, т.е. по результатам освидетельствования СУБ Компания / судно было предупреждено о возможности возникновения несоответствия или недостатка. Однако, надлежащие предупреждающие действия оказались не выполнены, что привело к возникновению несоответствия.

Возможно, возникшее несоответствие не требует «принятия незамедлительных мер по устранению», тем не менее, эксперт по МКУБ может квалифицировать его как «значительное». Чаще всего данная ситуация, когда «не выполняется эффективно и систематически», связано с невыполнением требования п. *9.2* МКУБ.

«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 собственника и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Кодексом (п. *1.1.2* МКУБ).

Ввиду того, что судоходный бизнес связан с серьезными рисками, обусловленными возможностью гибели и/или травматизма людей, нанесения ущерба окружающей среде, а также материальным ценностям, в частности, судну и/или перевозимому(ым) грузу(ам), общество не может не возлагать определенную ответственность на всех вовлеченных в этот процесс людей.

Как следует из определения, собственник – первый, на кого Кодекс возлагает ответственность за обеспечение безопасности его судна, а также находящихся на нем людей. При этом, учитывая специфику

---

* Подчеркнутый текст внесен резолюцией Комитета по безопасности на море (КБМ) ИМО MSC.273(85).

** Подчеркнутый текст внесен резолюцией ИМО MSC.353(92), которая вступает в силу с 01.01.2015.

судоходного бизнеса, МКУБ не запрещает передачу этой ответственности «любой другой организации или лицу», при условии, что данная организация или лицо «согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Кодексом».

В случаях передачи собственником судна ответственности за обеспечение безопасности судна другой организации или лицу, факт передачи ответственности должен быть подтвержден объективными доказательствами, например, каким-либо письменным соглашением между собственником судна и лицом, физическим или юридическим, которое заявляется в качестве «Компании». Если применимо, наличие и действительность такого соглашения необходимо проверять в ходе каждого освидетельствования судна по МКУБ, особенно, когда освидетельствование проводится в связи со сменой судном Компании.

«Компетентное лицо» означает лицо, обладающее достаточными теоретическими знаниями и практическим опытом для того, чтобы сделать обоснованную оценку вероятности присутствия или последующего возникновения в помещении опасной среды. (Резолюция ИМО A.1050(27)).

«Конвенция» означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (п. *1.1.12* МКУБ).

«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 (п. *1.1.1* МКУБ).

В настоящее время текст Кодекса состоит из резолюции ИМО A.741(18) с поправками, принятыми КБМ ИМО резолюциями MSC.104(73), MSC.273(85) и MSC.353(92). В данном документе, по возможности, приводятся тексты официальных переводов на русский язык вышеупомянутых документов.

Кроме перечисленных выше резолюций в отношении МКУБ Комитетом по безопасности на море ИМО были приняты также резолюции MSC.179(79) и MSC.195(80). Однако, данные резолюции вносили изменения только в формы ДСК и СвУБ – документов, выдаваемых в соответствии с положениями МКУБ. Указанные изменения своевременно вносились в соответствующие формы РС.

«Наблюдение» *означает констатацию факта, сделанную в ходе* освидетельствования *управления безопасностью и подтвержденную объективным доказательством* (п. *1.1.8* МКУБ).*Это также может быть утверждение, сделанное экспертом, относящееся к СУБ, которое в дальнейшем, если не будет исправлено, может привести к несоответствию* (п. 1.1.5 ПТ № 9 МАКО).

В официальном переводе резолюции КБМ ИМО MSC.104(73), где сформулировано первое предложение приведенного определения, этот термин носит название «*замечание*», причем «делаться» оно должно в ходе «*ревизии*». Однако в РС исторически сложилась практика использования терминов «наблюдение» и «освидетельствование» соответственно, поэтому здесь и далее будут использоваться именно данные термины.

Второе предложение приведенного определения сформулировано в Процедурном требование (ПТ) № 9 Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО). Перевод этого документа на русский язык представлен в разделе 4.1 НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

Дополнение в определении, сделанное МАКО, расширяет возможности эксперта по МКУБ при документировании результатов освидетельствования СУБ Компании и/или судна.

Выявленные в ходе освидетельствования наблюдения и собранные подтверждающие данные могут указывать как на соответствие требованиям МКУБ, так и на несоответствие им (см. п. *1.1.9* МКУБ). Кроме того, выявленные наблюдения могут указывать на возможности для улучшения работы Компании / судна. Порядок

их оформления в каждом из перечисленных случаев описан в указанном выше НД № 2-080101-012, см. также комментарий к п. *1.1.10* МКУБ.

«Навалочное судно» означает судно, в конструкцию которого обычно входят одна палуба, бортовые подпалубные танки и бортовые скуловые танки в грузовых помещениях и которое предназначено преимущественно для перевозки навалочных грузов и включает такие типы судов, как рудовозы и комбинированные суда (п. 6 правила 1 главы IX Конвенции СОЛАС).

"Навалочное судно" как определено в правиле IX / 1.6 Конвенции *СОЛАС означает судно,* конструкция *которого иллюстрируется в параграфах 2.2, 2.3 и 2.4 Унифицированного Требования МАКО Z11 "Обязательный тип судна и словесные характеристики при освидетельствованиях по расширенной программе (ESP)",* см. также положения резолюции КБМ ИМО MSC.277(85).

«Несоответствие» означает наблюдаемое положение, при котором объективное доказательство указывает на невыполнение установленного требования (п. *1.1.9* МКУБ).

«Установленное требование» - это требование, предписанное нормативным документом, применимым к «наблюдаемому положению». Если эксперт по МКУБ не может определить требование конкретного нормативного документа к «установленному требованию», а «наблюдаемое положение» вызывает у него определенные опасения с точки зрения безопасной эксплуатации судна(ов) и/или защиты окружающей среды, такую ситуацию он может оформить в виде наблюдения, направленного на улучшение функционирования СУБ.

«Объективное доказательство» означает количественную или качественную информацию, записи или констатации факта, относящиеся к безопасности, которые основаны на наблюдении, измерении или испытании и которые могут быть проверены (п. *1.1.7* МКУБ).

Особое внимание при рассмотрении понятия «Объективное доказательство» следует обратить на возможность его проверки или подтверждения. Это должно делаться с помощью полученной в ходе освидетельствования СУБ «количественной или качественной информации». Следует отметить, что источники такой информации должны быть независимы друг от друга.

Не менее важны также способ(ы) документирования объективных доказательств. С этой целью при проведении и оформлении результатов освидетельствования СУБ Компании и/или судна экспертами РС могут быть использованы:

- соответствующие поля в Приложении к Контрольному листу освидетельствований СУБ, форма 8.1.6-ad;
- поле, предназначенное для формулировки установленного факта в Акте о несоответствии / наблюдении, форма 8.1.8;
- фотографирование / видеосъемка объектов, например, выявленных на судне технических недостатков и/или эпизодов проведения учений.

«Освидетельствование» означает систематическую и независимую проверку для определения, соответствует ли относящаяся к СУБ деятельность и ее результаты запланированным мерам, осуществлены ли эти меры успешно и адекватны ли они поставленным целям (п. 1.1.1 ПТ № 9 МАКО).

Порядок проведения освидетельствований СУБ представлен в разделе 4.1 НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

«Ответственное лицо» означает лицо, уполномоченное выдавать разрешение на вход в закрытое помещение и обладающее достаточным знанием процедур, которые должны устанавливаться и выполняться на борту для обеспечения безопасного входа в помещение. (Резолюция ИМО A.1050(27)).

«Потенциальный инцидент» означает такую *последовательность событий и/или состояний, которые могли бы привести к ущербу. Этот ущерб был предотвращен только* благодаря *случайному перерыву в цепи событий и/или состояний. Возможный ущерб мог привести к человеческим травмам,* нанесению *вреда экологии, или отрицательным последствиям для бизнеса (например, расходам* на *ремонт или замену, непредвиденной задержке, нарушениям контракта, ущербу репутации),* см. п. 2 циркуляра MSC-MEPC.7/Circ.7.

Некоторые примеры потенциального инцидента общего характера *помогут проиллюстрировать данное определение:*

- любое событие, которое приводит к применению аварийной процедуры, плана или принятию ответных мер, чем, собственно, и предотвращается ущерб. Например, столкновение, которого едва удалось избежать; или когда член экипажа повторно проверяет клапан и обнаруживает опасное давление, наблюдаемое со стороны подачи давления.
- любое событие, когда неожиданное состояние чего-либо могло привести к неблагоприятным последствиям, хотя они и не наступили. Например, человек сходит с места непосредственно перед тем, как подъемный кран неожиданно опускает туда груз; или судно сбивается с курса на мелководье, но не касается грунта вследствие необычайно высокого сизигийного прилива*.
- любая рискованная или опасная ситуация или состояние, которая(ое) не была(о) обнаружена(о) пока опасность не миновала. Например, судно благополучно покидает порт захода, а в рейсе, через несколько часов обнаруживается, что судовая радиостанция не была настроена на радиочастоту капитана порта; или вдруг оказывается, что масштаб дисплея ЭКНИС** не соответствует масштабу, проекции или ориентации карты и изображения на радаре.

"Руководство по управлению безопасностью" означает документацию, предназначенную для описания и внедрения СУБ (п. 1.1.6 ПТ № 9 МАКО).

Пояснения к данному термину см. в комментариях к п. *1.4*, а также п. *11* МКУБ настоящего документа.

«Свидетельство об управлении безопасностью» означает документ, выдаваемый на судно, и удостоверяющий, что Компания и ее управление судном осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью (п. *1.1.6* МКУБ).

В РС могут применяться следующие формы Свидетельства об управлении безопасностью:

- 8.1.3 – Свидетельство об управлении безопасностью;
- 8.1.3-1 – Свидетельство об управлении безопасностью (краткосрочное);
- 8.1.3-2 – Свидетельство об управлении безопасностью (для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС);
- 8.1.3-А – Свидетельство об управлении безопасностью – на бланке соответствующей Администрации***;
- 8.1.4 – Временное свидетельство об управлении безопасностью;
- 8.1.4-2 – Временное свидетельство об управлении безопасностью (для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС);
- 8.1.4-А – Временное СвУБ – на бланке соответствующей Администрации***.

---

* Сизигийный прилив — наибольший прилив, когда приливообразующие силы Луны и Солнца действуют вдоль одного направления (такое положение светил называется сизигией).

** ЭКНИС – электронная картографическая навигационная система.

*** Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

Порядок их оформления и выдачи представлен в соответствующих разделах НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС), см. также пояснения к рис. 3.1.3.

«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* МКУБ).

Следует понимать, что СУБ – это прежде всего люди, которые работают в судоходной компании, а также на ее судне(ах). В рамках СУБ весь персонал Компании должен быть объединен общей целью, которая формулируется руководством Компании в виде политики в области обеспечения безопасности и защиты окружающей среды.

Для достижения этой цели взаимоотношения берегового и судового персонала строятся в виде определенной иерархической структуры, в рамках которой должна быть установлена ответственность и полномочия всего персонала, задействованного в СУБ.

Составным элементом структуры СУБ обязательно должно(ы) быть судно(а). Отсутствие данного элемента в структурной схеме СУБ по существу означало бы отсутствие в системе управления объекта управления.

В соответствии с п. *4* МКУБ структура СУБ должна содержать «назначенное(ые) лицо(а)» (НЛ), которое(ые), имеющего(их) прямой доступ к высшему руководству компании. Данный факт должен быть отражен в структуре СУБ Компании и в документации по СУБ. Выполнение данного требования проверяется при рассмотрении документации по СУБ и проведении освидетельствований по МКУБ.

В дополнение к структуре СУБ береговых подразделений Компании имеет место структура СУБ судна(ов). Эта организационная структура возглавляется капитаном судна (см. также п. 5 МКУБ).

В соответствии с положениями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (Конвенции ПДНВ), а также Документа о минимальном безопасном составе экипажа в структуру СУБ судна могут входить:

- палубная команда;
- машинная команда;
- радиоэлектроник(и),
- службы быта, а также другие специалисты, соответствующие классу и осуществляемому Компанией способу эксплуатации судна.

Будучи изображенной в виде схемы (блок-схемы), структура СУБ Компании / судна дает наглядное представление о подчиненности, ответственности и полномочиях каждого из специалистов (подразделений Компании / судна). Ответственность и полномочия формализуются путем издания руководством Компании ряда взаимосвязанных организационно-распорядительных документов, входящих в документацию СУБ, см. также комментарии к настоящему документу к п. *1.4* и п. *11* МКУБ.

«Смежное присоединённое помещение» означает обычно не вентилируемое помещение, не используемое для груза, тем не менее, среда в нём может иметь те же характеристики, что и в закрытом помещении, например, подъездной участок к грузовому помещению. (Резолюция ИМО A.1050(27)).

«Страхующий» означает лицо, имеющее надлежащую подготовку по системе управления безопасностью, осуществляющее наблюдение за теми, кто входит в закрытое помещение, поддерживающее связь с находящимися в закрытом помещении и вводящее в действие аварийную процедуру в случае возникновения несчастного случая. (Резолюция ИМО A.1050(27)).

"Технический недостаток" означает дефект либо отказ в функционировании части конструкций судна, его механизмов, устройств или оборудования (п. 1.1.7 ПТ № 9 МАКО).

В Процедурное требование МАКО № 9 данный термин был введен, чтобы отличать относящееся к СУБ "несоответствие" (определение – см. п. *1.1.9* МКУБ) от дефектов либо отказов, обнаруживаемых в конструкциях корпуса судна, а также в функционировании его механизмов, устройств и/или оборудования. Технический недостаток обычно устраняется путем ремонта – замены вышедшей из строя детали, узла, блока, программного обеспечения и/или подкрепления / усиления ослабленного элемента.

Для устранения несоответствия в СУБ Компании необходимо предпринять корректирующие действия, которые должны послужить улучшению функционирования СУБ. Это может быть внесение изменений в политику Компании, практику, процедуры, контрольные листы проверок (чек - листы), формы отчетных документов, проведение дополнительного обучения персонала и т.п.

"*Филиал* компании" *означает подразделение, которое является частью Компании, находится под ее контролем и включено в ее СУБ* (п. 1.1.4 ПТ № 9 МАКО).

В создании такого(их) подразделения(й) возникает необходимость, когда судоходной компании необходимо в оперативном порядке осуществлять какие-либо функции СУБ требуется в отдельном месте, зачастую в ином городе или даже государстве. Если подобная ситуация имеет место, она должна найти свое отражение в структурной схеме СУБ Компании. При этом в соответствующих разделах документации СУБ Компании должны быть четко установлены ответственность и полномочия каждого из подобных подразделений и/или их руководителей. При положительных результатах освидетельствования СУБ подобных подразделений имеющей ДСК судоходной компании РС может оформить Приложение к документу о соответствии, форма 8.1.1-1.

"Эксперт" означает лицо, выполняющее освидетельствование на соответствие требованиям МКУБ и имеющее квалификацию, которая отвечает требованиям НД № 2-080501-008, Процедура по подбору, подготовке, сертификации и установлению полномочий экспертов морских систем менеджмента (п. 1.1.2 ПТ № 9 МАКО).

3.2 Сокращения

ДЛК – Должностное лицо компании, ответственное за охрану.
ДСК – Документ о соответствии.
ИКГП – Инспектор контроля государства порта.
ИМО – Международная морская организация.
КБМ – Комитет по безопасности на море ИМО.
Конвенция МАРПОЛ – Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов.
Конвенция МОТ – одно из принятых Международной организацией труда соглашений, касающееся условий труда и/или проживания моряков.
Конвенция ПДНВ – Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, с поправками.
Конвенция СОЛАС – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море.
МАКО – Международная ассоциация классификационных обществ.
МКУБ – Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.
МОТ – Международная организация труда.
МПС – Международная палата судоходства.
МФС – Международная федерация судоходства.
НЛ – назначенное лицо.
ПО – Признанная организация.
ПОС – План охраны судна.
ПТ – процедурное(ые) требование(я).
СвУБ – Свидетельство об управлении безопасностью.
СУБ – система управления безопасностью.
ТО – техническое обслуживание.

ЭКНИС – электронная картографическая навигационная система.
FSO – плавучее хранилище, см. п. 1.1.1 НД № 2-020201-009, Правила классификации, постройки и оборудования морских плавучих нефтегазодобывающих комплексов.
FPSO – плавучее сооружение для добычи, подготовки, хранения и отгрузки углеводородов.
SMPEP – Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря.
SOPEP – Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.

4 Рекомендации ИМО, МАКО и РС в отношении осуществления положений Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)

4.1 Руководство МАКО для экспертов по МКУБ

В данном разделе Рекомендаций, если по тексту не указано иное, *курсивом* выделены положения Рекомендации МАКО № 41 *"Руководство МАКО для экспертов по МКУБ"*.

Текст Кодекса, одобренный *резолюцией ИМО* A.741(18) с поправками, принятыми резолюциями КБМ ИМО MSC.104(73) и MSC.273(85), дополнительно выделен *шрифтом с засечками* (*Times New Roman*). Приводимая в указанных резолюциях нумерация параграфов Кодекса сохраняется.

Правовая оговорка

Вся информация, приведенная в данных Рекомендациях, *включая описанные примеры объективных доказательств, должна использоваться как дополнительные сведения – в помощь экспертам при проведении освидетельствования и не должна рассматриваться как обязательная.*

РС, вслед за *МАКО не принимает никаких обязательств и не должен отвечать перед кем бы то ни было за какой-либо ущерб, повреждение или расходы, связанные с содержанием данного документа.*

Резолюция ИМО A.741(18) с поправками, принятыми КБМ резолюциями MSC.104(73) и MSC.273(85)

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

ПРЕАМБУЛА

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

2 Ассамблея приняла резолюцию A.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 A.680(17), которой она далее признала необходимость соответствующей организации управления, 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 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.

ВВЕДЕНИЕ

4.1.1 Область определения

Данная часть Рекомендаций *предназначена для использования экспертами* РС, *выполняющими* рассмотрение документации СУБ и/или *освидетельствование по МКУБ, если соответствующая Администрация не дала специальные инструкции, которые предписывают иное.*

Информация о дополнительных требованиях Морских администраций, уполномочивших РС на выполнение работ по МКУБ от своего имени, представлена на сайте Управления морских систем менеджмента ГУР.

Данный раздел Рекомендаций *предназначен также для содействия в последовательном и однородном проведении* рассмотрения документации СУБ и *освидетельствования* СУБ *членами МАКО, предлагая примеры, которые, однако, не должны интерпретироваться как предписывающие решения или контрольные перечни.*

Данный раздел Рекомендаций основан *на следующих резолюциях, принятых ИМО:*

1) Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ), одобренный резолюцией ИМО *A.741(18)* с поправками, принятыми КБМ резолюциями *MSC.104(73)*, *MSC.273(85)* и *MSC.353(92)*, и ставший обязательным в соответствии с главой IX Конвенции СОЛАС-74 "Управление безопасной эксплуатацией судов";
2) *"Пересмотренное руководство по осуществлению МКУБ Администрациями", принятое резолюцией A.1022(26) и именуемое в данном* разделе *документа как "Руководство ИМО", применяемое к Признанным организациям (ПО), действующим по уполномочию Администраций флага;*
3) *"Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации", принятое Резолюцией A.739 (18) и ставшее обязательным в соответствии с главой XI Конвенции СОЛАС-74 "Специальные меры по повышению безопасности на море".*

4.1.2 Применение МКУБ Компаниями

МКУБ создавался, чтобы поддерживать и поощрять разработку культуры безопасности в судоходстве. Поэтому идеология системы управления безопасностью Компании будет находиться под действием ее обязательств, ценностей и воззрений, которые не могут быть прописаны в рамках жестко регламентированного процесса. Возможно, при разработке и осуществлении своих систем Компании использовали руководства индустрии, такие как "Руководство по применению Международного кодекса по управлению безопасностью", изданное *МПС/МФС* (Международной палатой судоходства / Международной федерацией судоходства).

Оценка соответствия требованиям *МКУБ, основанная на детальных предписывающих решениях, для системы управления нереальна и противоречила бы тем* положениям Кодекса, *которые позволяют Компании разрабатывать* такие *решения, которые лучше всего подходят ей, особенностям эксплуатации и типу(ам) ее судов, обеспечивая основные, международно-согласованные стандарты управления безопасностью.*

4.1.3 Процесс освидетельствований

Подтверждение соответствия обязательным правилам и нормам, требуемое в рамках МКУБ, не дублирует и не заменяет освидетельствований, необходимых для получения *других конвенционных документов. Соответствие МКУБ не освобождает Компанию, капитана или любую другую организацию либо лицо, вовлеченное в управление или эксплуатацию судна, от их собственных обязанностей.*

Процесс освидетельствования включает опросы персонала Компании, а также анализ документации СУБ и отчетных документов. Освидетельствование – процесс выборочный и по своей *природе не* может *быть исчерпывающим. Выдача свидетельства основана на подтверждении* того, *что выбранное соответствует* положениям *МКУБ. Если несоответствия не были выявлены и зафиксированы, это не означает, что они не существуют. Основные процедуры выполнения освидетельствований* по *МКУБ содержатся в ПТ 9 МАКО "Процедурные требования по проведению освидетельствований на соответствие требованиям МКУБ"* (см. п. 4.1 НД № 2-080101-012), *которые по применимости отражают резолюцию ИМО* A.1022(26) *"Руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями".*

4.1.4 Редакционные принципы

Для удобства в данном документе приведен действующий текст положений *МКУБ*[*], *сопровождаемый уместными рекомендательными указаниями для экспертов* РС. *Документ будет обновляться по мере необходимости, согласуясь с опытом* проведения освидетельствований РС и другими *обществами - членами МАКО.*

В соответствии с положениями резолюции ИМО MSC.353(92), которая вступает в силу с 01.01.2015, тексту Кодекса стал предшествовать абзац следующего содержания.

Сноски в Кодексе указаны для сведения и руководства и не являются требованиями Кодекса. Однако, в соответствии с параграфом 1.2.3.2, должны быть приняты во внимание все применимые руководства, рекомендации, и т.д. Во всех случаях должны использоваться последние версии справочных документов, указанных в сноске, с учетом того, что такие тексты, возможно, были пересмотрены или заменены более новыми версиями.

МКУБ, ***ЧАСТЬ А – ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ***

МКУБ, п. *1 ОБЩИЕ ПОЛОЛЖЕНИЯ*

Следующие определения применяются к частям А и В настоящего Кодекса.

4.1.5 Определения с необходимыми пояснениями приводятся в разделе 3.1 настоящих Рекомендаций.

МКУБ, п. *1.2 Цели*

4.1.6 Стратегия управления безопасностью должна строиться, исходя из реализации соответствующим персоналом Компании и ее судна(ов) следующих принципов.

1) Необходимо сделать все возможное, чтобы не допустить ущерба:

- людям, находящимся на судне(ах) Компании;
- окружающей среде, прежде всего, морской;
- самому судну, а также, если это применимо, перевозимому(ым) на судне грузу(ам).

Если ущерба избежать не удалось, его необходимо свести к минимуму.

Исходя из этих принципов, резолюцией ИМО A.741(18) с поправками были сформулированы следующие цели самого Кодекса, цели Компании, а также ее СУБ.

[*] Текст МКУБ в настоящем документе выделен *курсивом, шрифтом с засечками* нумерация параграфов указывается.

МКУБ, п. *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.*

Параграф 1.2.2 МКУБ

МКУБ, п. *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 установить соответствующую защиту; и[**]
.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.

В соответствии с Руководством ИМО (см. резолюцию ИМО A.1022(26)), *целями обязательного применения МКУБ является обеспечение:*

1. соответствия обязательным нормам и правилам, относящимся к безопасной эксплуатации судов и защите окружающей среды; и
2. успешного внедрения и приведение в исполнение их Администрациями.

Успешное приведение в исполнение Администрациями должно включать проверку того, что СУБ соответствует требованиям, установленным в МКУБ, а также проверку соответствия обязательным нормам и правилам.

Обязательное применение МКУБ должно обеспечивать, поддерживать и поощрять принятие во внимание применимых кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных ИМО, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской отрасли.

Эти цели охватывают успешное и непрерывное функционирование СУБ и, в немалой степени, зависят от упреждающего и ответного совершенствования функций СУБ в рамках МКУБ.

Хотя это и не всегда осознается, но *разработка и внедрение документированной системы управления безопасностью – это* суть *упражнения в управлении рисками. Разработка письменных процедур или поправок к ним предполагают наблюдение за действиями и операциями Компании, определение, что именно могло пойти не так, как надо, и решение, что должно быть сделано, чтобы постараться это предотвратить. Документированные процедуры являются средством, к которому применимы методы управления. В помощь компаниям при разработке мер безопасности от всех выявленных рисков* в *МАКО* было *разработано "РУКОВОДСТВО ПО ОЦЕНКЕ РИСКОВ В СУДОВЫХ ОПЕРАЦИЯХ" (A GUIDE TO RISK ASSESSMENT IN SHIP OPERATIONS).*

Перевод положений данного документа представлен в разделе 4.5 Рекомендаций.

Параграф 1.2.3.1 МКУБ

МКУБ, п. *1.2.3 Система управления безопасностью должна обеспечивать:*

.1 выполнение обязательных норм и правил; ...

Результативность СУБ в обеспечении выполнения обязательных норм и правил должна быть одним из критериев, используемых экспертом, когда он *оценивает, выполняет ли СУБ, установленная Компанией,* требования *МКУБ.*

[**] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ MSC.273(85).

Компания отвечает за получение и поддержание в пределах установленных дат действие каждого из *свидетельств (включая любую рекомендацию / условие класса, которое должно быть выполнено не позднее предписанных классификационным обществом предельных дат), и документы, необходимые для эксплуатации судна, в соответствии с применимыми нормами и правилами. Неадекватные результаты* такой *деятельности указывают, что СУБ является либо несовершенной, либо не функционирующей успешно.*

Все акты, имеющие возможность облегчить подтверждение соответствия требованиям *МКУБ, должны быть открыты для изучения в ходе* такой *проверки. С этой целью Компания должна обеспечить эксперта конвенционными и классификационными документами, относящимися к действиям, предпринятым* ею *для обеспечения выполнения обязательных норм и правил. В этой связи акты* и отчеты *могут быть проверены на предмет их подлинности и достоверности. Следует* также *учитывать, что первоначальные конвенционные акты, оформленные классификационными обществами* (признанными организациями), *могут иметь иной формат и не* быть *связаны со всеми конвенционными свидетельствами, выданными судну.*

Последнее, в частности, может быть обусловлено тем обстоятельством, что освидетельствование для выдачи конвенционного документа проводится классификационным обществом (признанной организацией), а сам документ выдается Администрацией флага.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *результаты* проверки управления Компанией классификационными и конвенционными документами, в частности *их* действия, выполнения рекомендаций, *проведения* освидетельствований, проверок, и т.д.;
- *результаты* опроса НЛ и ряда ключевых специалистов *с целью* проверки *их* понимания классификационных, а также конвенционных норм и правил;
- *тексты* процедур и инструкций, определяющих процесс, который обеспечивает выполнение обязательных международных и национальных требований.

При освидетельствовании полезные результаты может также дать обсуждение на представленных примерах принятого в Компании порядка взаимодействия берегового и/или судового персонала при проверках ее судна(ов) портовыми властями и/или властями государства флага. Эксперту РС при этом особое внимание следует обращать на меры, принимаемые береговым персоналом в отношении оказания помощи судовому персоналу.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *результаты* проверки всех классификационных и конвенционных свидетельств, включая *их* подтверждение, периодические освидетельствования, рекомендации, и т.д.;
- *результаты* проверки копии ДСК (копия не обязательно *должна быть* удостоверена или заверена), включая *его* действие, флаг, тип судна, и т.д.;
- *результаты* опроса лиц командного состава с целью оценки их понимания классификационных и конвенционных норм и правил;
- процедуры и инструкции, определяющие процесс, который обеспечивает соответствие обязательным международным и национальным требованиям;
- результататы проверок портовыми властями и/или властями государства флага .

Полезно обсудить с ключевым судовым персоналом порядок его взаимодействия с портовыми властями и/или властями государства флага.

Параграф 1.2.3.2 МКУБ

МКУБ, п. *1.2.3 Система управления безопасностью должна обеспечивать:*

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

** см. также Перечень кодексов, рекомендаций, руководств, а также других, связанных с безопасностью и охраной инструментов* ИМО, *не имеющих статуса обязательных (*Циркуляр ИМО *MSC.1/Circ.1371)*[*]

МКУБ не требует обязательного согласия со всеми *такими источниками информации. Однако, эксперт вправе поощрить Компанию в применении соответствующих кодексов, руководств и стандартов для конкретных операций путем* оформления *наблюдений*[**] *или отступлений.*

Например:

- рекомендация МАКО № 71, «Рекомендации по разработке судовых технических руководств».
- резолюция *КБМ ИМО* MSC.169 (79), Стандарты по проводимым собственниками судов проверкам и техническому обслуживанию крышек люков навалочных судов.
- Циркуляр КБМ ИМО, MSC/Circ.1093 (17/06/2003), "Руководство по периодическому и техническому обслуживанию спасательных шлюпок, устройств спуска и механизма отдачи гака под нагрузкой"[*].

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- знание НЛ и ключевым персоналом руководящих документов и рекомендаций, а также *способов* их систематического контроля;
- анализ руководящих документов и рекомендаций ИМО, МАКО, *государства* флага, классификационных обществ при проведении анализа СУБ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- оценку *степени* понимания капитаном и лицами командного состава руководящих документов и рекомендаций.

Параграф 1.3 МКУБ

МКУБ, п. *1.3* ***Применение***

Требования настоящего Кодекса могут применяться ко всем судам.

Данный Кодекс обязателен для применения на *всех судах, на которые распространяются положения* Конвенции *СОЛАС, а также на любое иное судно, если* этого *потребует Администрация флага. Для судов, не подпадающих под действие данного Кодекса, "добровольное" свидетельство может быть выдано признанной организацией* (ПО). *Обычно это делается только для судов, имеющих класс* общества - *члена МАКО, но ПО вправе сделать это в особых обстоятельствах по собственному усмотрению.*

При положительных результатах соответствующего освидетельствования СУБ компаний и судов, не подпадающих под действие МКУБ, РС может оформить:

- Временный документ о соответствии (для Компании, управляющей судами, не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС), форма 8.1.2-2;
- Документ о соответствии (для Компании, управляющей судами, не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС), форма 8.1.1-2;

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией ИМО MSC.353(92), которая вступает в силу с 01.01.2015.

[**] Подобного рода наблюдения, они называются «способствующие улучшению деятельности Компании и/или судна», в РС документируются путем оформления Акта о несоответствии / наблюдении (форма 8.1.8). Порядок ее оформления представлен в соответствующих разделах НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

[*] В настоящее время действует циркуляр КБМ ИМО, MSC/Circ.1206 (15/05/2006) - "Меры по предотвращению происшествий со спасательными шлюпками".

- Временное свидетельство об управлении безопасностью (для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС), форма 8.1.4-2;
- Свидетельство об управлении безопасностью (для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС), форма 8.1.3-2.

Параграф 1.4 МКУБ

МКУБ, п. *1.4* ***Функциональные требования к системе управления безопасностью (СУБ)***

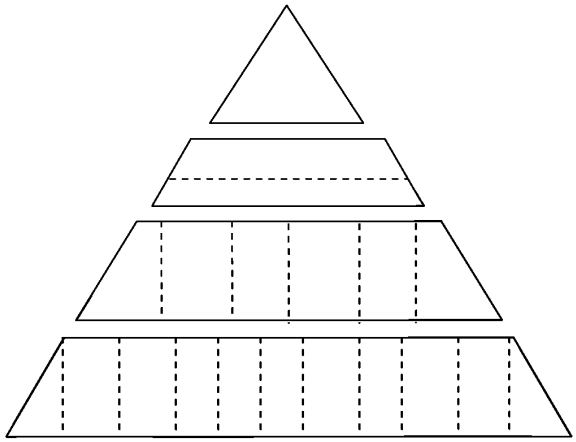
Каждая компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью (СУБ), которая включает следующие функциональные требования:

.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.*

Функциональные требования МКУБ предназначены для того, *чтобы обеспечить осуществление безопасных методов эксплуатации судна посредством процедур и рабочих инструкций,* оформленных в *письменном виде. Данные функциональные требования кратко излагают* те более *подробные требования* к *СУБ, которые* затем *описаны в остальной части МКУБ.*

Наличие указанных выше функциональных требований в СУБ может быть подтверждено путем ознакомления с документацией СУБ, в частности, Руководством по управлению безопасностью.

На рис. 1.4 представлена примерная структура документации СУБ судоходной компании.



Политика Компании в области безопасности и защиты окружающей среды, см. п. *1.4.1* МКУБ

Руководство по управлению безопасностью Компании (береговое / судовое), см. п. *11.3* МКУБ

Процедуры и инструкции Компании по СУБ см. п.п. *3.2*, *5.1*, *6.3*, *8*, *12.4* МКУБ

Перечни контрольных проверок (чек - листы), а также формы отчетных документов, см. п.п. *7*, *10.2.4* МКУБ

Рисунок 1.4. Примерная структура документации СУБ

Документом высшего уровня является Политика Компании в области безопасности и защиты окружающей среды. С ее содержанием должен быть знаком каждый работник Компании, вовлеченный в СУБ, включая членов экипажа(ей) ее судна(ов). В ходе освидетельствования по МКУБ каждый вовлеченный в СУБ работник Компании и каждый член экипажа должен продемонстрировать надлежащее понимание положений этого документа (см. также комментарии к п. *2.2* МКУБ).

Политика компании должна быть утверждена Руководством компании. Объективным доказательством является подписание данного документа первым лицом Компании* с последующим его оформлением в виде отдельного плаката, который вывешивается на видных местах в рабочих помещениях офиса Компании и ее судна(ов).

Руководство по управлению безопасностью (как показывает опыт, данный(е) документ(ы) может быть разработан отдельно для береговых подразделений и отдельно для судов – это документ(ы) второго уровня документации СУБ. Он(и) должен(ны) раскрывать порядок реализации Политики Компании в области безопасности и защиты окружающей среды. В соответствующих разделах этого(их) документа(ов) должен кратко излагаться порядок (принципы) осуществления Компанией / судном функциональных требований МКУБ.

Руководство по управлению безопасностью обычно разрабатывается исходя из структуры и положений соответствующих глав МКУБ. Поэтому, Политика Компании в области безопасности и защиты окружающей среды может быть приведена во втором разделе Руководства по управлению безопасностью. Это обстоятельство не умаляет фундаментального значения Политики Компании в области безопасности и защиты окружающей среды.

Следуя положениям Конвенции ПДНВ, в этом же разделе Руководства по управлению безопасностью приводится политика Компании по предотвращению злоупотребления лекарствами-наркотиками и алкоголем (см. Часть 5 раздела B-VIII/2 Кодекса ПДНВ). Руководство по управлению безопасностью может быть введено в действие путем подписания его первым лицом Компании. В этом случае, если политика была включена в текст данного внутреннего нормативного документа Компании, отдельно подписывать ее нет необходимости.

Документами третьего уровня являются процедуры и инструкции Компании по СУБ. Они разрабатываются для того, чтобы более детально раскрыть отдельные положения Руководства по управлению безопасностью Компании. Сюда, в частности, должны быть отнесены планы действий в чрезвычайных ситуациях, такие как SOPEP, SMPEP и/или ПОС.

Способ введения в действие этих документов, как и документов следующего, четвертого уровня, является ответственностью Компании. Если применимо, они могут подписываться теми должностными лицами, которые отвечают в Компании за осуществление соответствующих процессов. Если необходимо, они могут быть одобрены Администрацией флага или классификационным обществом (признанной организацией) по ее уполномочию.

Контрольные листы проверок (чек - листы), формы отчетных документов и т.д. – это документы четвертого уровня документации СУБ. Они должны помочь исполнителю(ям) правильно осуществлять соответствующие процессы, связанные с функционированием системы управления безопасностью.

С другой стороны, будучи заполненными, контрольные листы проверок, как и формы отчетных документов могут служить подтверждением (объективным доказательством) осуществления соответствующих процессов и/или выполнения соответствующих требований.

При разработке / совершенствовании этой категории документов следует определить способы их заполнения, а также необходимость и минимально допустимые сроки хранения каждого из них.

При необходимости подробная процедура осуществления Компанией / судном функциональных требований МКУБ может быть описано с помощью документов третьего и четвертого уровней документации СУБ, в виде процедур и инструкций, а также блок-схем и соответствующих перечней контрольных проверок (чек - листов).

---

* Ряд Администраций, например, Кипра и Маршалловых островов, предписывают это в качестве обязательного требования.

В этих документах Компания обычно как можно более подробно раскрывает, каким образом в ее офисе(ах) и на судне(ах) должно обеспечиваться выполнение применимых требований и рекомендаций международных конвенций СОЛАС, МАРПОЛ, МОТ, МППСС, ПДНВ и т.п., а также Администрации(й) флага(ов), классификационных(ого) обществ(а), организаций морской отрасли, предприятий-изготовителей оборудования и т.п.*

МКУБ, п. *2* ***ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ***

Параграф 2.1 МКУБ

МКУБ, п. *2.1 Компания должна выработать политику в области безопасности и защиты окружающей среды, которая предусматривает пути достижения целей, указанных в пункте 1.2.*

Ответственностью Компании является определение и документирование ее политики в области безопасности и защиты окружающей среды, которая должна описать, как будут достигаться цели, указанные *в параграфе 1.2.*

Политика компании – фундаментальный документ, он *формирует важнейшую часть системы управления безопасностью компании. Процедуры и все цели более низкого уровня должны быть направлены на поддержание общих целей, установленных* именно *в политике.*

Если Компания с целью улучшения функционирования СУБ *сочла* полезным *включить и сделать обязательными какие-либо из применимых кодексов, руководств и стандартов, упомянутых в параграфе 1.2.3.2, это должно быть поддержано и поощрено экспертом.*

В дополнение к списку документов, упоминаемых в параграфе 1.2.3.2, в ходе освидетельствования СУБ Компании или судна целесообразно также принять во внимание положения:

- НД № *1-0131-025.3-R*, Резолюция ИМО *A.996(25)* "Кодекс по внедрению обязательных инструментов ИМО 2007 года";
- НД № *1-0402-071-R*, Основные международные и национальные документы, относящиеся к системе управления безопасностью (эти документы обязательны для судов, плавающих под Российским флагом).

Примеры объективных доказательств, выявляемых как в офисе, так и на судне, могут включать:

- копии политики, оформленной в виде документа;
- установленные цели в области безопасности и защиты окружающей среды.

Как упоминалось выше, хорошей практикой является размещение политики, оформленной в виде плаката, во всех рабочих помещениях Компании / судна. Также хорошей морской практикой является размещение плаката с указанием линий связи с назначенным лицом и должностным лицом компании, ответственным за охрану (ДЛК), предписанным Кодексом ОСПС.

* В отношении документации по системе управления безопасностью см. также пояснения к п. *11* МКУБ.

Параграф 2.2 МКУБ

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

Компания отвечает за обеспечение того, чтобы весь соответствующий персонал на всех уровнях, включая персонал на судне и субподрядчиков, имеющих обязанности, относящиеся к СУБ, знал и понимал ее политику.

Одним из способов достижения данной цели может быть проведение собеседования при приеме на работу сотрудников Компании и члена экипажа с заполнением соответствующих отчетных документов. При использовании субподрядчика в соглашении с ним четко указывать ответственность последнего в отношении соблюдения применимых положений политики и требований документации СУБ. Данное требование проверяется при проведении освидетельствований по МКУБ.

Всесторонние и действенные внутренние проверки СУБ, анализы СУБ, корректирующие и предупреждающие действия, а также другие процессы управления играют важную роль в обеспечении функционирования и поддержания политики компании.

Примеры объективных доказательств, выявляемых как в офисе, так и на судне, могут включать:

- *результаты* опросов соответствующего персонала Компании / судна, *проводимых* для определения уровня *его* осведомленности и понимания;
- записи *о* внутренних и внешних проверках / освидетельствованиях;
- записи о корректирующих и предупреждающих действиях и их анализе;
- планы и отчеты о техническом обслуживании судна и его оборудования.

МКУБ, п. *3* ***ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КОМПАНИИ****.

** см. также Руководство по эксплуатационному осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) компаниями (*Циркуляр ИМО *MSC-MEPC.7/Circ.5)*[*]

Параграф 3.1 МКУБ

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

"Компания", как определено в п. *1.1.2 МКУБ, помимо собственника судна, является синонимом для "лица", упоминаемого в п. 3.1.*

---

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией ИМО MSC.353(92), которая вступает в силу с 01.01.2015. Дополнительно отметим, что с 28.06.2013 циркуляр MSC-MEPC.7/Circ.5 заменен циркуляром MSC-MEPC.7/Circ.8, Пересмотренное руководство по эксплуатационному осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) компаниями.

Администрация флага должна иметь подробные данные о лице(ах), которое(ые), приняло(и) ответственность за эксплуатацию судна от собственника и которое(ые) при этом согласился(лись) принять на себя все обязанности и всю ответственность, наложенную в соответствии с МКУБ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- копию письма собственника судна в Администрацию флага делегирующего обязанность и всю ответственность, возложенную МКУБ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- подробные данные собственника / оператора, которые приводятся в СУБ и соответствуют данным, содержащимся в действующих ДСК, СвУБ и СвОС;
- реквизиты Компании, приведенные в ДСК и СвУБ, идентичны информации, указанной в ЖНР (Журнале непрерывной регистрации истории судна).

К сказанному можно добавить, что в настоящее время Компания идентифицируется следующими элементами:

- название;
- адрес;
- уникальный идентификационный номер ИМО*.

Указанные элементы могут встречаться в:

- Документе о соответствии компании;
- Свидетельстве об управлении безопасностью;
- Международном свидетельстве об охране судна;
- Письме об одобрении Плана охраны судна;
- Журнале непрерывной регистрации истории судна;
- письменном договоре (например, бербоут - чартере) между собственником судна и лицом (физическим или юридическим), которое является Компанией для данного судна;
- записях на сайте ***EQUASIS***.

При освидетельствованиях по МКУБ, а также при оформлении соответствующих документов эксперту РС следует убедиться в идентичности реквизитов компании, приведенных в перечисленных выше документах.

Параграф 3.2 МКУБ

МКУБ, п. *3.2* *Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающих на них влияние. Эти ответственность, полномочия и взаимоотношения должны быть оформлены документально.*

Компания должна определить и документально оформить ответственность и полномочия всего берегового и судового персонала, вовлеченного в СУБ, в должностных инструкциях.

В должностные инструкции следует включать следующие сведения*:*

- название подразделения / судна;
- должность (например, должностная инструкция второго механика / суперинтенданта / оперативного менеджера / капитана, и т.д.);
- квалификацию, требуемую для исполнения должности;
- линии связи в отношении предоставления отчетности, включая НЛ;
- общие обязанности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды;
- конкретные обязанности;
- обязанности по тревогам;

и полезно включать порядок *замещения персонала в случае* его *отсутствия. Компания должна определить уровень компетентности, требуемый для конкретных типов судов, которыми она управляет.*

---

* Обязателен для Компаний, оперирующих судами, отвечающими требованиям Конвенции СОЛАС.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- наличие у Компании разработанной организационной структуры и должностных инструкций, устанавливающих ответственность и полномочия всего персонала, вовлеченного в СУБ;
- контроль субподрядчиков, вовлеченных в СУБ, в отношении выполнения своих обязанностей;
- проверку того, что субподрядчик полностью отвечает требованиям, изложенным в СУБ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- должностные инструкции судового персонала, вовлеченного в СУБ;
- знание судовым персоналом линий связи с НЛ и ДЛК.

Параграф 3.3 МКУБ

МКУБ, п. *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.*

Назначенное(ые) лицо(а) вправе официально потребовать от высшего руководства компании выделение ресурсов для выполнения им своих функций. Ответственность высшего руководства заключается в *оценке требований и принятии соответствующего решения.*

Высшее руководство Компании должно заявить, что надлежащие ресурсы и поддержка с берега будут обеспечиваться в любое время, и принять это заявление *в качестве* одного из элементов *своей политики.*

Компания должна разработать процедуры по определению ресурсов, необходимых для поддержания эксплуатационной безопасности ее *флота.*

Ресурсы могут включать: персонал, включая *его подготовку, снабжение судов необходимым* количеством *запасных частей и запасов, и т.д.*

Компания должна удостовериться, что поддержка с берега доходит до судна(ов) в полном объеме.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- отчеты о внутренних проверках, анализах СУБ береговым персоналом, анализах *СУБ* капитанами, отчеты о техничечском состоянии судна(ов), отчеты о деятельности, и т.д.;
- отчеты о выполнении заявок с судов.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- состояние судна, демострирующее, что необходимые ресурсы были выделены и обеспечена необходимая поддержка с берега;
- записи об обучении и тренировках;
- отчеты о доставке на судно запасных частей и оборудования;
- документальное подтверждение того, что запросы капитана о поддержке с берега были удовлетворены.

Параграф 4 МКУБ

МКУБ, п. *4* ***НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО (ЛИЦА)****.

** см. также Руководство по квалификации, подготовке и опыту, необходимых для выполнения функций назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)* (Циркуляр ИМО *MSC-MEPC.7/Circ. 6)*[*]

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.

Основным условием выполнения требования данного параграфа является *прямой доступ назначенного лица (НЛ) к высшим уровням руководства Компании. Эксперт должен* убедиться *не только* в том, *что такой доступ существует, но также и* в том, *что НЛ может его успешно использовать для обеспечения* судов *необходимыми ресурсами и поддержкой с берега.*

Кодекс не определяет ни квалификацию НЛ, ни должность, которую он должен занимать в структуре Компании. НЛ должно иметь влияние на процессы принятия решения в Компании, для этого НЛ должно обладать соответствующими полномочиями, а также профессиональными качествами[*]*, которые придадут ему необходимый вес при распределении ресурсов*, особенно, когда их *недостаточно.*

Прямой доступ к высшему руководству Компании может быть официально установлен в структурных схемах, должностных инструкциях или других документах, в которых определены полномочия и обязанности. Доказательства, что такой *доступ реален и результативен, могут быть получены, например, из обычных и специальных сообщений, различной корреспонденции, протоколов совещаний руководящего состава, в которых участвовало НЛ, и предпринятых* затем *действий.*

Чтобы быть в состоянии отслеживать все *аспекты безопасности и предотвращения загрязнения* при *эксплуатации каждого судна, НЛ должно иметь знания и опыт* участия в *судовых операциях, и быть полностью информирован о СУБ Компании, а также ее документации. Доказательства квалификации, опыта и обучения должны быть доступны* во время освидетельствования СУБ, *чтобы подтвердить компетентность НЛ.*

Отслеживание и обеспечение связи между судном и береговой организацией может включать действия, такие как посещения судна, обзоры и анализы сообщений об авариях, опасных происшествиях и несоблюдении требований, отчетов о внутренних проверках, актов о проверках, протоколов заседаний судовых комитетов по безопасности, докладов об учениях и тренировках. Вся подобная информация должна быть надлежащим образом обработана и передана тем, кто отвечает за соответствующие области деятельности.

---

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией ИМО MSC.353(92), которая вступает в силу с 01.01.2015. Перевод Циркуляра ИМО MSC-MEPC.7/Circ. 6 представлен в п. 4.4 настоящего документа.

[*] По экономическим соображениям далеко не каждая Компания может позволить себе иметь персонал, который бы подчинялся только НЛ. С другой стороны, как показывает опыт, эффективная работа СУБ во многом определяется личностными качествами этого человека или людей. Это, прежде всего: порядочность, добросовестность, лидерские качества, желание и умение работать с людьми (в команде), способность принять решение и нести ответственность за его последствия. Впрочем, возможно, этими качествами должен обладать каждый хороший профессионал.

Обычно считается, что НЛ должно отвечать за полное администрирование документации по системе управления, планирование и проведение внутренних проверок, а также действовать как единственный канал для всех контактов между экипажами судов и организацией на берегу. На самом деле НЛ является человеком, отвечающим за обеспечение наличия и правильного функционирования таких процессов.

Функции НЛ зачастую совмещаются с другими обязанностями, такими как технический суперинтендант или менеджер по эксплуатации, и эксперт должен сознавать возможность его серьезной загруженности подобными обязанностями, что отрицательно сказывается на результативности такой должности. Возможны также злоупотребления служебным положением. Например, в тех случаях, когда НЛ будет должно привести доводы в пользу расходов на статьи, связанные с безопасностью, будучи при этом менеджером, который управляет соответствующим бюджетом.

Формулировка ряда требований Кодекса основывается на условии, что в компаниях, к которым он применим, будут разделяться роли и обязанности, что может быть невыполнимо, например, когда единственное судно эксплуатируется своим владельцем-капитаном. В Кодексе НЛ заявлено, как береговая должность, и потому, вроде бы, не может быть таким капитаном.

Чтобы должным образом оценить менеджмент компаний, где капитан является владельцем, эксперт должен понимать, что такое разделение будет возможно не всегда. Есть два подхода, которые подобные компании могут использовать, чтобы обеспечить свое соответствие требованиям Кодекса:

1) назначить две или более ролей одному и тому же человеку, или
2) нанять внешних подрядчиков для исполнения функций назначенного лица.

Независимо от решений, которые примет Компания, эксперт должен интересоваться тем, успешно ли обеспечены эксплуатационные и административные аспекты ее управления, а не тем, в какой мере они совпадают с организационной структурой, подразумеваемой текстом Кодекса. Например, успешно ли выполнены анализы системы управления, выявлены ли ее недостатки, проанализированы ли они и исправлены, даже, несмотря на то, что всем процессом может управлять один капитан.

Владелец-капитан может действовать как НЛ при условии, что он сможет продемонстрировать, что аспекты безопасности и предотвращения загрязнения при эксплуатации его судна отслеживаются успешно. Как владелец, он является наивысшим уровнем управления, он же отвечает за выделение соответствующих ресурсов и может обеспечить надлежащую поддержку с берега, например, устанавливая связи и договоренности на случай непредвиденных обстоятельств с агентами или иными третьими сторонами.

Если Компания решила нанять внешних подрядчиков, необходимо рассмотреть ряд дополнительных факторов, а именно:

1) прозрачность договорных отношений с подрядчиком, включая любые обязательства, налагаемые на Компанию;
2) основания, по которым был сделан выбор того или иного подрядчика;
3) способность подрядчика выполнить возлагаемые на него функции;
4) своевременность, частота, полнота и результативность взаимодействия между подрядчиком и Компанией.

Возможно, данная Компания будет не единственным клиентом данного контрагента, а предоставление подобных услуг будет, возможно, не единственной деятельностью этого подрядчика. Поэтому важно убедиться в том, что этот подрядчик тратит достаточное количество времени и ресурсов для выполнения своих обязательств перед данной Компанией, и что Компания способна связаться с этим подрядчиком, если необходимо.

В некоторых случаях судно может *быть единственным "участком" Компании, и* данная *мера предосторожности* может *быть необходима для дистанционного дублирования компьютерных систем и файлов, а также сохранения на берегу копий важных документов в бумажном виде.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- описание обязанностей, полномочий и линий связи;
- собеседования с целью определить понимание функций и особенностей НЛ;
- доказательства отслеживания аспектов безопасности и предотвращения загрязнения при эксплуатации судна, такие как анализ отчетов о проверках, авариях, опасных происшествиях, несоблюдении требований, и т.д.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- собеседования с целью определить понимание функций и особенностей НЛ;
- способы связи;
- направляемые требования.

Параграф 5.1 МКУБ

МКУБ, п. *5* ***ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КАПИТАНА***

МКУБ, п. *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.*

Компания с учетом своей структуры, типа и способа *эксплуатации судов должна определить и документировать обязанности и методы,* посредством которых *капитан* сможет *выполнить эти функции.*

Ответственность капитана в широком смысле может содержаться в любой части документации СУБ.

Как показывает опыт, ответственность капитана приведена в Руководства по управлению безопасностью компании, который посвящен капитану.

Параграф 5.1.1 МКУБ

МКУБ, п. *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;*

*"**Реализация политики в области безопасности и защиты окружающей среды**" на борту является ответственностью капитана* судна. *Успешность ее осуществления может быть подтверждена удовлетворительными* результатами *проверки различных судовых служб.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- сообщения об авариях, опасных ситуациях, невыполнении требований, ущербе, загрязнении окружающей среды и ответные действия Компании.;
- доказательства, подтверждающие, что заседания комитета по безопасности, учения по тревогам, обучение по вопросам, связанным с безопасностью, осуществляются успешно и планомерно.

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- наличие политики на видных местах;
- понимание политики лицами командного состава и экипажем, продемонстрированное в ходе освидетельствования;
- сообщения об авариях, опасных ситуациях, невыполнении требований, ущербе, загрязнении окружающей среды;
- доказательство обеспечения безопасных условий работы и техники безопасности.

Параграф 5.1.2 МКУБ

МКУБ, п. *5.1 Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:*

...

.2 побуждения экипажа к соблюдению этой политики;

*"**Побуждения экипажа**" капитан сможет достичь, объясняя* членам экипажа, *какую* они *могут извлечь личную пользу из реализации политики и положительного восприятия* своей *сопричастности* к ней.

Это может быть достигнуто путем проведения бесед *капитана или уполномоченного* им *лица старшего командного состава (например, при проведении технической учебы или разборе учений по тревогам) с членами экипажа, которые задействованы в реализации целей Компании и непрерывном совершенствовании СУБ.*

Наличие *мотивации экипажа может быть установлено в ходе собеседований* с членами экипажа.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- доказательства, подтверждающие, что заседания комитета по безопасности, учения по тревогам, обучение по вопросам, связанным с безопасностью, показ фильмов по безопасности осуществляются успешно и планомерно;
- доказательства, подтверждающие, что для дальнейшего побуждения экипажа организуются обсуждения, лекции, конкурсы по безопасности, учреждение премий за безаварийную эксплуатацию и т.п.

Особенно эффективным «в отношении ... побуждения», как показывает опыт, является практикуемое некоторыми компаниями участие капитана в определении размеров вознаграждений отдельным членам экипажа, в частности, за безаварийную эксплуатацию своего судна.

Параграф 5.1.3 МКУБ

МКУБ, п. *5.1 Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:*

...

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

Примеры объективных доказательств на борту судна можно найти в *книге приказов капитана и журнале распоряжений капитана (по вахте).*

Параграф 5.1.4 МКУБ

МКУБ, п. *5.1 Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:*

...

.4 проверки выполнения предъявляемых требований; и

Капитан вправе поручить проверку лицам командного состава, но он остается ответственным за применение методов, определенных и документированных Компанией.

Чек-лист может быть полезен капитану для проверки соблюдения установленных требований по действиям / деятельности, осуществляемым членами экипажа.

Эксперт может проверить, как выполнены эти действия на борту путем непосредственного наблюдения и/или опроса членов *экипажа.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- используемый капитаном чек-лист по проверкам;
- подтверждение при проверке капитана, что различные требования СУБ, такие как ведение судового журнала, журнала учета нефтяных операций, записей об учениях, расчеты остойчивости, составление плана рейса и т.д. выполнены.

Параграф 5.1.5 МКУБ

МКУБ, п. *5.1 Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:*

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

Капитан, как лицо, несущее ответственность за все, что происходит *на борту, должен информировать Компанию о всех недостатках СУБ.*

Информация о недостатках СУБ должна, по возможности, включать предложения о корректирующих действиях и рекомендациях по улучшению СУБ.

Эксперту следует убедиться, что Компания определила способы и сроки проведения анализов СУБ капитаном на борту судна[**].

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- доказательства, подтверждающие, что анализы СУБ капитанами были получены с судов в пределах предписанного периода времени (не превышающего года);
- доказательства, подтверждающие, что анализы СУБ капитанами проанализированы и, если необходимо, были предприняты необходимые последующие действия;
- доказательства, подтверждающие, что в анализах СУБ капитанами отражены все элементы СУБ;
- доказательства, подтверждающие, что анализы СУБ капитанами дают ясную картину в отношении внедрения и поддержания СУБ на судах, и необходимые предложения по совершенствованию СУБ отражены в них.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- доказательства, подтверждающие, что анализ СУБ капитаном был направлен в Компанию в пределах предписанного периода времени (не превышающего года);
- доказательства, подтверждающие, что в анализах СУБ капитанами отражены все элементы СУБ;
- доказательства, подтверждающие, что анализы СУБ капитанами дают ясную картину в отношении внедрения и поддержания СУБ на судах, и необходимые предложения по совершенствованию СУБ отражены в них;

---

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ MSC.273(85).

[**] Некоторые компании допускают оформление такого анализа после того, как капитан списался с судна, выполнив свой контракт, но до окончательного расчета по нему. В этом случае анализ СУБ он может оформить и на берегу. МКУБ не запрещает подобной практики.

- доказательства, подтверждающие, что Компанией предприняты необходимые своевременные ответные действия по вопросам, поднятым в анализе СУБ.

Параграф 5.2 МКУБ

МКУБ, п. *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.*

СУБ должна установить и задекларировать высшие полномочия и свободу действий капитана в отношении принятия любых решений, которые *сочтет необходимыми* и *наилучшими в интересах экипажа, пассажиров, судна, а также окружающей среды.*

Высшие полномочия капитана необходимо оформить документально с переводом на английский язык, например, в разделе Руководства по управлению безопасностью компании (судна), посвященном капитану. Это сможет упростить взаимодействие капитана с проверяющим(и) инспектором(ами) контроля государства порта (ИКГП).

Высшие полномочия капитана распространяются на все обстоятельства.

Эксперт должен проверить, что Компания документально определила высшие ответственность и полномочия капитана в отношении судовых операций, как указано в резолюции ИМО A.443 (XI) "Решение капитана относительно морской безопасности и защиты морской среды".

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- доказательства осуществления капитанами "высших полномочий" в рамках СУБ (если это имело место).

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- доказательства осуществления капитанами "высших полномочий" в рамках СУБ (если это имело место);
- результаты собеседования с капитаном судна в отношении понимания значения "высших полномочий" по СУБ и возможности принятия решений относительно безопасности и предотвращения загрязнения, а также запроса помощи от компании, в случае необходимости;
- подтверждение капитаном своих высших полномочий по таким вопросам, как запрос о помощи буксиров, использование открытой формы Ллойда для запроса помощи при спасении, отступление от установленных процедур, если этого требует ситуация.

МКУБ, п. *6* ***РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ***

Параграф 6.1.1 МКУБ

МКУБ, п. *6.1* *Компания должна обеспечить, чтобы капитан:*

.1 *имел надлежащую квалификацию для управления судном;*

Квалификация капитана, проверяемая Компанией перед его *назначением на судно, может быть определена в отношении следующего:*

1) *действия и подлинности свидетельства о компетентности (диплома), отвечающего требованиям государства флага и Конвенции ПДНВ;*
2) *предыдущего опыта работы на судне подобного типа;*
3) *сведений о деятельности, включая* полученные *от предыдущих работодателей, если* они *доступны;*
4) *дополнительных требований, установленных компанией.*

Дополнительные требования, помимо тех, что определены применимыми положениями Конвенции ПДНВ, могут относиться к квалификации, опыту и/или личностным качествам специалистов, которых Компания направляет для работы капитанами на свои суда.

Если дополнительные требования определены, эксперту следует проверить, оформлены ли данные требования в письменном виде и контролирует ли компания их выполнение при назначении специалиста на должность капитана. Ведется ли мониторинг соответствия данным требованиям со стороны компании при выполнении капитаном своих обязанностей, например, посредством анализа поступающих с судна сообщений, отчетов, анализов СУБ капитана. Ведется ли контроль со стороны компании за изменением персонального состава специалистов, назначавшихся капитанами на суда Компании.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- копии свидетельств о компетентности (дипломов) капитана, надлежащим образом подтверждающих соответствие требованиям Конвенции ПДНВ;
- резюме капитана, где указан предыдущий опыт работы на судах подобного типа;
- письменно оформленные минимальные требования компании применительно к квалификации и опыту капитана.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- оригинал свидетельства о компетентности (диплома) капитана, надлежащим образом подтверждающего его соответствие требованиям Конвенции ПДНВ;
- постоянно действующие приказы и распоряжения капитана.

Параграф 6.1.2 МКУБ

МКУБ, п. *6.1 Компания должна обеспечить, чтобы капитан:*

...

.2 был полностью осведомлен о СУБ компании; и

*Компания должна обеспечить, чтобы капитан был "**полностью осведомлен**" обо всех требованиях, относящихся к ее политике в области безопасности и защиты окружающей среды.*

В ходе собеседования эксперт должен удостовериться, что капитан полностью осведомлен о СУБ. Объективными доказательствами могут служить записи о его *участии в регулярных встречах с руководством Компании, присутствии на семинарах или учебных сборах по СУБ.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- отчетные документы об аттестации и повышении квалификации капитана, а также контроль их со стороны Компании;
- записи о регулярных инструктажах по СУБ, проводимых в Компании с капитанами;
- периодические анализы СУБ капитанами.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- знания, оцененные в процессе собеседования, процедур по СУБ;
- записи о проведении совещаний по СУБ, если применимо.

Параграф 6.1.3 МКУБ

МКУБ, п. *6.1* *Компания должна обеспечить, чтобы капитан:*

...

.3 *получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.*

В процессе собеседования эксперт должен *убедиться, что капитан получает полную поддержку от компании для выполнения своих обязанностей по реализации политики Компании в области безопасности и защиты окружающей среды. Доказательством такой поддержки может быть* то, как *Компания отвечает на запросы, направлявшиеся капитаном.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- отчетные документы по анализу и ответным действиям компании, совещаниям по безопасности;
- факты, подтверждающие своевременность реагирования Компании на запросы капитана о технической поддержке, запасных частях, устранении недостатков, дополнительном обучении персонала, помощи в чрезвычайных обстоятельствах, и т.д.;
- предпринимаемые Компанией меры в отношении недостатков, указанных в актах приема-передачи дел капитанами.

Параграф 6.2 МКУБ

МКУБ, п. *6.2* *Компания должна обеспечить, чтобы каждое судно было:*

.1 *укомплектовано квалифицированными, дипломированными и годными в медицинском отношении моряками согласно международным и национальным требованиям; и*

.2 *укомплектовано должным образом, чтобы охватить все аспекты безопасного выполнения работ на борту судна.**

** см. также Принципы минимального безопасного состава экипажа судна, одобренные Резолюцией ИМО A.1047(27)*.*

*"**Требования по укомплектованию ... моряками**" описываются в нормативных документах Администрации флага и могут быть ужесточены Компанией, при необходимости. Стандарты по дипломированию и подготовке конкретных судовых специалистов приведены в Конвенции ПДНВ, с поправками. Компании должны быть известны данные требования/стандарты с учетом типа(ов) и способа эксплуатации судов.*

Принципы минимального безопасного комплектования экипажа судна и форма Документа о минимально безопасном составе экипажа представлены в Резолюции ИМО A.1047(27). Теперь ссылка на эту резолюцию включена в текст Кодекса, что свидетельствует о ее несомненной значимости для международного судоходства.

*"**Квалифицированными ... моряками**"* Компания *может быть обеспечена, установив процедуры по подбору судового персонала (например, путем анализа резюме, информации с прежних мест работы, собеседования, аттестации персонала внутри компании и т.д.). В случае, если подбор экипажа осуществляется через крюинговое агентство, Компания должна установить процедуры проверки соответствия* деятельности такого *агентства политике Компании. Данная процедура должна описывать конкретизирует* порядок *подбора* судового персонала и взаимодействие компании с крюинговым агентством.

*"**Медицинская пригодность**", как предписано поправками к Конвенции ПДНВ, подразумевает, что компания осуществляет соответствующие действия* в этой области. *Доказательствами таких действий*

* Подчеркнутый текст внесен резолюцией ИМО MSC.353(92), которая вступает в силу с 01.01.2015.

могут *служить сертификаты и/или подтверждения в книжках моряка, а также* записи о прохождении *членами экипажа медицинского освидетельствования в сроки, установленные Администрацией флага.*

Некоторые компании имеют свои собственные медицинские центры, обеспечивающие медицинское освидетельствование поступающих на работу, а также действующих сотрудников. При всех достоинствах политики компании в области медицинской пригодности не всегда возможно выявить все медицинские проблемы, которые могут существовать у члена экипажа, поступающего на судно.

Некоторые Компании установили официальную политику, а также порядок контроля экипажа в отношении *употребления наркотиков и алкоголя. Такая политика является действенным методом, способным обеспечить медицинскую пригодность судового персонала.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- задокументированные процедуры набора берегового и судового персонала, включающие и минимальные требования к их квалификации;
- резюме сотрудников, удовлетворяющие установленным минимальным требованиям;
- задокументированные процедуры Компании по контролю сроков действия сертификатов, дипломов и квалификационных свидетельств судового и берегового персонала.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- укомплектование судна в соответствии с Документом о минимально безопасном составе экипажа, требуемом государством флага;
- рабочие дипломы лиц командного состава, надлежащим образом подтвержденные государством флага;
- действующие дипломы и сертификаты, отвечающие конкретному(ым) типу(ам) судна в соответствии с Конвенцией ПДНВ;
- действующие сертификаты о медицинской пригодности и акты медицинского освидетельствования.

Параграф 6.3 МКУБ

МКУБ, п. *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.*

В соответствии с положениями Конвенции *ПДНВ Компания должна предоставить капитану каждого судна, письменные инструкции, устанавливающие политику и процедуры. Данные инструкции должны обеспечивать возможность ознакомления вновь назначенного на судно персонала с судовым оборудованием, рабочими процессами и другими мерами, необходимыми для надлежащего выполнения* ими *своих обязанностей, до вступления в должность.*

*"**Новые должности**" применительно к судовому персоналу могут включать другое судно, другую работу или перемещение по службе.*

*"**Инструкции, с которыми необходимо ознакомиться**" – это инструкции, определяющие роль* каждого *члена экипажа в рамках судовой организации и обеспечивающие* его *подготовку до вступления в должность. Эти инструкции могут включать обязанности и полномочия члена экипажа,* его *взаимосвязи с другими* лицами, *вовлеченными в СУБ.*

*"**Инструкции ... до выхода в море**" могут включать расположение спасательных* средств, *обязанности по тревогам, содержать конкретные ссылки на требованиями по безопасности из Руководства по обучению,* предписанного Конвенцией *СОЛАС.*

Данные инструкции могут быть оформлены в виде каютных карточек, которые составляются на каждого члена экипажа.

"Ознакомление" *– процесс, позволяющий человеку, впервые поступающему на судно или получившему новое назначение, ознакомиться с данным судном, его механизмами, системами, оборудованием и* способами их *эксплуатации. Ознакомление может быть проведено путем:*

1) *работы в качестве дублера;*
2) *получения инструкций, с которыми необходимо ознакомиться, на языке, понятном моряку;*
3) участия в *семинарах на берегу, финансируемых промышленностью или Компанией;*
4) *наблюдения* за действиями *на борту, пока судно находится в порту;*
5) использования *наглядных пособий, таких как видеофильмы, справочники и инструкции по эксплуатации.*

Выбор и уровень детализации ознакомления будет зависеть от индивидуального опыта и будущих должностных *обязанностей. Если до выхода в море конкретные люди требуют* более *глубокого ознакомления со* своими *обязанностями, Компания должна разработать соответствующий план* ознакомления и обеспечить его выполнение. *Пример: план ознакомления с оборудованием мостика или машинного отделения.*

Система ознакомления должна применяться также к новому или назначаемому на новую должность береговому персоналу, если в его обязанности входят вопросы *безопасности и предотвращения загрязнения. Это*, например, *может относиться к суперинтендантам* при принятии *Компанией* нового *типа судна.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- оформленную в виде документа программу обучения членов экипажей;
- отчетные документы по семинарам и курсам обучения;
- проведение Компанией аттестации берегового и судового персонала и ее анализ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- полученные путем опросов и наблюдений за действиями членов экипажа доказательства того, что они надлежащим образом понимают судовые процедуры СУБ (примеры: допуск к выполнению опасных работ, использование чек-листов по бункеровке*, и т.д.);
- проведение учений и тревог, в соответствии с положениями Конвенции СОЛАС, Руководства по СУБ, Плана SOPEP, и т.д.;
- должным образом заполненные чек-листы по ознакомлению судового персонала.

Параграф 6.4 МКУБ

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

Компания должна обеспечить весь персонал, вовлеченный в СУБ, информацией относительно обязательных требований соответствующей(их) Администрации(й), а также применимых кодексов и руководств.

Эта информация может быть доведена путем:

1) *письменных инструкций;*
2) *описания должностных обязанностей;*
3) *официальных обсуждений с представителями Компании.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- наличие актуализированной нормативной библиотеки компании;
- задокументированную процедуру управления нормативной библиотекой Компании.

* Допуски к выполнению опасных работ и действия по бункеровке должны быть надлежащим образом документированы.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- судовую техническую библиотеку, полную, управляемую и актуализированную;
- задокументированную процедуру управления нормативной библиотекой на судне;
- понимание членами экипажа норм, правил, кодексов и руководств.

Параграф 6.5 МКУБ

МКУБ, п. *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.*

Компания должна определить специалиста(ов) на берегу и на судне(ах), отвечающего(их) за подготовку и обучение персонала*, *соответствующих поставленным задачам с учетом следующих факторов:*

1) *предыдущего образования и опыта;*
2) *уровня профессионализма в эксплуатации оборудования;*
3) необходимости *ознакомления с новым оборудованием;*
4) необходимости *ознакомления с оборудованием при переходе на другой тип судна;*
5) *учений по тревогам;*
6) *результатов внутренних проверок.*

Обучение может сопровождаться использованием визуальных пособий таких, как видеофильмы, руководства и инструкции по эксплуатации, или может осуществляться *под непосредственным наблюдением наставника.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- план обучения персонала в Компании и на судне;
- отчетные документы по подготовке и обучению персонала на берегу.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- отчетные документы по учениям и тренировкам судового персонала;
- отчеты по внутренним проверкам.

Параграф 6.6 МКУБ

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

Компания должна установить рабочий(ие) язык(и) на борту и требуемый уровень знания иностранных языков для членов экипажа.

Решение Компании относительно рабочего(их) языка(ов) на ее судне(ах) необходимо оформить документально с переводом на английский язык, например, в разделе Руководства по управлению безопасностью компании (судна), (разделе 6, если этот документ разрабатывался в строгом соответствии со структурой МКУБ). Это сможет упростить взаимодействие капитана с проверяющим(и) инспектором(ами) контроля государства порта (ИКГП).

Объем и детализация документации по СУБ определяются возможностью понимания всем судовым персоналом назначенных ему функций.

---

* Включая лиц, которых Компания планирует использовать для проведения внутренних проверок, см. п. *12* МКУБ.

В случае отсутствия перевода документации на рабочие языки всех членов экипажа, эксперту следует искать объективные доказательства надлежащего ознакомления с СУБ в объеме, *применимом* к конкретной должности[*]. *Записи о* проведении *соответствующих учебных занятий должны сохраняться.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- акты внутренних проверок, технические акты, циркуляры и т.д.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- постоянные приказы, распоряжения на ночную вахту, указания по работе, расписания по тревогам, и т.д.

Параграф 6.7 МКУБ

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

Эксперт должен проверить достаточность и однозначное понимание инструкций на понятном экипажем языке. Это может быть подтверждено наблюдением за учениями. Доказательства способности персонала судна общаться между собой *могут быть получены* в ходе *проверки выполнения приказов, отданных по просьбе эксперта лицами командного состава.*

Эксперт должен проверить наличие процедур, обеспечивающих эффективное общение на борту. Должны существовать соответствующие *документальные доказательства, например,* полученные *от агентств по найму при подборе моряков, а также в ходе аттестаций экипажа.* Члены экипажа, *ответственные за безопасность пассажиров в случае аварии судна должны быть способны общаться с ними результативно.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- установление в СУБ рабочего*(их)* языка*(ов)*;
- минимальные требования Компании относительно знания языка*(ов)* членами экипажа;
- экземпляр(ы) судовой роли.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- способность членов экипажа понимать друг друга, оцененную путем наблюдения за их действиями в ходе учебных тревог и выполнения судовых процедур;
- понимание членами экипажа, оцененное путем опросов, признаков аварии и работоспособности на борту, а также руководств по безопасности.

Параграф 7 МКУБ

МКУБ, п. *7* ***СУДОВЫЕ ОПЕРАЦИИ***[*]

Компания должна установить порядок подготовки планов и инструкций, включая, если необходимо, перечни контрольных проверок[**]*, относительно проведения основных операций на судне, касающихся безопасности персонала*[**]*,*

---

[*] В офисе Компании наиболее осведомленным в вопросах СУБ является назначенное лицо; на судне – капитан. Если в отношении СУБ матрос может назвать назначенное лицо и объяснить, как с ним связаться, а также своими словами изложить политику Компании в области безопасности и защиты окружающей среды, это может служить достаточным примером соответствия требованиям. На судне для лиц командного состава минимальный объем знаний по СУБ может быть определен, например, исходя из вопросов, представленных в п. 5 резолюции ИМО A.1052(27).

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.104(73).

[**] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

судна и предотвращения загрязнения. Различные связанные с этим задачи должны быть определены и поручены квалифицированному персоналу.

*"**Основные операции на судне**" в контексте безопасности и предотвращения загрязнения означают:*

1) *любые операции, для которых обязательными правилами и нормами предписаны требования по их выполнению или установлены требования в отношении планов, процедур, инструкций, записей и контрольных листов;*
2) операции, которые *связаны с типом конкретного судна и могут нанести ущерб безопасности и предотвращению загрязнения, по величине больший, чем* это *допускается Компанией;*
3) операции, *для которых* существуют *рекомендации ИМО, Администраций, классификационных обществ и других организаций морской отрасли (см.* п. *1.2.3.2* МКУБ*)* в отношении *безопасной практики эксплуатации судна и безопасных для человека условий труда (см.* п. *1.2.2.1* МКУБ*);*[***]
4) операции, *которые, по мнению Компании, могут создавать опасные ситуации, если не будут контролироваться с помощью планов и инструкций.*

МКУБ не определяет специального подхода по выработке планов, инструкций и перечней контрольных проверок, и Компания вправе сама *выбирать методы, максимально соответствующие ее организационной структуре, судам и бизнесу.*

Методы могут быть формализованными и систематизированными, т.е. такими, *чтобы оценка* ситуации *и ответные действия были полными и успешными. Методы идентификации Компанией основных операций на судне могут включать следующее:*

1) *собственный опыт Компании при выполнении операций, которые могут создавать опасные ситуации, если не будут контролироваться с помощью планов и инструкций;*
2) *обратную связь, обеспеченную такими элементами СУБ, как анализ СУБ капитаном (см.* п. *5.1.5* МКУБ*), внутренние проверки* (см. п. *12* МКУБ), *доклады о несоблюдении требований, авариях и опасных происшествиях и их анализ* (см. п. *9* МКУБ)[***];
3) *формализованные и систематизированные методы, которые Компания может использовать в качестве инструмента для идентификации угроз. Более подробно методология оценки риска приведена в* документе *МАКО "РУКОВОДСТВО ПО ОЦЕНКЕ РИСКОВ В СУДОВЫХ ОПЕРАЦИЯХ" (A GUIDE TO RISK ASSESSMENT IN SHIP OPERATIONS).* Более подробно положения данного документа представлены в разделе 4.5 Рекомендаций.

Несоответствия не должны выставляться в отношении применяемых Компанией *методов,* которые были *приняты Компанией для выявления основных операций на судне, а только в отношении их выполнения.*

*"**Планы и инструкции**" включают* в себя *планы, процедуры, инструкции и перечни контрольных проверок, предназначенные для организации и управления судовыми операциями, связанными с безопасностью и предотвращением загрязнения. Примерами* таких процессов могут служить*: несение вахты, грузовые операции, дегазация, зачистка танков, плавание(в стесненных условиях, планирование рейса, предотвращение загрязнения и т.д.*

*"**Порядок подготовки планов и инструкций**" должен иметь в качестве основной цели* обеспечение *безопасности и предотвращения загрязнения и включать, среди прочего, меры по предотвращению выявленных рисков, как установлено в п. 1.2.2.2 и п. 1.4.2 МКУБ.*

[***] В отношении уровней шума на борту судна целесообразно руководствоваться Резолюцией ИМО MSC.337(91). Отчет о замерах шума на судне должен соответствовать положениям Приложения 1 к указанной Резолюции ("Appendix 1 FORMAT FOR NOISE SURVEY REPORT").

[***] Помимо упоминаемых здесь элементов, к обратной связи, реализуемой в СУБ, следует отнести «*передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна*», предписанную п. *10.2.2* МКУБ.

При разработке процедур следует учитывать соответствующие обязательные международные и национальные правила и нормы, а также кодексы, руководства и стандарты, применимые к типу(ам) судна(ов), охваченному(ым) СУБ. Эта информация должна актуализироваться Компанией с учетом ее опыта эксплуатации.

Процесс разработки процедур *должен обеспечить соответствие* конструкции и оборудования *судна результатам данной деятельности.*

Если имеются одинаковые судовые процедуры для различных типов судов, необходимо четко определить процедуры, применимые для каждого судна.

От Компании необходимо получить подтверждение, что перечень основных судовых операций *согласуется с ее индивидуальным опытом эксплуатации* судна *и процедурами.*

В отношении применимости методов, используемых Компанией для определения основных операций на судне, несоответствия могут выставляться только *при наличии доказательств неудовлетворительного* выполнения *требований планов, процедур и инструкций.*

Одобрение порядка *выполнения операций, для которых планы, процедуры и инструкции предписаны обязательными правилами и нормами, такие как схемы борьбы за живучесть, проводится отдельно и независимо от освидетельствования по МКУБ.*

*"**Квалифицированный персонал**" означает квалифицированных лиц,* способных *определить основные операции на судне и выполнить действия, предписанные планами, процедурами и инструкциями. При разработке планов и инструкций по основным судовым операциям особое внимание* следует уделить *предотвращению* опасных ситуаций, *что требует привлечения персонала, имеющего надлежащие знания оборудования и/или* его *эксплуатации, отвечающие* методам, принятым *Компанией.*

Эксперт не вправе предъявлять особые требования в отношении компетентности персонала Компании, выполняющего процесс анализа.

Определение задач, назначаемых компетентному персоналу, требует *серьезного рассмотрения. Для облегчения* этого *процесса могут использоваться перечни контрольных проверок* (чек - листы). *Эксперт должен убедиться, что Компания определила риски, связанные с конкретным типом* ее *судов и* их *эксплуатацией. Данный процесс должен быть задокументирован.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- документированные процедуры по подготовке планов и инструкций основных операций на судне, связанных с его безопасностью и предотвращением загрязнения;
- документальные доказательства процесса принятия решения и его результаты.

Результативность процесса должна оцениваться на основании следующих доказательств:

1) *выполнения Компанией систематического анализа обязательных правил и норм, применимых к каждому типу судна, включенному в ее ДСК (см. п.п. 1.2.3.1 и 6.4 МКУБ) для определения планов, процедур и инструкций, предписанных такими правилами и нормами для типа(ов) судов, которыми эта Компания управляет. Такие доказательства могут включать наличие соответствующей библиотеки применимых правил и норм;*
2) *систематического анализа рекомендаций, изданных ИМО, Администрациями, классификационными обществами или другими организациями морской отрасли в форме кодексов, руководств и стандартов, которые Компания сочла применимыми к* ее *деятельности. Эти доказательства могут включать подтверждение:*

- наличия перечня таких документов;
- доступности таких документов лицам, отвечающим за разработку планов и инструкций по основным операциям;

- *оценки полноты анализа путем случайного выбора* и проверки таких *операций, для которых в обязательных правилах и нормах имеются требования в отношении планов, процедур или инструкций;*
- *подтверждения определения Компанией своих собственных требований в отношении квалификации лиц, отвечающих за разработку планов, процедур и инструкций по основным операциям; и*

подтверждения, *что* все *это было использовано в качестве основы для систематической идентификации планов, процедур и инструкций, предписанных обязательными правилами и нормами для типа(ов) судов, которым(и) управляет Компания.*

Освидетельствование на борту судна должно включать:

1) *подтверждение, контроля основных операций на судне, на примере выбранных экспертом. Это подразумевает наблюдение за операциями и подтверждение их выполнения в соответствии с процедурами и инструкциями, включая обсуждение с членами экипажа их конкретных обязанностей, связанных с такой операцией. Случайный Выбор эксперта зависит от типа судна, оператора судна, имеющихся в наличии времени и судового персонала;*
2) *подтверждение наличия соответствующей библиотеки применимых правил и норм, руководств, кодексов и стандартов.*

МКУБ, п. *8* ***ГОТОВНОСТЬ К АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ****

** см. также Руководство по структуре комплексной системы планирования действий в аварийных ситуациях на судне, Резолюцией ИМО А.852(20) с поправками.**

Параграф 8.1 МКУБ

МКУБ, п. *8.1 Компания должна* ***выявить возможные аварийные ситуации на судне и установить процедуры реагирования на них**.***

Обычно в аварийных планах рассматриваются следующие сценарии с учетом конкретных типов судов:

- повреждение корпуса / авария из-за тяжелых погодных условий;
- неисправность главной силовой установки;
- отказ рулевого устройства;
- отказ электрической установки;
- столкновение;
- посадка на грунт / мель;
- смещение груза;
- сброс / разлив груза / нефти***;
- затопление;
- пожар / взрыв;
- оставление судна****;

* Подчеркнутый текст внесен резолюцией ИМО MSC.353(92), которая вступает в силу с 01.01.2015.

** Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

*** Указанные сценарии *должны содержать ссылки на* Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (*SOPEP*) и/или Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря (*SMPEP*).

**** Если Администрацией флага или Компанией не установлены более жесткие требования, то порядок проведения учений по оставлению судна определяется Правилом 19 Главы III Конвенции СОЛАС, с учетом

- человек за бортом;
- операции по поиску и спасению;
- серьезный ущерб;
- пиратство / терроризм[*****];
- спасательные операции с вертолетом.

В зависимости от типа и способа *эксплуатации судна, некоторые из* указанных *сценариев чрезвычайных* ситуаций *могут быть опущены (например, смещение груза на пассажирских судах, пиратство, в зависимости от района плавания).* Данный *список не является исчерпывающим. Компания должна самостоятельно определить все возможные аварийные ситуации, когда следует планировать чрезвычайные обстоятельства на* ее *судне с учетом* его *типа, оборудования и районов плавания.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- отчетные документы по учениям и тревогам;
- отчетные документы по подготовке персонала на берегу;
- береговой и судовой планы действий в аварийных ситуациях.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- план SOPEP;
- отчетные документы об учениях;
- планы действий в аварийных ситуациях.

Параграф 8.2 МКУБ

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

Для всех сценариев чрезвычайных ситуаций, *определенных Компанией (см.* п. *8.1* МКУБ*), должны быть разработаны планы учений.* При разработке данных планов необходимо принять во внимание положения Резолюции ИМО A.852(20), Руководство по структуре комплексного планирования действий в аварийных ситуациях на судне. *Они не требуют какого-либо специального формата, однако, должны содержать следующее:*

- периодичность конкретных учений;
- содержание конкретных учений (например, только теоретическая подготовка или практическая отработка, сопровождаемая разбором и просмотром определенного видеофильма по безопасности);
- определение персонала, ответственного за детальное планирование учения. Кроме того, представляется более разумным, чтобы Компания обязала свои суда выполнять Практические отработки разумно проводить с меньшим количеством персонала из-за с учетом «условно раненных выбывших из строя членов экипажа», для возможности отработки руководста и выполнения конкретного учения дублером / заместителем. то есть должен будет руководить и выполнять все задачи;
- дополнительно при освидетельствовании может быть полезным понаблюдать за судовым учением по безопасности или другой практической отработкой (например, пуском двигателя спасательной шлюпки, одеванием костюма пожарного, первичными действиями в случае обнаружения в каюте огня, и т.д.).

При проведении освидетельствования береговых подразделений Компании одним из возможных способов получения объективных доказательств является наблюдение за проведением учения «берег–судно» в ее офисе. Основной целью такого учения является отработка действий берегового аварийного штаба, процедуры его сбора и способов обработки поступающей информации. При необходимости, данное учение

разъяснений, представленных циркуляром MSC.1/Circ.1326, а также уточнений циркуляра MSC.1/Circ.1326/Corr1.

[*****] Указанные сценарии *должны содержать ссылки на ПОС* (План охраны судна).

также может быть усложнено, например, вводной об условном отсутствии по объективным причинам кого-либо из членов такого штаба.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- план учений по судам, береговым подразделениям и совместным отработкам;
- отчетные документы по учениям и тренировкам;
- анализ или оценку учений и отработок.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- план учений по судну и совместным отработкам с береговыми подразделениями;
- отчетные документы по учениям и тренировкам;
- анализ или оценку учений и отработок.

Параграф 8.3 МКУБ

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

Важно, чтобы планирование действий Компании в чрезвычайных ситуациях на берегу и судах было последовательным и надлежащим образом согласованным.

Береговые планы действий в чрезвычайных ситуациях должны включать:

- процедуры сбора соответствующего аварийного штаба Компании для ответных действий (включая меры по подмене персонала в случаях продолжительного чрезвычайного положения);
- состав и обязанности персонала в рамках плана действий в чрезвычайных ситуациях;
- процедуры / перечни контрольных проверок, и т.п. применительно к конкретной аварии, содержащие руководства для судна по действиям в чрезвычайных ситуациях систематично;
- доступные контактные телефоны на линии связи с судном, подробные сведения о судне, планы, информацию об остойчивости и грузе, а также оборудовании по безопасности и защите окружающей среды, имеющихся на борту;
- подробности и контактные телефоны линии связи со всеми вовлеченными сторонами, включая субподрядчиков, Администрацию, государство порта, аварийные службы классификационного общества, и т.д., всех лиц, кого, нужно уведомить и с кем проконсультироваться;
- процедуры по последующему уведомлению и связи с родственниками судового персонала;
- также могут быть включены процедуры по выпуску информационных бюллетеней и ответам на запросы СМИ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- планы действий в чрезвычайных ситуациях;
- линии связи со всеми вовлеченными сторонами (аварийному штабу, владельцам, фрахтователям, страховщикам и т.д.);
- линии круглосуточной связи между судном и компанией;
- меры по взаимозамещению;
- конструктивные чертежи конкретных типов судов.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- планы действий в чрезвычайных ситуациях;
- линии связи со всеми вовлеченными сторонами (аварийной партии, владельцам, фрахтователям, страховщикам и т.д.);
- линии круглосуточной связи между судном и компанией;
- конструктивные чертежи / схемы судна;
- состояние и расположение аварийного снабжения и оборудования, включая средства для ликвидации разлива нефти.

МКУБ, п. *9* ***ДОКЛАДЫ О НЕСОБЛЮДЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ, АВАРИЯХ И ОПАСНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ АНАЛИЗ****

** см. также Руководство по информированию о потенциальных инцидентах (*Циркуляр ИМО *MSC-MEPC.7/Circ.7).*[*]

Параграф 9.1 МКУБ

МКУБ, п. *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.*

*Записи о несоблюдении требований (*несоответствиях*), авариях, опасных ситуациях и их расследованиях, выполненных судовым персоналом и/или Компанией* в процессе *эксплуатации или* в ходе *внутренних проверок, должны быть предоставлены эксперту при освидетельствовании для демонстрации успешного функционирования СУБ.*

Несоответствие означает наблюдаемую ситуацию, когда объективное доказательство указывает на невыполнение установленного требования. Несоответствия могут быть выявлены по результатам такой деятельности, как внутренняя проверка и внешнее освидетельствование / проверка, освидетельствования классификационным обществом, проверка государством флага или порта. Несоответствие может включать невыполнение как технических, так и эксплуатационных требований.

Аварии – это *события, которые привели к непреднамеренному урону или повреждению такому, как смертельный случай или травма, загрязнение окружающей* среды *или* иной *материальный ущерб. Опасные ситуации включают потенциальные инциденты / едва не произошедшие аварии и часто определяются* как *события, которые при иных обстоятельствах могли привести к аварии.*

Опасную ситуацию можно определить, как ситуацию, в результате которой существовала реальная возможность возникновения серьезного ущерба людям, окружающей среде, судну и/или перевозимому грузу, которого, удалось избежать.

Идентификация подобного рода ситуаций персоналом (капитаном) судна во многом субъективна, поскольку зачастую опирается на его предшествующий опыт. А т.к. серьезный ущерб отсутствует, отсутствуют и «объективные» критерии отнесения произошедшего случая к категории «опасная ситуация».

По этой причине, как показывает опыт, если сообщения об авариях, аварийных случаях / происшествиях поступают в офис компании с судов более или менее регулярно, то сообщения об опасных ситуациях, имевших на судне место, поступают крайне редко, или не поступают вовсе. Хотя, практически каждый специалист, имеющий опыт проведения судовых операций, при доверительном общении подтверждает, что время от времени опасные ситуации на судах действительно возникают.

Проблема отсутствия в офисе Компании сообщений об опасных ситуациях во многом обусловлена «культурой порицания» (см. раздел 4.2 настоящего документа). Капитан не стремится информировать береговые подразделения об опасной ситуации, имевшей место на его судне, опасаясь негативных последствий со стороны Компании.

При освидетельствованиях береговых подразделений эксперту следует обратить внимание на меры, направленные на преодоление упоминавшейся выше культуры порицания. Капитаны не должны опасаться информировать береговые подразделения об имевшей место на судне опасной ситуации. Выявление реальных причин возникновения на судне опасных ситуаций с последующей разработкой и внедрением мер, направленных на предотвращение их повторения и снижение вероятности их возникновения, способствует улучшению функционирования СУБ.

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией ИМО MSC.353(92), которая вступает в силу с 01.01.2015. Дополнительно отметим, что перевод циркуляра MSC-MEPC.7/Circ.7 представлен в разделе 4.2 настоящего документа.

Эксперт должен осознавать, что терминология, используемая в сообщениях о подобных событиях, может *различаться от Компании к Компании.*

Эксперт должен убедиться в успешном выполнении документированной процедуры, включая расследование и анализ событий, упоминаемых выше. Целью расследований является выявление фундаментальных причин подобных событий, а *не только* их *признаков. Конечной целью* расследования должно быть *совершенствование* СУБ.

Параграф 9.2 МКУБ

МКУБ, п. *9.2 Компания должна установить порядок действий по устранению выявленных недостатков, включая меры, направленные на предотвращение их повторения*[*].

Компания должна разработать процедуры выполнения корректирующих действий по результатам анализа несоответствий, аварий и опасных ситуаций, выявленных при внутренних проверках, а также в процессе эксплуатации.

Экспертам следует рассмотреть результативность процедур(ы) по выполнению корректирующих действий. Несвоевременное выполнение корректирующих действий квалифицируется как несоответствие. Повторяющаяся, серьезная неспособность своевременного выполнения корректирующих действий является основанием для оформления значительного несоответствия.

В соответствии с определением, приведенным в стандарте ISO 9000:2005, см. п. 3.6.5 НД № 1-0601-001-R, корректирующие действия должны быть направлены на устранение причины обнаруженного несоответствия.

Действия, которые не направлены на устранение причины несоответствия по определению не должны считаться корректирующими действиями. Действия, в результате выполнения которых причина(ы) несоответствия не была(и) устранена(ы) полностью, не должны считаться результативными.

Применение к персоналу Компании / судна, по мнению Компании виновному в возникновении обнаруженного несоответствия, мер административного характера не может быть принято как корректирующее действие и, более того, затрудняет разработку и внедрение действительно результативных корректирующих действий.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- факты, подтверждающие, что знание и использование персоналом процедуру(ы), обеспечивающей(их) информирование, расследование, анализ и выполнение последующих действий по несоответствиям, авариям и опасным ситуациям;
- отчетные документы о несоответствиях, авариях и опасных ситуациях (включая опросы и проверку документов, таких как акты, оформленные классификационным обществом, Администрацией флага и государством порта, медицинских книжек);
- отчетные документы по расследованию и анализу аварии (аварийного случая / происшествия);
- доказательства разработки корректирующих действий, включая действия, направленные на предотвращение повторения несоответствия, аварии и/или опасной ситуации;
- доказательства успешного и своевременного выполнения корректирующих действий.

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

МКУБ, п. *10* ***ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ СУДНА И ОБОРУДОВАНИЯ****

Параграф 10.1 МКУБ

МКУБ, п. *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.*

Техническое обслуживание и ремонт судна и его *оборудования должны выполняться в соответствии с процедурами, установленными Компанией. Эти процедуры должны принимать во внимание международные конвенции, нормы государства флага и порта, правила классификационного общества, требования изготовителей,* полученную по каналам *обратной связи информацию о недостатках, повреждениях, дефектах и сбоях.*

Существуют различные системы, обеспечивающие техническое обслуживание и ремонт судна и оборудования. Выбор конкретной системы *зависит от проекта судна и подхода* к этому вопросу *Компании. Эксперту должна быть представлена документация по техническому обслуживанию и ремонту, а также отчетные документы, подтверждающие* их *соответствие требованиям* принятой Компанией *программы технического обслуживания.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- документированные процедуры и инструкции по техническому обслуживанию и ремоту судна и оборудования на борту;
- отчетные документы по их выполнения при ежедневной эксплуатации судна соответствующим персоналом.

Параграф 10.2.1 МКУБ

МКУБ, п. *10.2 Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:*

.1 проведение инспекций через соответствующие промежутки времени;

Компания должна определить соответствующие промежутки времени и, обосновать их выбор.

Судовой персонал должен проводить *повседневные осмотры (*проверки) *механизмов, систем, оборудования и конструкций корпуса судна с оформлением соответствующих отчетных документов.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- отчетные документы по проверкам, оформленным судовым персоналом и/или суперинтендантами Компании в сроки, предписанные планом технического обслуживания;
- тот факт, что определение критериев проверки с учетом рекомендаций изготовителя;
- доказательства мониторинг состояния дел по технического обслуживания судов.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- отчетные документы по проверкам;
- техническое состояние судна;
- результаты освидетельствований и проверок, выполненных внешними проверяющими органами.

* См. также раздел 4.3 настоящего документа.

Параграф 10.2.2 МКУБ

МКУБ, п. *10.2 Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:*

...

.2 передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна;

Данная глава Кодекса относится к повреждениям, дефектам, сбоям и *недостаткам применительно к судну,* его *оборудованию и т.д. "Несоблюдение требований" в данном контексте относится к техническому недостатку и/или недостаточной результативности системы обслуживания.*

Судовой персонал в ходе *повседневной эксплуатации судна должен выполнять процедуры, обеспечивающие незамедлительное информирование Компании о дефектах и* их *устранении. Процедуры должны включать систему уведомления ответственного персонала* как *на берегу,* так *и на борту судна о выявленных дефектах и надлежащих корректирующих действиях.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- отчетные документы с судна о дефектах (акты о повреждении, проверке, и т.д.);
- анализ сообщения о дефекте и установление его причин;
- анализ первопричины, если необходимо.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- отчетные документы о дефектах;
- анализ и установление причин дефекта;
- анализ его первопричины.

Параграф 10.2.3 МКУБ

МКУБ, п. *10.2 Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:*

...

.3 соответствующие действия по устранению недостатков; и

Компания должна разработать документированные процедуры по исправлению дефектов, которые не могут быть быстро устранены судовым персоналом. Корректирующие действия должны включать решения, которые смогут уменьшить вероятность *или предотвратить повторное возникновение дефектов.*

Дефекты, которые по какой-либо причине не могут быть быстро устранены судовым персоналом (например, из-за нехватки ресурсов или материалов), или ремонт которых может быть отложен (например, до следующего докования, либо длительного отстоя судна*), а также которые не влияют на* его *безопасность и защиту окружающей среды, должны быть включены в непрерывно обновляемый перечень* (ремонтную ведомость)*, доступный на борту судна и в береговых подразделениях.*

СУБ должна содержать четкие инструкции на тот случай*, когда персонал судна не в состоянии исправить дефект, влияющий* на *безопасность судна или защиту окружающей среды, доступными ресурсами и материалами в отношении сообщения ответственному лицу Компании сути проблемы, по возможности, с предложениями о корректирующих и предупреждающих действиях.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- отчетные документы по техническому обслуживанию и ремонту, выполняемых на борту судна;
- доказательства контроль, мониторинг и поставка запасных частей;
- анализ сообщения о дефекте и установление его причин;
- анализ первопричины, если необходимо.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- отчетные документы по техническому обслуживанию и ремонту, выполняемых на борту судна;
- доказательства контроль, мониторинг и поставка запасных частей;
- отчетные документы по профилактическим работам;
- доказательства своевременность выполнения и результативность корректирующих действий.

Параграф 10.2.4 МКУБ

МКУБ, п. *10.2 Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:*

...

.4 регистрацию этих действий.

Регистрация этих действий (*проверок* и *осмотров, технического обслуживания* и *ремонта,* случаев *повреждения* и *отказа, а также выполненных корректирующих действий*) *необходима* для *получения объективных доказательств успешного функционирования СУБ. Такие отчетные документы могут поддерживаться в электронном виде.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- доказательства наличие всех перечисленных выше отчетных документов.

Параграф 10.3 МКУБ

МКУБ, п. *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 и систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или технических систем, которые не используются на постоянной основе.*

Проверки и обслуживание резервного оборудования, как и эпизодически используемых систем, должны быть частью процедур по техническому обслуживанию судна. Данные процедуры должны обеспечивать идентификацию, необходимое тестирование и надежность работы резервного оборудования и систем. Примерами подобного оборудования и систем могут быть:

1) *системы сигнализации и устройства аварийного отключения;*
2) *системы подачи топлива;*
3) *грузовая система;*
4) *аварийное оборудование (АРБ, портативные УКВ и т.п.);*
5) *оборудование по безопасности (портативные газо - и CO_2 анализаторы и т.п.);*
6) оборудование, *проверяемое перед приходом и отходом* судна *(аварийный рулевой привод, генераторы, аварийные пожарные насосы, телеграфы и т.п.).*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- наличие перечня резервного оборудования и систем;
- отчетные документы по осмотрам и проверкам резервного оборудования и систем.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- отчетные документы по осмотрам и проверкам резервного оборудования и систем;
- доказательства возможности проверки, использования и обслуживания подобного оборудования для обеспечения его надежности;
- состояние резервного оборудования и систем.

[*] Изменения в переводе подчеркнутого текста обусловлены поправками, внесенными резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

Параграф 10.4 МКУБ

МКУБ, п. *10.4 Инспекции, упомянутые в пункте 10.2, а также меры, упомянутые в пункте 10.3, должны включаться в текущее обслуживание и ремонт судна в период эксплуатации.*

В процессе эксплуатации судовых технических средств и конструкций корпуса применяются различные системы технического обслуживания (ТО):

- «плановое» или «регламентное», когда работы по техническому обслуживанию – осмотры, проверки и другие предписанные работы выполняются в строгом соответствии с заранее составленным графиком – планом - графиком ТО;
- «по фактическому состоянию», когда необходимые работы, например, моточистки, проводятся с учетом фактического состояния объекта ТО, например числа отработанных часов, так называемой «наработки»;
- «комбинированное» или «смешанное», в зависимости от обслуживаемых объектов сочетающее в себе первые два типа. Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:
- отсутствие замечаний по техническому состоянию судна(ов), его(их) оборудованию и снабжению в актах проверок портовыми властями;
- документы, определяющие порядок проведения (например, планы-графики) и ответственность конкретных судовых специалистов за эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт судовых технических средств и конструкций корпуса;
- заявки на получение необходимых запасных частей и оборудования для проведения технического обслуживания и ремонта;
- регулярные отчетные документы с судна(ов) о ходе проведения технического обслуживания и ремонта судовых технических средств и конструкций корпуса.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- годное техническое состояние* судовых технических средств и конструкций корпуса;
- документы, определяющие ответственность конкретных судовых специалистов за эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт судовых технических средств и конструкций корпуса;
- документы, определяющие порядок проведения технического обслуживания и ремонта судовых технических средств и конструкций корпуса, например, инструкции заводов-изготовителей по обслуживанию объектов ТО, формуляры и планы-графики с отметками о выполнении предписанных работ;
- доказательства своевременного поступления необходимых запасных частей и оборудования для проведения технического обслуживания и ремонта;
- регулярные отчетные документы о ходе проведения технического обслуживания и ремонта судовых технических средств и конструкций корпуса.

По усмотрению Компании, все или любой из упомянутых в данном параграфе документов / доказательств / сообщений может вестись и храниться только в электронном виде.

Глава 11 МКУБ

МКУБ, п. *11 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

* *см. также Список свидетельств и документов, которые должны находиться на борту судов (*Циркуляр ИМО *FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817 и MSC.1/Circ.1462).***

МКУБ, п. *11.1 Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур контроля всех документов и данных, касающихся СУБ.*

* Годное техническое состояние объекта означает, что объект, может быть использован по своему назначению.

** Подчеркнутый текст внесен резолюцией ИМО MSC.353(92), которая вступает в силу с 01.01.2015.

МКУБ, п. *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.

МКУБ, п. *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.*

Хорошо разработанная и хорошо управляемая документация чрезвычайно важна для успешного функционирования и целостности системы. Она жизненно необходима для разъяснения и информирования всего персонала, вовлеченного в СУБ, о требованиях Компании, установления и поддержания линий связи, определения и разъяснения обязанностей и полномочий, а также для распространения культуры безопасности.

Важно помнить, что выдача свидетельства означает, что система отвечает требованиям МКУБ. При этом *нет гарантий, что* она *делает это наиболее эффективным способом* из всех *возможных. Система управления не должна создавать бюрократические трудности* персоналу Компании, в ином случае документация должна быть пересмотрена. *Эксперт может сделать многое, чтобы внести свой вклад в улучшение системы, выявляя чрезмерный объем, дублирование, повторы и двусмысленности* в документации.

Чем короче и конкретнее документ, тем больше вероятность, что *люди прочтут его и лучше поймут. Использование блок-схем, удобных в применении форм и перечней контрольных проверок* (чек - листов) *может уменьшить количество и объем процедур, а сведение к минимуму перекрестных ссылок облегчит внесение изменений в* документ.

Важна также *открытость процессов анализа и одобрения* документов и/или поправок к ним. *Например, концентрация* в руках *одной ключевой должности документа(ов) для утверждения может привести к задержкам* в их издании. *Иногда лучше утверждать документы* на *более низких уровнях, более тесно связанных с рассматриваемой деятельностью и с возможностью осуществлять* их *подписание одним или двумя* лицами. Такой подход *имеет дополнительное преимущество,* поскольку *повышает чувство ответственности* у *тех, кто отвечает за* непосредственное *выполнение процедуры.*

Как внутренними, так и внешними документами нужно управлять в необходимых случаях. Если Компания в своей документации по системе управления ссылается на внешние документы, такие документы должны быть доступны в надлежащей редакции.

Может быть полезным представить общую структуру документации по системе управления в виде *приведенной ниже схемы* (см. рис. 11.3*), с той оговоркой, *что конкретная классификация будет существенно варьироваться от одной Компании к другой. Управление может применяться* как *на уровне индивидуальных процедур (которые могут переиздаваться* по мере необходимости*),* так и *к целым руководствам (для которых накапливаются незначительные поправки, включаемые* в текст *в ходе регулярных пересмотров).*

* Приведенная на рис. 1.43 "Примерная структура документации СУБ" дает представление о содержании того блока, который на представленной схеме назван "внутренняя" документация по системе управления безопасностью.

Эксперт должен придерживаться разумного и практического подхода с учетом природы документа, частоты внесения изменений и его *влияния* на *деятельность по безопасности и предотвращению загрязнения*[*].

Те же самые принципы контроля применимы и *к документации в электронной* форме[**], *только средства* их *реализации иные. Имеются также некоторые дополнительные требования, такие как защита доступа, резервное копирование, антивирусная защита и* обеспечение *надежности электропитания.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- наличие документов и поправок к ним там, где это необходимо;
- изъятие, уничтожение или хранение утративших силу документов / поправок к ним;
- надлежащий анализ и одобрение документов и поправок к ним;
- тщательная идентификация документов и статуса их пересмотра;
- установление правил, определяющих доступность и использование неконтролируемых документов.

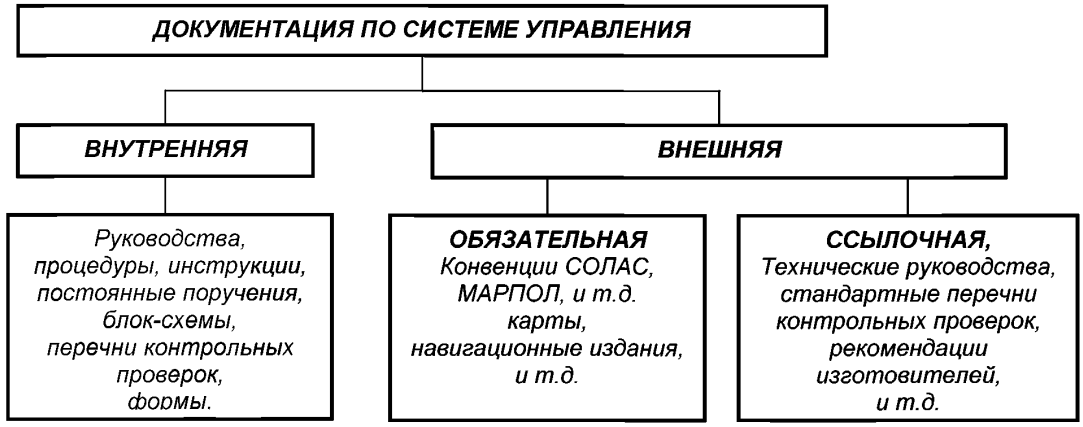


Рис. 11.3. Общая структура документации по системе управления безопасностью

[*] Для обеспечения контроля внутренних и внешних нормативных документов, применимых к деятельности Компании, в ее документации по СУБ целесообразно предусматривать соответствующий(е) перечень(ни), где указывать, какие именно документы должны быть доступны в конкретных подразделениях и на конкретных судах Компании. Как показывает опыт, некоторые внешние нормативные документы, например, Конвенция СОЛАС, могут иметь весьма большое количество поправок. Причем далеко не все принятые поправки оказываются применимыми для конкретного(ых) судна(ов), которым(и) управляет Компания. По этой причине здесь же можно указывать, какие именно поправки должны быть в наличии в соответствующем(их) подразделении(ях) и/или на соответствующем(их) судне(ах).Хотя такой подход и предполагает проведение регулярного анализа применимости вновь издаваемых документов / поправок к деятельности конкретных подразделений и судов Компании, он позволяет ей экономить ресурсы, что бывает актуально, когда Компания имеет разветвленную структуру и/или большое количество судов.

[**] В отношении применения Компанией документации в электронной форме целесообразно принять во внимание положения циркуляра ИМО MSC-MEPC.2/Circ.2.

МКУБ, п. *12* ***ПРОВЕРКА, ОБЗОР И ОЦЕНКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ КОМПАНИЕЙ***

Параграф 12.1 МКУБ

МКУБ, п. *12.1 Компания должна проводить* **внутренние** проверки *на борту и на берегу, через промежутки времени, не превышающие двенадцать месяцев*[*] *в целях проверки соответствия мероприятий в области безопасности и предотвращения загрязнения требованиям системы управления безопасностью. В исключительных обстоятельствах этот промежуток времени может быть превышен, но не более чем на три месяца.**

В официальном переводе на русский язык резолюции ИМО A.741(18) эта деятельность была названа «*внутренние ревизии безопасности*». В практической деятельности ее принято называть «внутренние проверки», поэтому в дальнейшем будет использоваться именно этот термин.

Внутренние проверки важны для демонстрации успешного функционирования и непрерывного поддержания СУБ как на берегу, так и на борту судна(ов)[**]*. Компания обязана проводить внутренние проверки береговых подразделений и каждого судна по всем элементам МКУБ и своим собственным применимым процедурам не реже одного раза в год.*

Компания должна определить требования к компетентности своих внутренних аудиторов, см. также *п. 6.5 МКУБ.*

Освидетельствование Компании проводится на выборочной основе проверки процедур, отчетных документов, корректирующих действий, а также опросах персонала на берегу и на борту судна. Исходя из вышесказанного, внутренняя проверка должна быть более полной, чем внешнее освидетельствование по МКУБ.

Объективные доказательства должны подтвердить соответствие процедурам внутренних проверок Компании, продемонстрировать эффективность внедрения СУБ, непрерывное совершенствование системы управления и обязательства руководства в отношении СУБ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- документированные процедуры по внутренним проверкам и анализам СУБ, включая определение компетентности внутренних аудиторов;
- подтверждение того, что внутренний аудитор отвечает требованиям Компании[*] к его компетентности;
- копии отчетов по внутренним проверкм и анализам СУБ капитанами и руководством Компании;
- план внутренних проверок на берегу и на судах Компании;
- примеры предпринятых корректирующих действий и подтверждение их результативности.

Параграф 12.2 МКУБ

МКУБ, п. *12.2 Компания должна периодически проверять, действуют ли все те, кому поручено выполнение задач по МКУБ, в соответствии с обязательствами Компании, возложенными Кодексом.*[**]

В п. 9 Циркуляра ИМО MSC-MEPC.7/Circ.8 указывается, что:

---

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

[**] Внутренние проверки являются одной из форм обратной связи, которая обеспечивает устойчивую и эффективную работу системы управления.

[*] В Российской Федерации действует осуществляемая учебно-тренажерными центрами подготовка специалистов морского транспорта по вопросам внедрения и поддержания систем управления безопасностью и предотвращением загрязнения в соответствии с требованиями МКУБ, см. НД № 1-0402-013-R.

[**] Подчеркнутый текст внесен резолюцией ИМО MSC.353(92), которая вступает в силу с 01.01.2015.

Компания, которая приняла на себя *все обязанности и ответственность, возложенные Кодексом, должна предусмотреть* и *соответствующие ресурсы (например, технические, финансовые и человеческие ресурсы), чтобы обеспечить достижение целей по управлению безопасностью. Задачи по МКУБ, выполняемые филиалами Компании или внешними организациями, должны быть определены в СУБ. Компания должна проверить, что все те, кому поручено выполнение задач по МКУБ, поступают в соответствии с установленными процедурами.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- наличие задач по МКУБ, в соответствии с обязательствами Компании, возложенными Кодексом;
- наличие разработанных процедур по выполнению задач по МКУБ, взаимодействию с судами, внешними организациями и, если применимо, филиалами Компании;
- отчетные документы, подтверждающие выполнение задач по МКУБ в соответствии с разработанными процедурами;
- отчетные документы по внутренним проверкам, проведенных на судах, в подразделениях и, если применимо, филиалах Компании;
- отчетные документы по проверкам внешних организаций, задействованных в рамках функционирования СУБ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- наличие задач по МКУБ, в соответствии с обязательствами Компании, возложенными Кодексом;
- наличие разработанных процедур по выполнению задач по МКУБ, взаимодействию с судами, внешними организациями и, если применимо, филиалами Компании;
- отчетные документы, подтверждающие выполнение задач по МКУБ в соответствии с разработанными процедурами;
- отчетные документы по внутренним проверкам, проведенных на судне.

Параграф 12.3 МКУБ

МКУБ, п. *12.3 Компания должна периодически оценивать* ***результативность****[*] *СУБ в соответствии с процедурами, установленными компанией.*

Внутренние проверки и анализы СУБ[**] должны продемонстрировать приверженность Компании обеспечению того, *чтобы процедуры, которые она установила,* были *внедрены, эффективны и результативны в достижении установленных целей и задач Компании.*

Внутренние проверки и анализы должны проводиться в офисе(ах) и на борту каждого судна по меньшей мере один раз каждые 12 месяцев. Этот период может быть уменьшен, если внутренние проверки или анализы выявляют такую *необходимость.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- наличие процедур внутренних проверок, анализа СУБ руководством и анализа СУБ капитанами;
- копии протоколов совещаний руководства по анализу СУБ, анализы капитанов и отчетные документы по внутренним проверкам.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- отчетные документы по внутренней проверке судна;
- отчетные документы по анализу СУБ капитаном;
- выполнение корректирующих действий по выявленным недостаткам и подтверждение их результативности.

---

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

[**] При проведении анализа СУБ Компании целесообразно руководствоваться положениями НД № 2-089902-001, Положение о Знаке соответствия СУБ.

Параграф 12.4 МКУБ

МКУБ, п. *12.4* Проверки *и возможные меры по устранению недостатков должны осуществляться в соответствии с процедурами, оформленными в виде документов.*

Компания должна обеспечить документирование и поддержание разработанных ею процедур для успешной демонстрации ее способности провести всесторонние внутренние проверки и выявить недостатки в ходе этих проверок.

Такие процедуры демонстрируют приверженность Компании своей СУБ, установленным задачам и целям. Внутренние проверки и выполнение корректирующих действий также иллюстрируют приверженность Компании к непрерывному совершенствованию СУБ, внедренной на борту и на берегу.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- документированные и поддерживаемые процедуры по проведению внутренних проверок и выполнению корректирующих действий;
- отчетные документы по проверкам и корректирующим действиям, подтверждающие, что процедуры Компании соблюдаются;
- отчетные документы по проверке, отражающие реальную ситуацию, и подтверждаемые внешними освидетельствованиями / проверками, например, классификационного общества, государства порта, веттинг-инспекторов.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- документированные и поддерживаемые процедуры по проведению внутренних проверок и выполнению корректирующих действий;
- примеры корректирующих действий или выявленных недостатков и их характер;
- тот факт, что отчеты о внутренних проверках, отражающие реальную ситуацию, подтверждаемую внешним экспертом и различными внешними освидетельствованиями / проверками, например, классификационного общества, государства порта, веттинг-инспекторов.

Параграф 12.5 МКУБ

МКУБ, п. *12.5 Персонал, осуществляющий* проверки, *должен быть независим от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера компании.*

Как правило "независим" означает, что персонал *не проверяет* те *области или деятельность, за которые отвечает. Данное положение является мерой против злоупотреблений служебным положением.*

Например, Назначенное лицо не должно проверять себя или свой отдел.

Аналогично на судне – экипаж судна не должен проверять себя на борту. Такие проверки не будут результативными.

Например, капитан не должен проверять машинную команду, или старшего механика, проверяя палубную команду.

Если Компания, желая получить независимые результаты внутренней проверки или по иным причинам, привлекает для ее проведения «стороннего» специалиста:

- должны выполняться требования к компетентности, установленные Компанией для своих внутренних аудиторов;
- с этим специалистом на период проведения проверки должно быть заключено соответствующее трудовое соглашение.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- процедуры, детализирующие процесс проверки и назначение независимых аудиторов.

Параграф 12.6 МКУБ

МКУБ, п. *12.6 Результаты* проверок *и* анализов *должны доводиться до сведения всего персонала, ответственного за данный вид деятельности.*

Результаты внутренних проверок и внешних освидетельствований *должны рассматриваться на совещании руководства. В этом совещании должны принимать участие представители высшего руководства Компании. Анализируя результаты проверок / освидетельствований, следует определять результативность СУБ и ее соответствие установленным целям и задачам управления.*

Кроме того, результаты проверок / освидетельствований должны быть рассмотрены в рамках проверенного подразделения и на борту судна. Это позволит подразделению и судну определить направления совершенствования и области, в которых предпринятые действия достигли своих целей.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- документированную процедуру по анализу СУБ;
- отчетные документы по внутренним и внешним проверкам;
- совпадение характера несоответствий;
- действия, предпринятые по результатам анализа СУБ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- отчетные документы по внутренним и внешним проверкам;
- совпадение характера несоответствий;
- отчетные документы по анализу СУБ капитаном;
- уместную информацию по анализу СУБ (на судне необязательна копия анализа системы управления).

Параграф 12.7 МКУБ

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

Корректирующие действия по каждому недостатку, обнаруженному в ходе анализа СУБ *капитаном, анализа* СУБ руководством, *внутренней проверки* или *внешнего* освидетельствования *должны быть разработаны и внедрены в кратчайшие сроки.*

Своевременные корректирующие действия дают персоналу время для оценки действий, применимых к недостатку, а также определения их результативности. Не своевременное выполнение корректирующих действий может привести к сбою в СУБ, ее результативности и, возможно, небезопасным последствиям.

Корректирующие действия должны быть внедрены в установленные сроки. Проверка выполнения корректирующих действий по выявленному недостатку должна обеспечить, чтобы корректирующие действия были предприняты и были, *безусловно, успешными.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- документированную процедуру, описывающую действия Компании по идентифицированным недостаткам;
- определение корректирующих действий и их внедрение;
- последствия внедрения корректирующих действий в плане обеспечения отношении их результативности.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- подтверждение выполнения несоответствий, выявленных в ходе предыдущей внутренней проверки, внешнего освидетельствования и анализа СУБ капитаном;

- последствия внедрения корректирующих действий в плане обеспечения отношении их результативности.

МКУБ, ЧАСТЬ В – ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ И ПРОВЕРКА

В отношении проведения *освидетельствований и выдачи свидетельств, следует обратиться к части В МКУБ, "Пересмотренному руководству по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями" (Резолюция ИМО A.1022(26)), а также "Процедурным требованиям по проведению освидетельствований на соответствие требованиям МКУБ" (ПТ № 9 МАКО[**]).*

4.1 Дополнение 1 (д1)
Минимальная продолжительность освидетельствования

Таблица 4.1Д1 *определяет* минимальную *продолжительность освидетельствования по МКУБ с учетом* того, *что* на практике *возможны* ее *уточнения в зависимости от* конкретной *Компании или судна. Один человеко-день* составляет *8 часов. В освидетельствование не входит анализ документации. При необходимости для анализа документации следует предусмотреть достаточное время.*

Таблица 4.1Д1

	Минимальная продолжительность освидетельствования		
Компания			
малая (до 20 сотрудников)*	*–*	*1*	*–*
средняя (от 20 до 50 сотрудников)	*–*	*2*	*–*
большая (более 50 сотрудников)	*–*	*2*	*–*
** количество берегового персонала компании, вовлеченного в СУБ*			
	Первоначальное освидетельствование	*Промежуточное освидетельствование*	*Возобновляющее освидетельствование*
Судно			
Категория I *пассажирские суда, перевозящие 1500 и более пассажиров*	*2*	*2*	*2*
Категория II *пассажирские и высокоскоростные суда, перевозящие 300 и более пассажиров*	*2*	*1*	*2*
Категория III *нефтяные танкеры, газовозы, навалочные и*	*1*	*1*	*1*

[**] п. 4.1 НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

другие грузовые суда валовой вместимостью 500 и более			
Категория IV *плавучие буровые установки (ПБУ) валовой вместимостью 500 и более*	*1,5*	*1,5*	*1,5*

4.1 Дополнение 2 (д2)
Руководство в отношении компаний и судов, эксплуатируемых владельцами-капитанами

1. Общие положения

Цели

Имеется ряд особенностей, специфических для одного судна, управляемого *капитаном-владельцем Компании, что требует особого рассмотрения при освидетельствованиях на соответствие* требованиям *МКУБ. Цель данного* раздела Рекомендаций *состоит в том, чтобы определить подход МАКО к оценке систем управления безопасностью подобных компаний.*

В преамбуле Кодекса говорится, что «нет двух одинаковых компаний или судовладельцев», «Кодекс основывается на общих принципах и целях», «... изложен в общих понятиях, с тем, чтобы он мог получить широкое применение», и что «краеугольным камнем хорошего управления безопасностью и предотвращения загрязнения является ... приверженность делу, компетентность, отношение к делу и мотивация лиц на всех уровнях».

Предпосылки

Капитан-владелец судна, возможно, не имеет никакой организации на берегу, и это может стать проблемой при *интерпретации Кодекса* в подобной ситуации. *Следующие разделы Кодекса гласят или подразумевают, что Компания* все же *имеет организацию на берегу:*

2.2 – политика реализуется и проводится на всех уровнях организации, как на море, так и ***на берегу;***
3.3 – ... предусмотрены достаточные ресурсы и поддержка ***с берега;***
4 – назначенное лицо в целях ..., осуществления связи между компанией и находящимися на судах лицами. И предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи ***на берегу*** *...*
5 – Ответственность и полномочия капитана;
5.1.5 – пересмотр СУБ и передача сообщений о недостатках СУБ ***береговым*** *службам управления;*
5.2 – ... обращения к ***компании*** *с просьбой об оказании необходимой помощи;*
8.3 – ... способность ***компании*** *в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации,* ***связанные с ее судами;***
9.1 – передача сообщений ***компании*** *о случаях несоблюдения требований, авариях и опасных ситуациях, ...*
12 – внутренние проверки и анализы системы управления;
13 – ДСК, Документ о соответствии ***компании*** *и* ***судовое*** *СвУБ,* Свидетельство об управлении безопасностью.

Формулировка указанных требований основывается на условии, что существует разделение функций и обязанностей, которые не выполнимы для одного судна, эксплуатируемого владельцем-капитаном.

Соответствие требованиям Кодекса

Существует три подхода, которые может принять оператор или владелец-капитан одного судна, чтобы обеспечить свое *соответствие требованиям Кодекса:*

1) *назначить две или более роли одному и тому же лицу,*
2) *нанять внешних подрядчиков для выполнения функций, например, назначенного лица, внутреннего аудитора или берегового системного администратора, или*
3) принять *комбинацию* из первых двух подходов.

Выбранный Компанией подход должен обеспечить действенное эксплуатационное и административное управление. Важна результативность решения, а не расположение (на судне или берегу) вовлеченного в СУБ *персонала. Например, результативные анализы СУБ могут быть выполнены, недостатки выявлены, проанализированы и исправлены, даже если всем процессом будет управлять капитан, без береговой поддержки.*

Назначенное лицо

Основная функция назначенного лица – обеспечить, чтобы действенно отслеживались все *аспекты эксплуатации судна,* связанные с *безопасностью и предотвращением загрязнения,* и *не факт, что Кодекс закрепляет ее за береговой должностью. Поэтому владелец-капитан может действовать в качестве назначенного лица. Владелец является наивысшим уровнем управления, поэтому отвечает за использование адекватных ресурсов и может обеспечить необходимую поддержку с берега, например, устанавливая связи и договоренности в случае чрезвычайных обстоятельств с агентами или иными третьими сторонами.*

Аварийные планы

Специализированная организация на берегу должна обеспечить, чтобы Компания могла в любое время реагировать на чрезвычайные ситуации на борту судна. Ключевым фактором является результативность решения. Планы действий в аварийных ситуациях должны перекрыть все выявленные возможные чрезвычайные ситуации. Аварийные планы должны содержать информацию о способах / методах получения внешней помощи, т.е. от *государственных спасательно-координационных центров, контрагентов* со *спасательными буксирами, организаций* по *сбору разливов нефтепродуктов и т.д.*

Аварийные планы должны обеспечить, чтобы специализированные организации на берегу могли без задержек получить подробные сведения о текущем состоянии экипажа. В этот процесс могут быть вовлечены агенты в портах захода судна.

Внутренние проверки

Кодекс нацеливает на независимость персонала при выполнении *этой функции, "кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера компании". Опыт показывает, что риск не результативности проверки увеличивается с уменьшением независимости персонала. С этой целью Компания может нанять внешнего подрядчика. Главное, чтобы внутренняя проверка была результативна.*

Документация

Компания должна обеспечить дублирование компьютерных систем и файлов, а также хранение на берегу копий необходимых документов. Примеры включают: актуальную судовую роль информацию о членах *семьи судового персонала, копии чартерного договора,* договоров *страхования H & M* ("Hall and Machinery"), *покрытия P & I* ("Protection and Insurance") *и т.д.*

Работа с внешними подрядчиками

Формализованные процедуры по выбору субподрядчиков не требуются, но если компания все же *использует внешних подрядчиков, необходимо рассмотреть следующие факторы:*

1) *прозрачность договорных отношений с подрядчиком, включая любые обязательства, налагаемые на Компанию;*
2) *основания, по которым был сделан выбор того или иного подрядчика;*
3) *способность подрядчика выполнить возлагаемые на него функции;*
4) *своевременность, частота, полнота и результативность взаимодействий между подрядчиком и Компанией.*

Возможно, данная Компания будет *не единственным клиентом выбранного подрядчика, и предоставление подобных услуг, возможно,* будет *не единственной сферой его деятельности. Поэтому, важно проверить, что данный подрядчик выделяет достаточные ресурсы для выполнения своих обязательств перед данной Компанией, и что Компания в любое время способна связаться с подрядчиком. С целью контроля выполнения возложенных обязательств Компания может проверять подрядчика.*

2. Руководство для эксперта

Элементы МКУБ 1 и 2:

*Цели и политика Компании ориентируются на долгосрочные перспективы для поддержания семейного управления бизнесом; т.е. капитаны-владельцы имеют личный интерес в поддержании судна в превосходном состоянии (*хотя и *возможны исключения!).*

Инструкции и процедуры могут быть относительно краткими, но они *должны быть вполне исчерпывающими, чтобы при этом помочь капитану и/или новым членам экипажа получить необходимую информацию о СУБ.*

Элемент МКУБ 3:

Все значимые функции капитана по *МКУБ (такие как: исполнительный директор, суперинтендант, менеджер по кадрам, назначенное лицо, должностное лицо компании, ответственное за охрану), должны быть четко прописаны.Формально организация на берегу и не требуется, если все основные задачи решаются капитаном, необходимые контакты установлены с* борта *судна (*при этом *должны быть доступны перечни* соответствующих *контактов), и поддержка с берега осуществляется через агентов, фрахтователей, брокеров, консультантов, страховщиков и членов семьи. Договорные отношения и роль этой поддержки должны быть определены в Руководстве* по *СУБ.*

Капитан - владелец может действовать и как НЛ, и как *исполнительный директор в одном лице, при условии, что он сможет продемонстрировать, что* все *аспекты безопасности и предотвращения загрязнения* при *эксплуатации его судна отслеживаются действенно. Как владелец, являя* собой *высший уровень управления, он отвечает за применение необходимых ресурсов, и обеспечивает требуемую поддержку с берега, например, устанавливая связи и договоренности на случай непредвиденных обстоятельств с агентами или иными третьими сторонами.*

Элемент МКУБ 4:

Вполне приемлемо, если роль назначенного лица будет *исполняться капитаном-владельцем. Субподряд для этой должности был бы довольно затруднительным, ввиду ответственности и возможных юридических последствий.*

Элемент МКУБ 5:

Дополнительного анализа СУБ капитаном не требуется; он будет перекрыт при реализации *элемента 12 системы.*

Подтверждение полномочий капитана для самого *капитана-владельца не имеет смысла, но СУБ должна предусматривать данное действие в отношении подменного капитана.*

Элемент МКУБ 6:

В случаях длительного использования постоянных членов экипажа (выполняющих неоднократные контракты для одного того же капитана-владельца) отчеты об аттестации / компетентности члена *экипажа* становятся *не обязательными – и так ясно,* как они *выполняют* свою *работу. Протоколы об ознакомлении должны использоваться только для новых членов экипажа.*

На многих судах, эксплуатируемых капитанами-владельцами, на борту имеются *всего 2* человека, *обладающих правом несения вахты на мостике (соответственно, 2 человека* и *для наблюдения за грузовыми операциями). В таких случаях эксперт должен обратить особое внимание на выполнение* положений о *минимальных часах отдыха (*см. раздел *A-VIII / 1* Конвенции *ПДНВ '95). С другой стороны, подобные суда весьма часто и подолгу стоят в порту,* не выполняя *грузовые операции в вечернее время и/или* в *выходные.*

Элемент МКУБ 7:

Планы, инструкции, процедуры и перечни контрольных проверок по судовым *операциям могут быть сведены к минимуму, но должны быть достаточными в качестве руководства для подменного капитана и нового персонала.*

Элемент МКУБ 8:

Если присутствуют береговые контакты, по крайней мере, одно аварийное учение в год должно включать использование поддержки с берега.

Элемент МКУБ 9:

Хотя на практике это маловероятно, но *если капитан-владелец* все же *отчитывается перед собой о недостатках, несчастных случаях, и т.д.,* это *должно делаться в письменной форме и подвергаться анализу. Если система функционирует результативно* такие *отчетные документы могут храниться в минимальном объеме.*

Элемент МКУБ 10:

Сообщения от береговых суперинтендантов, не требуются. При этом деятельность по техническому обслуживанию, включая проверки, должна быть зафиксирована на борту судна.

Элемент МКУБ 11:

В документации *должны быть положения о дистанционном дублировании компьютерных систем и файлов, а также хранении на берегу копий важных документов в бумажном виде.*

Элемент МКУБ 12:

Внутренние проверки могут быть выполнены, например, подменным капитаном. Однако для получения полной независимости, желательно, чтобы внутренние проверки все же *выполнялись контрагентом - третьим лицом*[*].

[*] Квалификация такого лица должна отвечать принятым Компанией требованиям в отношении компетентности специалистов, проводящих внутренние проверки. С этим лицом на период проведения проверки должно быть заключено соответствующее трудовое соглашение.

Оценка и анализ системы управления *могут быть объединены с внутренней проверкой (*особенно, *если анализ СУБ утверждается и подписывается владельцем).*

3. Процесс освидетельствования

Поскольку судно является единственным "участком" Компании, эксперт должен провести освидетельствование офиса НА СУДНЕ. Освидетельствование офиса может совпасть с освидетельствованием судна, однако эксперт обязан подготовить документацию по освидетельствованию отдельно для офиса и судна.

Для офисной части освидетельствования, необходимо придать акцент специфическим требованиям Кодекса, применимым к береговой организации, таким как:

- политика в области безопасности и защиты окружающей среды;
- ответственность и полномочия персонала, выполняющих основные функции СУБ, включая капитана и НЛ;
- процедуры, отвечающие элементу 12 Кодекса.

Если эксперт сочтет необходимым и/или по решению *Компании, третьи лица / внешние контрагенты могут быть включены* в процесс *освидетельствования.*

Документ о соответствии компании / Свидетельство об управлении безопасностью

Когда судно является единственным "участком" Компании, его нельзя указывать в качестве адреса в ДСК. В этих случаях, адрес может быть домашним адресом капитана, как об этом *сообщено государству флага, или кому-*либо *из агентов, либо других представителей, таких как банк, адвокат или назначенное лицо,* с которым *заключено* соответствующее *соглашение.*

4.1 Дополнение 3 (д3)
Связь между МКУБ и Конвенцией ПДНВ

Обучение

Основная часть Конвенции *ПДНВ посвящена требованиям по обучению, проверке, и дипломированию моряков. Ответственность за дипломирование моряков лежит на Администрациях флага и не* является *ответственностью компаний. Это, снимает с Компании ответственность за* выполнение *многих требований* Конвенции *ПДНВ.*

При этом Компания должна проводить соответствующую подготовку моряков. Обязанности Компании в этом направлении разделяются на две категории:

1) подготовка, *связанная с дипломированием моряков; и*
2) подготовка, *связанная с обязанностями, возложенными МКУБ.*

Категория 1:

Проверка выполнения *требований* Конвенции ПДНВ *является ответственностью Администраций флага. Администрации флага отвечают за подтверждение* того, что *подготовка моряка по квалификациям,* подлежащим *дипломированию,* была *выполнена в рамках системы качества. Поскольку некоторые компании обеспечивают подготовку, необходимую для* получения *квалификации и дипломирования моряка они подпадают под эти требования. Категория 2:*

Данная категория подготовки подпадает под рекомендации, проверяемые при *освидетельствованиях по МКУБ. Они указаны в правиле 1/14* Конвенции ПДНВ, *и разделе А-1/14 Кодекса ПДНВ. Соответствующие рекомендации приводятся в разделе В-1/14 Кодекса ПДНВ,* они *не* являются *обязательными и содержат «руководство* для *эксперта» при проведении освидетельствования.*

Несение вахты

Компания отвечает за надлежащую организацию несения вахты. Требования *в отношении несения вахты определены в правиле VIII* Конвенции ПДНВ, *и разделе A-VIII Кодекса ПДНВ. Соответствующие рекомендации приводятся в разделе B-VIII Кодекса ПДНВ,* они *не* являются *обязательными и содержат «руководство* для *эксперта» при проведении освидетельствования.*

Дополнительные соображения

Эксперты РС *должны понимать процесс и документирование* факта *признания дипломов, указанные в правиле I/2.5* Конвенции ПДНВ.

Эксперты РС *должны проверить наличие у моряков соответствующих дипломов, отвечающих требованиям* по *аварийным ситуациям, охране труда, медицинскому уходу и выживанию. Данные требования детализированы в главе VI приложения к Конвенции* ПДНВ *и в соответствующих разделах Кодекса ПДНВ.*

4.1 Дополнение 4 (д4)
Разъяснение о применимости МКУБ к FPSO, FSO* и т.п.

После обсуждения специальных характеристик плавучих сооружений *подобного* типа, *группа*** *согласилась, что когда* принимается *решение о применимости* к ним положений *МКУБ, их эксплуатация должна быть оценена в отношении* одной из *следующих четырех ситуаций:*

1) Плавучее сооружение *регулярно отделяется от системы якорного позиционирования, чтобы самостоятельно перейти в порт разгрузки. В этом случае к нему применима Конвенция СОЛАС и МКУБ, а Свидетельство об управлении безопасностью становится необходимо после 1-ого июля 1998 года.*
2) Плавучее сооружение *способно отделиться от системы якорного позиционирования, и делает это по соображениям метеорологии или безопасности. В этих обстоятельствах может применяться* Конвенция *СОЛАС.* В данном случае *оператор может получить* соответствующее *изъятие от Администрации флага.*
3) Плавучее сооружение *редко, возможно, каждые пять или десять лет отделяется от системы якорного позиционирования и самостоятельно переходит в сухой док или место ремонта для освидетельствований или ремонта. В этом случае, Администрация и оператор могут достигнуть соглашения в отношении конкретных мер, которые будут приняты* в подобных ситуациях.
4) Плавучее сооружение *может отделиться от системы якорного позиционирования, но не имеет никаких собственных средств* для *приведения в движение. Отсоединение происходит только* в тех случаях, *когда необходим ремонт, требующий буксировки* сооружения *на верфь для ремонта. В данном случае* Конвенция *СОЛАС и МКУБ не применяются.*

В некоторых регионах мира режим защиты безопасности может потребовать, чтобы оперирующая Компания разработала учитывающую риски систему управления безопасностью, объединяющую эксплуатацию нефтяного комплекса *в целом, включая суда. В данном случае разумно интегрировать существующую систему управления безопасностью, учитывающую риски, в единую документацию, включающую. Оператор должен принять во внимание любые регулирующие требования, предписанные соответствующими властями прибрежного государства.*

---

* **FSO –** Плавучее хранилище, см. п. 1.1.1 НД № 2-020201-009, Правила классификации, постройки и оборудования морских плавучих нефтегазодобывающих комплексов;**FPSO –** Плавучее сооружение для добычи, подготовки, хранения и отгрузки углеводородов, там же.

** Речь идет о рабочей группе, которая занималась разработкой Рекомендации МАКО № 41 *"Руководство МАКО для экспертов по МКУБ"*

Окончательная ответственность за решение о применимости МКУБ лежит на Администрации *флага и прибрежных государствах.* В случае *любых сомнений оператор хранилища должен связаться с обоими государствами для достижения решения* по данному вопросу.

4.2 Руководство по информированию о потенциальных инцидентах

В данном разделе Рекомендаций, если по тексту не указано иное, *курсивом с засечками* (шрифт "*Times New Roman*") выделены положения циркуляра ИМО MSC-MEPC.7/Circ.7 *"Руководство по информированию о потенциальных инцидентах".*

4.2.1. Введение

4.2.1.1 Компания должна расследовать потенциальные инциденты в порядке выполнения требований МКУБ об "Опасных происшествиях"[*]*. Кроме того факта, что информирование о потенциальном инциденте является выполнением данных требований, оно также имеет хороший деловой и экономический смысл, потому что способно улучшить работу судна и его экипажа, а во многих случаях и уменьшить расходы. Расследование потенциальных инцидентов является неотъемлемой частью процесса непрерывного улучшения систем управления безопасностью. Это преимущество может быть достигнуто только там, где моряки будут уверены, что подобное сообщение не приведет к негативным последствиям. Извлечение уроков из свершившихся потенциальных инцидентов должно помочь улучшить работу системы безопасности, так как они могут иметь те же базовые причины, что и реально возникающие ущербы.*

4.2.1.2 В компании для наиболее полной реализации возможных выгод от информирования о потенциальных инцидентах моряки и береговые сотрудники должны понимать содержание термина "потенциальный инцидент", чтобы обеспечить информирование обо всех подобных случаях. Компания также должна определиться, как будет действовать в отношении лица, сообщившего о потенциальном инциденте, а также тех лиц, которые окажутся в него вовлечены. Нижеследующее руководство рекомендует, чтобы компания поощряла сообщения о потенциальных инцидентах, а также их расследование, исходя из подхода "культуры справедливости".

4.2.1.3 Отличительным признаком "культуры справедливости" является атмосфера ответственного поведения и доверия, которая бы поощряла людей сообщать существенную информацию, связанную с безопасностью, не опасаясь негативных последствий. Здесь, однако, следует различать приемлемое и недопустимое поведение. Недопустимое поведение не может гарантировать, что человек с такими последствиями не столкнется.

4.2.1.4 Критическим требованием будет то, что компания ясно определит обстоятельства, при которых она не может гарантировать конфиденциальность и отсутствие негативных последствий. Компания должна обеспечить всем заинтересованным лицам подготовку и информирование о своем подходе к "культуре справедливости" в отношении сообщения о потенциальном инциденте и его расследования.

4.2.2. Определение потенциального инцидента

Определение с необходимыми пояснениями приводится в разделе 3.1 настоящих Рекомендаций

4.2.3. Преодоление препятствий по сообщениям о потенциальных инцидентах

4.2.3.1 Существует не мало препятствий, связанных с информированием о потенциальных инцидентах. Во многих случаях о потенциальном инциденте известно только вовлеченному лицу(ам), которое(ые) решает(ют) сообщать о нем или нет. Некоторые из главных препятствий в информировании о потенциальных инцидентах включают опасения последующих обвинений, разбирательств, конфузов или юридической ответственности. Это часто наблюдается в организациях, ориентированных на культуру порицания. К другим препятствиям можно отнести отсутствие поддержки со стороны руководства компании, что выражается в благодушном отношении к существующим

[*] см. раздел, озаглавленный как *"Параграф 9.1 МКУБ"* настоящего Руководства.

недостаткам, отсутствии искреннего желания заниматься вопросами безопасности[**], а также практике, когда у моряков отбивают желание сообщать об инцидентах, потому что расследования таких происшествий им приходится проводить за счет своего личного времени.

4.2.3.2 Подобные препятствия могут быть преодолены инициативами руководства, такими как:

1) *поощрение в компании "культуры справедливости", которая* должна *распространяться,* в том числе, и *на сообщения о потенциальных инцидентах;*
2) *обеспечение конфиденциальности относительно информирования о потенциальных инцидентах, как через политику компании, так и посредством "санирования" анализов и* самих *сообщений таким образом, чтобы сведения личного* характера *(сведения, идентифицирующие персональные данные) людей, связанных с потенциальным инцидентом, удалялись и оставались конфиденциальными. Сведения личного* характера *не должны храниться после завершения процессов расследования и информирования* надлежащего персонала*;*
3) *обеспечение достаточных ресурсов* для проведения *расследования;*
4) *выполнение указаний и рекомендаций по сообщению о потенциальном инциденте. После принятия решения о выполнении или невыполнении рекомендаций по сообщению, о них необходимо проинформировать* всех, кого это касается.

Компания может разработать и поддерживать процедуру информирования берегового персонала о потенциальных инцидентах, способствующую позитивному отношению судового персонала к сообщениям о подобных случаях.

4.2.4. Процесс расследования сообщений о потенциальных инцидентах

4.2.4.1 Как минимум, следующая информация должна быть собрана по каждому потенциальному инциденту:

1) *Кого и что затронуло?*
2) *Что, где, когда, и в какой последовательности произошло?*
3) *Каким и насколько серьезным* мог быть *возможный ущерб?*
4) *Какова вероятность возникновения ущерба?*
5) *Какова вероятность повторения цепи событий и/или состояний, которые привели к потенциальному инциденту?*

4.2.4.2 Ответы на эти вопросы позволят определить, необходимо ли более глубокое расследование, или достаточно будет поступившего сообщения. Более глубокое расследование потребуется для тех потенциальных инцидентов, повторение которых возможно, и/или которые могли бы иметь серьезные последствия.

С этой целью оформляемое на судне сообщение о потенциальном инциденте было бы целесообразно дополнить оценкой риска его повторного возникновения, см. также раздел 4.5 Рекомендаций.

4.2.4.3 После того, как принято решение о проведении более глубокого расследования, необходимы последующие решения о том, персонал какого уровня к нему *будет привлекаться, кто будет нести* за него *ответственность, и какие ресурсы* можно себе позволить *для успешного его завершения. Основные этапы расследования* должны включать в себя*:*

4.2.4.4 ***Сбор информации о потенциальном инциденте***

Независимо от природы потенциального инцидента, основные категории данных, которые должны быть собраны, включают сведения о*: людях, бумажных документах, электронных данных, материальных объектах,* их *позиции / расположении. Эти данные крайне необходимы для обеспечения понимания того, какой, как, с кем, и, в конечном счете, почему произошел потенциальный инцидент. Сбор данных осуществляется путем опросов ключевого персонала и сбора информации о материальных объектах,* их *позициях и расположении, с использованием фотографий, видеозаписей, карт, судовых журналов или любых поврежденных частей оборудования. Кроме того, должна быть*

[**] Если в ходе освидетельствования СУБ эксперт обнаруживает у руководства Компании признаки отсутствия желания заниматься вопросами безопасности, ему следует более внимательно рассмотреть ее деятельность в отношении п. *1.2*, а также п. *3.2* МКУБ.

собрана информация о существующих мерах безопасности, направленных на защиту людей, общественности и эксплуатирующихся систем на борту, оказавшихся под воздействием данного случая потенциального инцидента.

4.2.4.5 ***Анализ информации***

Применение методов анализа данных помогает определить информацию, которая должна быть собрана дополнительно для ответов на еще неразрешенные вопросы относительно потенциального инцидента и его причин. Это поможет сделать сбор дополнительных данных более продуктивным. Конечная цель этой деятельности заключается в том, чтобы выявить все причинные факторы.

4.2.4.6 ***Выявление причинных факторов***

На этом этапе о потенциальном инциденте уже понятно, кто? что? где? почему? и когда? А, кроме того, были выяснены проблемы с человеческими ошибками, корпусом / механизмами / оборудованием / снабжением и внешними факторами, которые привели к его возникновению. Следующий этап должен помочь лучше понять причинные факторы, которые привели к возникновению потенциального инцидента. С этой целью существуют различные методы идентификации, включая разные способы классификации причин. Они могут применяться для углубленного изучения, помимо самых очевидных факторов.

4.2.4.7 ***Разработка и внедрение рекомендаций***

Любые рекомендации должны относиться ко всем установленным причинным факторам, чтобы служить улучшению политики, практики и процедур в организации и на судне. Осуществление соответствующих мероприятий должно быть ключом к устранению или снижению возможности повторного возникновения подобных потенциальных инцидентов или же более серьезного ущерба.

4.2.5. Завершение расследования

4.2.5.1 Завершение процесса расследования предполагает создание сообщения (краткого или подробного, в зависимости от глубины выполненного анализа и степени выявленного риска), а также упорядочения и хранения информации в таком виде, который способствовал бы анализу последующих (долгосрочных) тенденций.

4.2.5.2 Конечной целью сообщений о потенциальных инцидентах и их расследования является определение проблемных областей и выполнение соответствующих корректирующих действий, чтобы избежать потерь в будущем. Чтобы этого достичь требуется, чтобы такие сообщения создавались, распространялись, прочитывались и отрабатывались надлежащим образом. Компании призываются рассмотреть вопрос, следует ли распространять их информацию на более широкую аудиторию.

4.2.5.3 Могут потребоваться годы, чтобы понять тенденции в области безопасности, и потому сообщения должны архивироваться и пересматриваться на регулярной основе. Чтобы выявлять такие тенденции, сообщения о потенциальных инцидентах следует рассматривать наряду с сообщениями о реально произошедших несчастных случаях или инцидентах. Необходимо быть последовательным при выявлении и классификации причинных факторов по сообщениям о несчастных случаях / инцидентах, а также потенциальных инцидентах.

4.3 Рекомендации по управлению техническим обслуживанием и ремонтом в соответствии с МКУБ

В данном разделе Рекомендаций, если по тексту не указано иное, *курсивом* выделены положения Рекомендации МАКО № 74 *"Рекомендации по управлению техническим обслуживанием и ремонтом в соответствии с требованиями МКУБ".*

ВВЕДЕНИЕ

МКУБ определяет, что оператор судна ("Компания") отвечает за безопасную и не загрязняющую* окружающую среду *эксплуатацию судна. Компания должна обеспечить, чтобы корпус, механизмы и оборудование судна поддерживались и эксплуатировались в соответствии с применимыми правилами и нормами, а также любыми дополнительными требованиями установленными Компанией.*

Это может быть достигнуто только, если высшее руководство Компании строго *выполняет* свои *обязательства по привлечению необходимых ресурсов, включая надлежащим образом квалифицированные и компетентные экипажи.*

Хорошо разработанная и действенно функционирующая система технического обслуживания и ремонта не только помогает Компании достигать цели в области *безопасности и предотвращения загрязнения, установленные МКУБ, но также является благоразумным вложением в защиту ценного имущества.*

Техническое обслуживание и ремонт зачастую рассматривается как чисто технический вопрос, не связанный с безопасностью и предотвращением загрязнения и находящийся, *исключительно, в компетенции персонала*, занимающегося *техникой. В результате такого подхода техническое обслуживание на судне оказывается наименее разработанным и самым слабым элементом во многих системах управления. Такой подход не только ставит под угрозу* положительные результаты *освидетельствования по МКУБ, но также увеличивает риск задержания судна контролем государства порта. (Из всех случаев задержания контролем государства порта, заявленных как недостатки в системах управления безопасностью судов, в сравнении с любым другим пунктом МКУБ более всего ссылок на* его *техническое обслуживание и ремонт).*

Целью данной части *документа будет помощь операторам судов в* обеспечении *соответствия требованиям МКУБ в части технического обслуживания судна, а также предоставление рекомендаций по разработке и совершенствованию систем менеджмента технического обслуживания, путем формулирования принципов, из которых они должны исходить, и выявления их фундаментальных элементов.*

Хотя здесь и содержатся советы, на что следует акцентировать внимание внешним экспертам, компаниям не следует создавать системы с единственной целью выполнить именно *их. Цель должна состоять в том, чтобы обеспечить безопасную и надежную эксплуатацию судна и его оборудования, соответствующую всем применимым требованиям. Как этого достигнуть, будет зависеть от размера и сложности Компании, а также типов судов, которыми она управляет. Система может быть полностью электронной, основанной только на бумажном документообороте, либо сочетанием* этих *подходов, а уровень надзора с берега будет варьироваться от одной организации к другой. Имеет значение лишь то, что система работает, и что работает она так, как это более всего удобно Компании.*

К сказанному можно добавить следующее. На рис. 4.3 представлено типичное изменение во времени интенсивности отказов, наблюдаемых за время эксплуатации некоего сложного технического объекта*, каковым, в частности, является судно.

---

* Определение термина "Компания" – см. п. *1.1.2* МКУБ.

* Повышение живучести сложных технических систем обычно достигается за счет резервирования и/или дублирования отдельных подсистем и/или устройств. Применительно к судну примерами резервирования и дублирования могут служить применение таранных переборок, а также «двойного» дна в конструкциях корпуса; установка на судне не менее двух дизель - генераторов, организации электропитания и управления рулевой машиной и т.п.

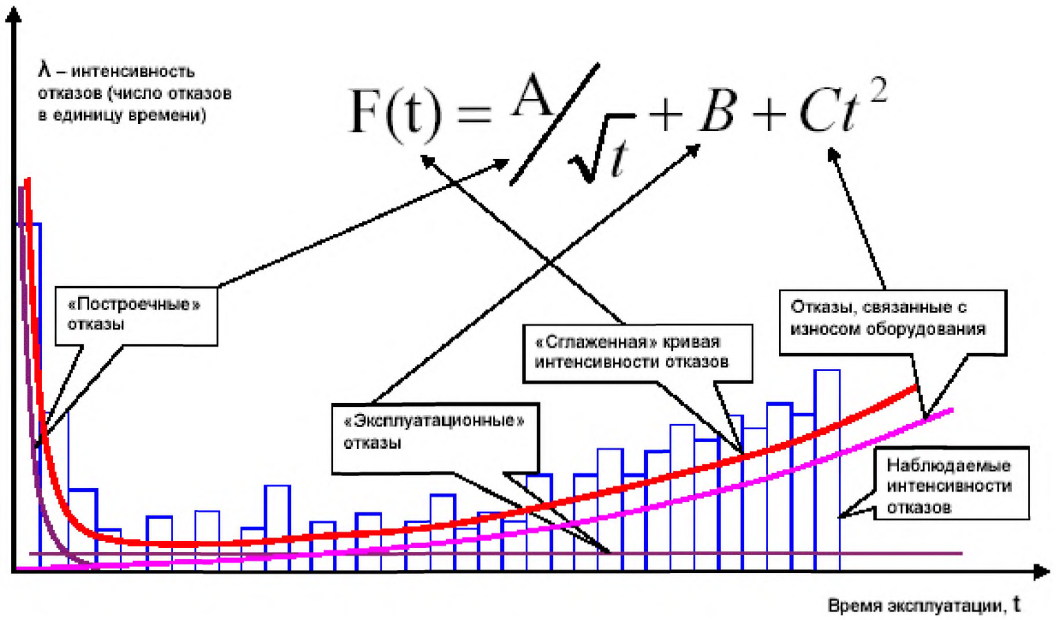


Рисунок 4.3 Типичное изменение интенсивности отказов сложного технического объекта

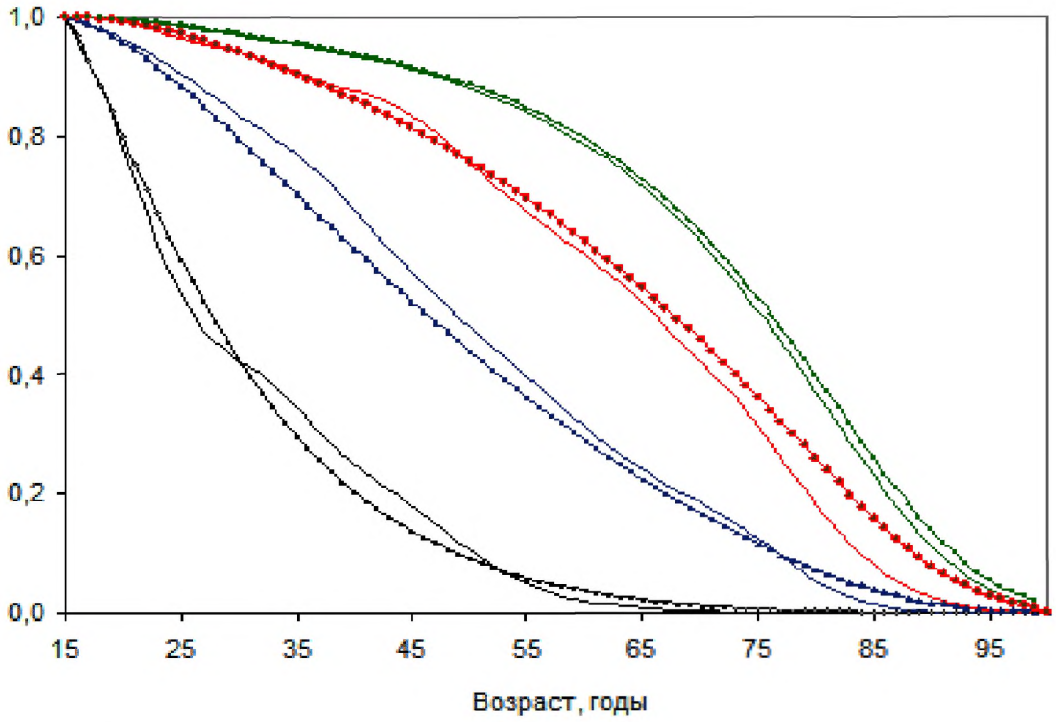
Высота столбцов на представленной диаграмме, они обозначены на рис. 4.3 синим цветом, пропорциональна числу отказов (сбоев / дефектов / повреждений / неисправностей), которые на рассматриваемом объекте наблюдались в соответствующие промежутки времени (за неделю / за декаду / за месяц / за квартал / за полугодие / за год).Данную «столбчатую диаграмму» наблюдаемых интенсивностей отказов можно «сгладить» с помощью кривой, представленной на рис. 4.3 красным цветом, см. также соответствующую выноску. За форму эту кривую в теории надежности иногда называют «ванной» интенсивности отказов.

Сглаженная кривая F(t), наблюдаемых интенсивностей отказов, может быть представлена в виде суммы трех составляющих, имеющих несложное аналитическое выражение и достаточно прозрачную интерпретацию:

$$F(t) = A/\sqrt{t} + B + Ct^2 ,$$

где A – параметр интенсивности «построечных» отказов;
B – параметр интенсивности «эксплуатационных» отказов;
C – параметр интенсивности отказов, связанных с износом оборудования.

При наличии реальной статистики отказов значения этих параметров могут быть определены методом наименьших квадратов.



Вероятность появления «построечных» отказов, которая характеризуется параметром А, может быть снижена при надлежащем наблюдении за:

- проектированием судна;
- его постройкой, а также
- швартовными и ходовыми испытаниями.

Снижение интенсивности появления «эксплуатационных» отказов (см. параметр В) может быть достигнуто:

1) укомплектованием судна квалифицированным персоналом (см. гл. *6* МКУБ);
2) надлежащим выполнением судовых операций (см. гл. *7* МКУБ);
3) проведением судовых учений и тренировок (см. гл. *8* МКУБ) с бережным использованием оборудования.

Должным образом организованное техническое обслуживание и ремонт судна, регламентируемые гл. *10* МКУБ, позволят уменьшить вероятность появления отказов, связанных с износом оборудования и конструкций корпуса (см. параметр С).

4.3.1 ЧТО ГОВОРИТ КОДЕКС О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ И РЕМОНТЕ

Параграф 10.1 МКУБ гласит, "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".

Эти процедуры должны быть документированы и должны обеспечить выполнение применимых требований: конвенционных, классификационных, международных (например, Конвенции *СОЛАС, МАРПОЛ) и государства порта, а также поддержание соответствия им в промежутках между освидетельствованиями и проверками третьими сторонами.*

Процедуры по техническому обслуживанию / ремонту должны также включать любые дополнительные требования, установленные Компанией. Они могут появиться, например, по результатам анализа предшествующего технического обслуживания / ремонта механизмов и оборудования, специфических запросов судовых операций или рекомендаций изготовителя.

Указанные требования в равной степени применимы к техническому обслуживанию / ремонту корпуса, палубных механизмов, спасательного и противопожарного оборудования, к механизмам машинного отделения.

Соответствие требованиям МКУБ в отношении технического обслуживания и ремонта судна и его оборудования предусматривает не только выполнение специфических требований, изложенных в п. 10*. Ряд других пунктов также относится к данной сфере деятельности.*

Примеры:

1.2 ЦЕЛИ

Каковы цели Компании в отношении безопасности и предотвращения загрязнения? Насколько успешно процедуры технического обслуживания / ремонта способствуют достижению этих целей?

4 НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО(А)

Насколько успешно назначенное лицо анализирует информацию между офисом и судами, связанную с техническим обслуживанием / ремонтом судна. Насколько успешно назначенное лицо выделяет адекватные ресурсы на поддержание годного технического состояния / ремонта судов (например, оперативность поставки запасных частей и расходных материалов)?

6 РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ

Привержено ли руководство Компании выделять адекватные ресурсы на оперативное и результативное осуществление технического обслуживания / ремонта? Возложена ли ответственность за проверку, а также техническое обслуживание и ремонт на квалифицированный и подготовленный персонал?

9 ДОКЛАДЫ О НЕСООТВЕТСТВИЯХ, НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЯХ И ОПАСНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ АНАЛИЗ

Ведутся ли расследования и отчётность по несоответствиям, несчастным случаям и опасным происшествиям? Выполняются ли надлежащие корректирующие действия? Компания должна быть заинтересована не только в ответных действиях на непосредственные последствия несчастного случая или ликвидацию опасности, но также в выявлении первопричин инцидента и внесение технических изменений и изменений в систему управления, которые будут необходимы, чтобы предотвратить их повторение.

11 ДОКУМЕНТАЦИЯ

Должным ли образом контролируется издание, внесение изменений и рассылка процедур технического обслуживания / ремонта и других основных документов?

12 ПРОВЕРКА, АНАЛИЗ И ОЦЕНКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМАЯ КОМПАНИЕЙ

Проанализирована ли и представлена информация о техническом обслуживании / ремонте судна, включаемая в анализы результативности системы управления судна и Компании? Полезны ли данные анализы для разработки улучшений в менеджменте технического обслуживания / ремонта?

Согласие с уместными правилами и инструкциями

Пункт 1.2.3 гласит:

" 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".*

В Компании *должны действовать процедуры контроля вышеуказанных документов. Иными словами, соответствующие правила, кодексы, руководства и стандарты должны быть доступны подразделениям и лицам, деятельность которых они определяют. Эти документы должны быть надлежащего издания или редакции, а изменения должны идентифицироваться и рассылаться по применимости. Должны быть предусмотрены процедуры по управлению устаревшими документами.*

Отчётность и расследование технических недостатков и несоответствий

Пункт 10.2 МКУБ гласит, что Компания должна обеспечить, "передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна", а также "соответствующие действия по устранению недостатков".

(В данном контексте, под "несоответствием" следует понимать технический недостаток, или сбой в работе оборудования, дефект в деталях, конструкции судна или его механизмов. См. также пункт 9 МКУБ[*]*).*

Проблемы могут быть обнаружены в ходе повседневных технических проверок либо технического обслуживания / ремонта в связи с поломкой или несчастным случаем, или в любое другое время.

Ответные действия Компании должны быть нацелены не только на исправление непосредственно технического недостатка, а прежде всего к недостаткам системы менеджмента технического обслуживания (несоответствиям), которые привели к проблеме. ***Любые уроки, извлеченные из расследования этих недостатков, должны быть проанализированы на предмет их применимости к другим судам флота Компании, а наблюдаемые тенденции и примеры должны использоваться для выявления возможностей непрерывного совершенствования.***

Основные элементы действенного процесса расследования недостатков или несоответствий приведены в следующей диаграмме, см. рис. 4.3.1. При этом надо *учитывать, что просто предпринять корректирующие действия недостаточно. Результативность таких действий должна быть подтверждена.*

Успешная система менеджмента технического обслуживания будет результатом оценки Компанией связанных рисков. При выполнении такой оценки, компания должна принять во внимание следующее:

1) *рекомендации по техническому обслуживанию / ремонту и спецификации изготовителя оборудования;*
2) *анализ применения оборудования, включая выходы из строя, дефекты и повреждения, а также предпринятые действия по его ремонту;*
3) *результаты проверок, выполненных третьей стороной;*
4) *возраст судна;*
5) *идентифицированное критическое оборудование и системы;*

[*] В разделе 3.1 настоящего документа приводится определение термина "Технический недостаток" с необходимыми пояснениями.

6) возможные *последствия выхода из строя оборудования в отношении безопасной эксплуатации судна.*

4.3.2 *СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ*

Системный подход к техническому обслуживанию начинается с создания базы данных по механизмам, оборудованию и устройствам. Он будет основан на оценке риска, описанной выше, и должен включать:

1) *установление периодичности технического обслуживания;*
2) *определение методов и периодичности осмотров / проверок;*
3) *спецификацию типов осмотров / поверок, а также используемого измерительного оборудования и требуемой от него точности;*
4) *установление соответствующих критериев приемки (годно / не годно);*
5) *возложение ответственности за осмотры / проверки на квалифицированный персонал;*
6) *возложение ответственности за техническое обслуживание / ремонт на квалифицированный персонал;*
7) *чёткую идентификацию подотчетных механизмов и требований к ним.*

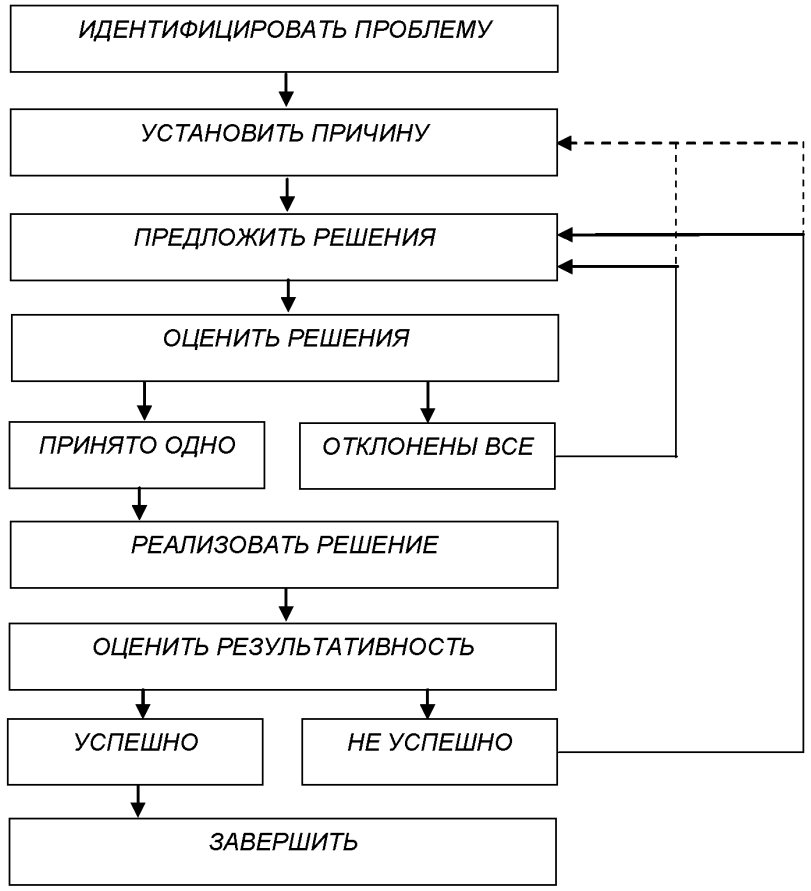


Рисунок 4.3.1. *Процесс* разработки и внедрения *корректирующих действий*

Периодичность технического обслуживания и ремонта

Периодичность технического обслуживания и ремонта должна устанавливаться, исходя из следующего:

1) *рекомендаций и спецификаций изготовителей;*
2) *методов проведения обслуживания (таких как анализ смазочного масла, анализ вибрации);*
3) *практического опыта эксплуатации и технического обслуживания / ремонта судна и его механизмов, включая наблюдаемые результаты повседневных осмотров, характера и интенсивности отказов;*
4) *характера использования оборудования – непрерывного, эпизодического, резервного или аварийного;*
5) *практических или эксплуатационных ограничений, например,* когда *ремонт может быть выполнен только в сухом доке;*
6) *периодичности, устанавливаемой в рамках классификационных* и *конвенционных требований,* а также *требований Администрации и Компании;*
7) *необходимости регулярных проверок резервных устройств.*

Осмотры / проверки

Процедуры плановых проверок в ходе повседневной эксплуатации должны включать следующее:

1) *критерии приемки (т.е., годно / не годно, допустимо);*
2) *использование соответствующего измерительного и испытательного оборудования необходимой точности;*
3) *калибровку измерительного и испытательного оборудования в соответствии со стандартами.*

Ниже приводятся примеры типов осмотра / проверки, которые могут использоваться:

1) по *внешнему виду*;
2) по *вибрации;*
3) по *давлению;*
4) по *температуре;*
5) по *электрическим* параметрам*;*
6) по *нагрузке;*
7) по *водонепроницаемости.*

Методы осмотров / проверок

Рекомендуется использование контрольных листов проверок (чек - листов), *чтобы обеспечить выполнение осмотров, проверок и действий по техническому обслуживанию / ремонту в соответствии с установленными процедурами и периодичностью. Такие чек-листы разрабатываются,* исходя *из рекомендаций или спецификаций изготовителей* оборудования.

Системы допуска к работе

При необходимости следует использовать системы допуска к работе, чтобы обеспечить безопасное проведение осмотров и работ по техническому обслуживанию / ремонту. Процедура допуска к работе – обеспечивает проведение оценки риска, до начала выполнения *каких-либо опасных работ. В результате такой оценки могут быть заблокированы средства управления – для устранения или снижения связанных с предстоящей работой рисков. Сюда может входить, среди прочего, проверка среды, в которой будет проводиться работа, а также смежных зон и отсеков (особенно при огневых работах), изоляции электрических цепей или осушения труб и резервуаров, подготовка подходящего и исправного инструмента и оборудования, назначение компетентного и опытного персонала, резервного и аварийного оборудования.*

4.3.3 *КАКИЕ ОТЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СЛЕДУЕТ ХРАНИТЬ (и как мы можем их использовать?)*

Отчетные документы, ведущиеся для демонстрации соответствия процедурам Компании по техническому обслуживанию / ремонту, а также их результативности, могут быть разделены на две большие категории.

A. Документы внешнего происхождения:

- классификационные документы, отчёты и свидетельства;
- конвенционные документы, отчёты и свидетельства;
- акты контроля государства порта;
- отчёты проверяющих организаций («веттинг»).

B. Документы внутреннего происхождения:

- оформляемые при повседневных судовых осмотрах / проверках;
- оформляемые при проведении работ по техническому обслуживанию и ремонту;
- оформляемые при проведении проверок резервного и критического оборудования;
- оформляемые при проведении проверок сигнализации и аварийного отключения;
- отчёты о проверках и посещениях суперинтендантов / наставников;
- отчёты о внутренних проверках и проверках, выполненных третьей стороной;
- сообщения о несоответствиях, несчастных случаях, авариях и опасных происшествиях;
- отчеты по выполнению и подтверждению корректирующих действий;
- заявки на запасные части, подтверждения, извещения о поставках и т.п.

Помимо предоставления доказательств о выполнении процедур, отчетные документы, оформляемые в ходе работ по техническому обслуживанию / ремонту судна, могут также рассматриваться как база данных для получения ценной информации о менеджменте.

Например, надлежащий анализ отчетных документов об осмотрах, дефектах, несоответствиях и корректирующих действиях может дать информацию, которая могла бы привести к изменениям в порядке проведения осмотров и планируемой периодичности обслуживания, уменьшая, тем самым, ненужную работу и частоту отказов. Такой же анализ мог бы позволить выявить тенденции или повторяющиеся проблемы, которые требуют дальнейшего изучения и долгосрочных решений.

Надлежащая регистрация и анализ несоответствий, сообщений о несчастных случаях и опасных происшествиях, сообщений об отказах и заявок на запасные части позволяет успешно контролировать действия по их устранении.

4.3.4 *ИДЕНТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКИ 'КРИТИЧЕСКОГО' ОБОРУДОВАНИЯ*

Пункт 10.3 МКУБ гласит: "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 и систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или технических систем, которые не используются на постоянной основе".*

Перечень "критического" оборудования и систем будет меняться в зависимости от типа и способа эксплуатации судна. Если оборудование идентифицировано, должны быть определены соответствующие проверки, а также разработаны процедуры для обеспечения его надежности.

На борту любого судна имеется оборудование и системы, внезапный отказ которых может привести к опасным ситуациям, но к которым не предъявляются какие-либо обязательные требования. Должны предусматриваться меры, направленные на поддержание надежности такого оборудования и систем.

---

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

Проверки и техническое обслуживание резервного и редко используемого оборудования должны быть частью плана технического обслуживания / ремонта Компании. Ниже приведены примеры объектов, которые подлежат осмотру и проверкам:

1) *сигнализация и устройства аварийного отключения;*
2) *системы подачи топлива;*
3) *грузовые системы;*
4) *аварийное оборудование (АРБ, портативные УКВ, аварийный рулевой привод, аварийный генератор, аварийный пожарный насос и т.п.);*
5) *оборудование по безопасности (портативные газо - и CO_2 анализаторы и т.п.);*
6) *противопожарное[**] и спасательное оборудование;*
7) *генераторы и аккумуляторы;*
8) *рулевой привод, главная силовая установка, телеграфы и т.п. (проверки, предшествующие приходу и отходу* судна*).*

4.3 Дополнение 1 (д1)
Перечень контрольных вопросов по менеджменту системы технического обслуживания / ремонта

	Вопрос	***Да***	***Нет***
1)	*Оперативно ли и надежно поступают сведения о новых и измененных конвенционных, классификационных, международных требованиях, требованиях государства порта, а также кодексах и рекомендациях отрасли?*		
2)	*Имеются ли в наличии средства контроля для обеспечения соответствия всем применимым обязательным правилам, а также учета соответствующих кодексов, рекомендаций и стандартов?*		
3)	*Ясно ли определены ответственность и полномочия судового и берегового персонала, участвующего в проверках / осмотрах, а также техническом обслуживании / ремонте?*		
4)	*Имеет ли персонал, выполняющий проверки / осмотры, а также техническое обслуживание / ремонт, надлежащую квалификацию, подготовку и опыт?*		
5)	*Имеются ли в наличии средства контроля, обеспечивающие доступность всех применимых процедурных и технических документов соответствующих изданий* там, *где они необходимы?*		
6)	*Приняты ли меры для исключения* использования *устаревших документов?*		
7)	*Функционирует ли система сообщений о дефектах, несчастных случаях и опасных происшествиях и* выполнения *их анализа?*		
8)	*Четко ли определены типы и серьезность дефектов и инцидентов, о которых необходимо докладывать?*		
9)	Имеются *ли* в наличии *процедуры по выполнению корректирующих действий и подтверждению их результативности?*		
10)	*Позволяют ли отчетные документы о проверках и техническом обслуживании / ремонте результативно отслеживать историю обслуживания / ремонта судна, его механизмов и оборудования?*		
11)	*Для всех ли осмотров / проверок установлена надлежащая периодичность?*		
12)	*Определены ли методы осмотров / проверок, а также тип и точность*		

[**] При разработке процедур проверок и технического обслуживания стационарных углекислотных систем пожаротушения целесообразно воспользоваться положениями циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1318.

	Вопрос	***Да***	***Нет***
	измерительного оборудования, которое следует для этого *применять?*		
13)	*Установлены ли соответствующие критерии приемки?*		
14)	*Для всех ли работ по техническому обслуживанию / ремонту установлена соответствующая периодичность?*		
15)	*Достаточна ли для подтверждения соответствия требованиям Компании, а также обязательным правилам отчетность об осмотрах / проверках и техническом обслуживании / ремонте?*		
16)	*Все ли оборудование и технические системы, включая резервные и используемые эпизодически, внезапный выход из строя которых может привести к опасным ситуациям, идентифицированы?*		
17)	*Имеются ли в наличии соответствующие процедуры допуска к работе, оценивающие риски, связанные с работами по осмотрам / проверкам и техническому обслуживанию / ремонту, и при этом обеспечивающие использование результативных средств контроля?*		
18)	*Должным ли образом проанализирована и обобщена информация о техническом обслуживании / ремонте, предназначающаяся для включения* ее *капитанами и Компанией в анализы результативности системы управления?*		

4.4 Руководство по квалификации, подготовке и опыту, необходимых для выполнения функций назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)

В данном разделе Рекомендаций, если по тексту не указано иное, *курсивом с засечками* (шрифт "*Times New Roman*") выделены положения Циркуляра ИМО MSC-MEPC.7/Circ.6 *"Руководство по квалификации, подготовке и опыту, необходимых для исполнения функций назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)".*

4.4.*1.* *ВВЕДЕНИЕ*

Настоящее Руководство применимо к лицам, исполняющим функции назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ).

4.4.*2.* *КВАЛИФИКАЦИЯ*

4.4.*2.1* *Назначенное лицо должно иметь*, как *минимум*, *систематическое образование* в *следующем объеме:*

1) высшее учебное заведение, признаваемое Администрацией или признанной организацией, в объеме уместных разделов менеджмента, инженерных или физических наук, либо
2) *образование и опыт плавания на судне(ах) в качестве лица командного состава, дипломированного в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), 1978, с поправками, либо*
3) *иное систематическое образование при наличии не менее чем трех лет практического опыта* в должностях *старшего уровня*, связанных с *операциями по управлению судами.*

4.4.*3.* *ПОДГОТОВКА*

4.4.*3.1* *Назначенное лицо должно пройти подготовку, относящуюся к элементам управления безопасностью согласно требованиям МКУБ, особо в части:*

1) *знания и понимания МКУБ;*
2) *обязательных правил и норм;*
3) *применимых кодексов, рекомендаций и стандартов, по применимости;*

4) *методов оценки* результатов *экспертизы, опроса, оценивания и информирования;*
5) *технических или эксплуатационных аспектов управления безопасностью;*
6) *надлежащего знания судоходства и судовых операций;*
7) *участия, по крайней мере, в одной проверке, связанной с системой управления; и*
8) *успешных связей с судовым персоналом и высшим руководством.*

4.4.*4.* *ОПЫТ*

4.4.*4.1* *Назначенное лицо должно иметь опыт для:*

1) *представления материалов по МКУБ руководству высшего уровня и получения постоянной поддержки в совершенствовании системы управления безопасностью;*
2) *определения, отвечают ли элементы системы управления безопасностью требованиям МКУБ;*
3) *определения результативности системы управления безопасностью в рамках Компании и судна при использовании принятых принципов* проведения *внутренних проверок и анализов управления в обеспечении соответствия правилам и нормам;*
4) *оценки результативности системы управления безопасностью в обеспечении соответствия иным правилам и нормам, которые не подпадают* под *конвенционные и классификационные освидетельствования, но позволяют подтвердить соответствие таким правилам и нормам;*
5) *оценки, были ли приняты во внимание безопасные методы, рекомендованные Организацией* (ИМО), *Администрациями, классификационными обществами, другими международными органами и организациями морской индустрии для повышения культуры безопасности; и*
6) *сбора и анализа данных об опасных происшествиях, опасных ситуациях, потенциальных инцидентах, инцидентах и несчастных случаях, и использования извлеченных уроков для улучшения системы управления безопасностью в рамках Компании и ее судов.*

4.4.*5.* *ТРЕБОВАНИЯ К КОМПАНИИ И ОТЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ*

4.4.*5.1* *Компания должна обеспечить учебные курсы, соответствующие квалификации, подготовке и опыту, а также надлежащие процедуры, отвечающие* требованиям *МКУБ*[*]*, включая практическую подготовку и регулярное повышение квалификации. Компания должна также предусмотреть документальные доказательства* того, *что назначенное лицо имеет необходимую квалификацию, подготовку и опыт для исполнения* своих *обязанностей согласно положениям МКУБ.*

4.5 Руководство по оценке рисков в судовых операциях

В данном разделе Рекомендаций, если по тексту не указано иное, ***курсивом*** выделены положения документа МАКО "*Руководство по оценке рисков в судовых операциях*".

ВВЕДЕНИЕ

Несмотря на редкое упоминание в контексте, разработка и внедрение документированной системы управления безопасностью относится к деятельности по управлению рисками. Разработка письменных процедур или внесение в них *изменений подразумевает анализ деятельности и операций,* осуществляемых *Компанией, выявление проблем, и принятие превентивных мер. Документированные процедуры представляют собой средства контроля.*

[*] В Российской Федерации большинство специалистов судоходных компаний, выполняющих обязанности назначенного лица, имеют Свидетельство эксперта внутренних проверок СУБ, выдаваемое в соответствии с положениями НД № 2-080301-002, Руководство по освидетельствованиям учебно-тренажерных центров подготовки специалистов морского транспорта по вопросам внедрения и поддержания системы управления безопасностью и предотвращением загрязнения в соответствии с требованиями МКУБ. Порядок поддержания в действии данного документа описан в п. А.1.4, см. Приложение А к НД № 2-080301-002.

ИМО определяет риск как:

"Комбинация частоты и серьезности последствий".

(MSC Circ 1023/MEPC Circ 392)

Иными словами, риск имеет две составляющие: вероятность возникновения и серьезность последствий.

Опасность – это свойство (сущность) предмета или явления, *ситуация или практика, которая потенциально может нанести вред. Исходя из этого, можно составить краткий перечень основных вопросов,* это*:*

- идентификация опасностей;
- оценка рисков, связанных с этими опасностями;
- применение средств управления для снижения тех рисков, которые будут признаны неприемлемыми;
- контроль результативности средств управления.

Средства управления могут применяться либо для того, *чтобы уменьшить вероятность возникновения неблагоприятного события, либо* чтобы *уменьшить серьезность* его *последствий. Рассматриваются риски, которые можно обоснованно спрогнозировать, а именно риски, касающиеся:*

- здоровья и безопасности всех тех, кто прямо или косвенно вовлечен в деятельность, или на кого эти риски могут оказать влияние тем или иным образом;
- собственности Компании и иных лиц;
- окружающей среды.

4.5.1. *ПОЛОЖЕНИЯ КОДЕКСА, КАСАЮЩИЕСЯ ОЦЕНКИ РИСКОВ*

Согласно пункту 1.2.2.2 МКУБ, "Цели компании по управлению безопасностью должны... оценить все выявленные риски для ее судов, персонала и окружающей среды и установить соответствующую защиту[*]*". Хотя в дальнейшем нет никаких прямых ссылок на данное общее требование в других частях Кодекса, оценка рисков в той или иной форме кране важна для выполнения большинства* его *пунктов. Важно признать, что* именно *компания отвечает за идентификацию рисков, связанных с ее конкретными судами, операциями и видами деятельности. Не достаточно полагаться только на соответствие требованиям конвенций и классификационных обществ, а также на общие рекомендации* морской *индустрии. Данные требования необходимо рассматривать как отправную точку для обеспечения безопасной эксплуатации судна.*

МКУБ не устанавливает особого подхода к управлению рисками, и компания должна сама выбрать методы, соответствующие ее организационной структуре, судам и видам деятельности. Методы могут быть более или менее формальными, но они должны быть систематическими, чтобы оценка и реагирование были всеобъемлющими и результативными. Вся деятельность по оценке рисков должна быть документирована для обеспечения наличия *отчетных документов по принятым решениям.*

4.5.2. *ПРОЦЕСС УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ*

Управление рисками можно определить как:

"Процесс, с помощью которого принимаются решения о возможности принятия известного или оцененного риска и/или выполнения действий по уменьшению его *последствий либо вероятности возникновения".*

(ISO 8402:1995 / BS 4778)

---

[*] Здесь представлен действующий текст данного параграфа МКУБ – с учетом поправок, внесенных резолюцией КБМ MSC.273(85).

Управление рисками (риск-менеджмент, англ. "risk management") - это процесс принятия и выполнения управленческих решений, нацеленных на уменьшение вероятности возникновения неблагоприятного результата и/или минимизацию возможных потерь, вызванных реализацией риска.

В риск - менеджменте принято выделять несколько ключевых этапов:

1) выявление риска и оценка вероятности его реализации, а также масштаба последствий, в частности определение максимально - возможного убытка;
2) выбор методов и инструментов управления выявленным риском;
3) разработка риск - стратегии с целью уменьшения вероятности возникновения риска и минимизации возможных негативных последствий;
4) реализация риск - стратегии;
5) оценка достигнутых результатов и, если необходимо, корректировка риск - стратегии.

Ключевым этапом риск - менеджмента считается этап выбора методов и инструментов управления риском.

Соответственно, базовыми методами риск - менеджмента являются отказ от риска, его снижение, передача или принятие. Иногда говорят, что процесс управления рисками сводится к четырем «Т», имея в виду английские термины: «terminate, treat, transfer, tolerate». В отношении судовых операций они будут означать:

- отказ от чрезмерно рискованной деятельности (метод отказа);
- профилактику или диверсификацию риска (метод снижения);
- аутсорсинг* затратных рисковых функций (метод передачи);
- формирование резервов или запасов (метод принятия).

Поэтому в судовых условиях речь может идти:

- о прекращении судовой операции при неприемлемом уровне риска;
- о применении средств управления с целью снижения риска;
- о переносе риска на другой объект с целью его снижения или
- о принятии риска, как обычного для условий работы данного судна или в данных условиях его эксплуатации.

Процесс управления рисками показан на блок-схеме, приведенной *ниже*, см. рис. 4.5.2–1.

* Аутсорсинг - (англ. outsourcing – от «outer-source-using» – использование внешнего источника / ресурса) - передача традиционных, не ключевых функций организации (таких, например, как бухгалтерский учет для судоходной компании) внешним исполнителям - аутсорсерам или субподрядчикам – высококвалифицированным специалистам сторонней фирмы. В отличие от услуг сервиса и поддержки, имеющих разовый, эпизодический или случайный характер и ограниченных сравнительно небольшим периодом времени их выполнения, на аутсорсинг, как правило, передаются функции по профессиональной поддержке бесперебойной работоспособности отдельных систем и инфраструктуры предприятия на основе длительного контракта (обычно не менее 1 года). Для аутсорсинга характерен отказ от собственного соответствующего бизнес-процесса, например, составления баланса, и приобретение услуг по реализации этого бизнес-процесса у другой, специализированной организации. При этом за организацией, передающей процесс на аутсорсинг, остается ответственность по управлению / мониторингу этого процесса. Она в частности, должна устанавливать конкретные требования к планированию, организации и/или результатам этого процесса. Передача судоходной компанией функций по набору экипажа или технического менеджмента также являются примерами аутсорсинга.

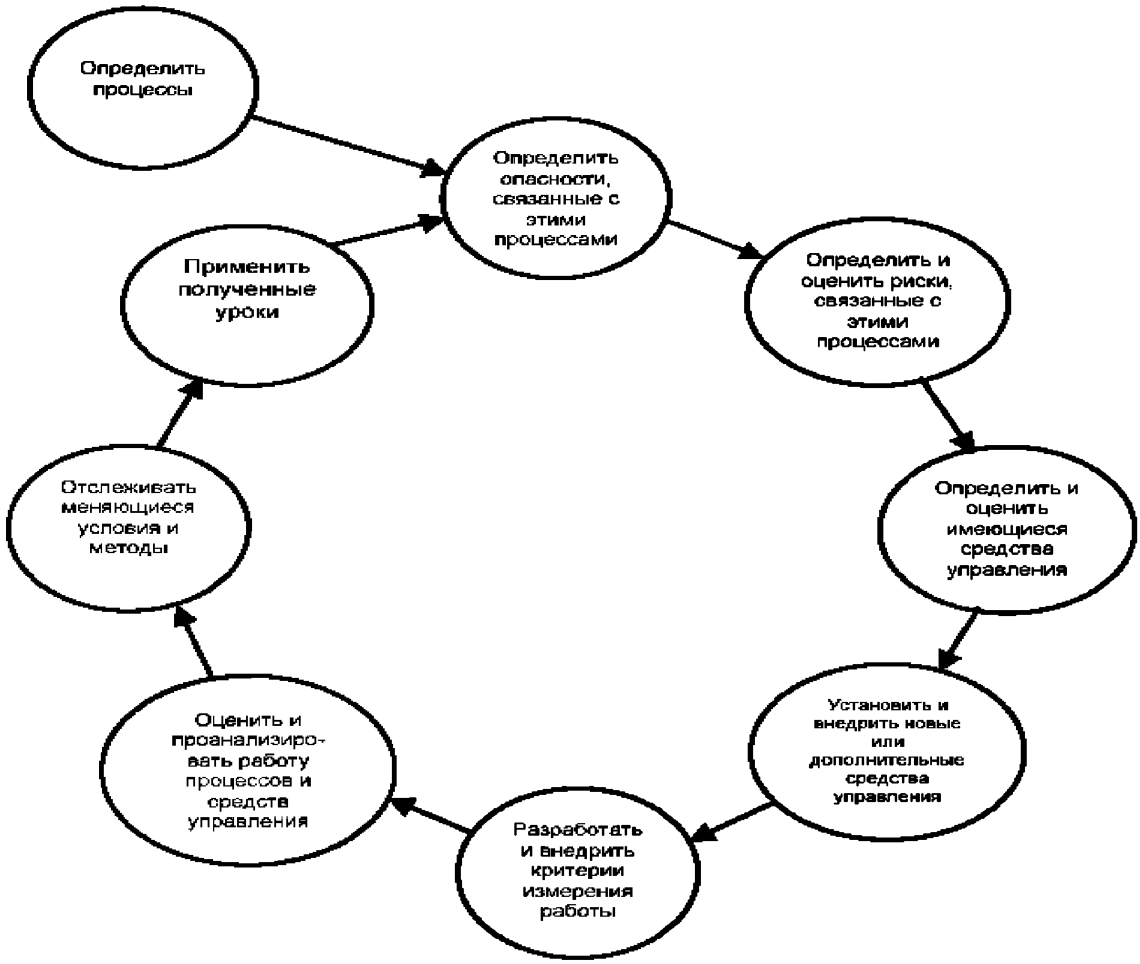


Рис. 4.5.2–1. Процесс управления рисками

Идентификация опасностей – это первый и самый важный шаг, поскольку все последующие действия *зависят от него. Она должна быть полной и точной и должна основываться, насколько возможно, на наблюдении за деятельностью. Но идентифицировать опасность не так просто, как может показаться вначале. Полноты и точности можно достичь только* в том случае, *если этот процесс будет систематизированным. Лица, которым поручено выполнение данной задачи, должны пройти надлежащую подготовку и* иметь соответствующие *инструкции, чтобы обеспечить ее тщательное и последовательное выполнение. Используемые термины должны быть четко определены, а процесс должен быть полностью описан; например, опасности нельзя путать с инцидентами, а инциденты – с последствиями.*

Риски, связанные с каждой опасностью, оцениваются в терминах вероятности ущерба и потенциальных последствий. Это, в свою очередь, позволяет организации устанавливать приоритеты и решать, где ее ограниченные ресурсы могут использоваться с максимальной пользой.

Комбинация вероятности и последствий обычно иллюстрируется следующим образом (в дальнейшем представленная таблица будет именоваться как «матрица рисков»)*:*

ОЦЕНКА РИСКА		*Последствие*		
		незначительное	допустимое	недопустимое
Вероятность	Малая	***Обычный риск***	***Допустимый риск***	***Умеренный риск***
	Средняя	***Допустимый риск***	***Умеренный риск***	***Существенный риск***
	Высокая	***Умеренный риск***	***Существенный риск***	***Неприемлемый риск***

В нижеприведенной таблице указаны варианты ответных действий для каждого случая.

Обычный риск	*Никаких действий не требуется.*
Допустимый риск	Никаких дополнительных средств управления не требуется. Необходим мониторинг, чтобы обеспечить поддержание контроля.
Умеренный риск	*Требуются меры по снижению риска.* *Средства управления следует внедрить в пределах заданного времени.*
Существенный риск	*Не следует начинать новую работу, пока не будет снижен риск.* *Если работа уже идет, необходимо принять срочные меры.* *Могут потребоваться значительные ресурсы.*
Неприемлемый риск	*Не следует начинать или продолжать работу, пока не будет снижен риск.* *Если снижение невозможно, необходимо запретить деятельность.*

Вышеприведенные таблицы представлены в стандартной, но не обязательной форме. Матрица риска может быть расширена за счет добавления новых строк и столбцов в зависимости от того, насколько точно компания хотела бы различать категории. Термины, используемые для оценки *вероятности и последствий, могут быть изменены, чтобы облегчить понимание. Например, вероятность может быть выражена в терминах «один раз за рейс», «один раз в год* на *судно» или «один раз в год* на *флот», и последствия могут быть уточнены при помощи* терминов *«ссадины и ушибы», «серьезная травма» или «смерть», не* следует также *забывать о последствиях для имущества и окружающей среды.*

Если говорить о здоровье и человеческой жизни, недопустимым последствием следует считать возможность гибели хотя бы одного человека. Соответственно, возможность травмы одного и более лиц должна считаться допустимым последствием, а незначительным – если в качестве последствий происшествия или потенциального инцидента могут иметь место разве что ссадины и ушибы.

Если речь идет о возможности загрязнения окружающей среды, недопустимым следует считать возможность попадания в воду значительного количества нефтепродуктов, которое не возможно локализовать имеющимися в наличии средствами. Допустимым последствием – если попадающие в воду нефтепродукты возможно локализовать имеющимися в наличии средствами. Незначительным последствием – когда вылившиеся нефтепродукты даже не попадут за борт.

Если оцениваются риски в отношении имущества, т.е. судна, его оборудования или перевозимых на нем грузов, то недопустимым следует считать такое последствие, ущерб от которого может превысить размеры страхового покрытия. А незначительным – такое последствие, ущерб от которого не превысит так называемой франшизы (франшиза – предусмотренная условиями договора страхования часть убытков лица, страхующего имущество, не подлежащая возмещению со стороны страховщика; применение франшизы обычно существенно снижает размер страховой премии).

В отношении репутации судоходной компании недопустимым последствием следует считать задержание судна по результатам его проверки портовыми властями. Допустимым последствием – если по результатам проверки судна были выявлены замечания, которые не привели к задержанию судна, хотя их следовало устранить до выхода судна в рейс. Незначительным последствием – когда выявленные по результатам проверки портовыми властями замечания допускают устранение в течение достаточно долгого периода времени, например, на протяжении трех месяцев.

Выбирая приоритеты для применения средств управления, необходимо также принять во внимание периодичность соответствующей *деятельности; например,* следует *раньше обратиться* к вопросу с *«умеренным» уровнем риска в ежедневном процессе, чем устанавливать средства управления в отношении деятельности, которая включает «существенный» риск, но в ближайшее время выполняться не будет.*

*Кроме того, термины, применяемые к уровням риска в вышеуказанной таблице, не следует интерпретировать слишком строго. Риск должен быть уменьшен до реализации разумно осуществимого уровня (*так называемая концепция принятия управленческих решений *ALARP* – "As Low As is Reasonably Practicable"*). Если «допустимый» уровень риска может быть еще снижен при приемлемых затратах и небольших усилиях, это следует сделать. Стандарты приемлемости имеют тенденцию становиться значительно более строгими после несчастного случая.*

Концепция ALARP обычно иллюстрируется следующим образом, см. рис. 4.5.2–2.



Рис. 4.5.2–2. Порядок принятия управленческих решений в соответствии с концепцией ALARP

Люди, назначенные для осуществления оценки рисков, должны быть хорошо ознакомлены и иметь большой опыт работы в той области, *которая будет оцениваться. Процесс должен быть систематизированным, с этой целью рекомендуется классифицировать области и виды деятельности, как показано на следующем примере.*

Деятельность:	***Чистка танка***
Опасность:	***Токсичная атмосфера или недостаток кислорода***
Риск (до использования средств управления):	***Неприемлемый (*вероятность – *высокая*, а последствия – *недопустимые)***
Рекомендуемые средства управления:	***Контроль атмосферы, вентиляция, использование или наличие дыхательных аппаратов***

4.5.3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ НЕПРЕРЫВНОСТИ И ГИБКОСТИ

Часто компании выполняют «упражнения» по оценке риска как отдельные, изолированные действия. Процесс считается законченным, как только соответствующие *формы заполнены и подшиты в дело. Но если были идентифицированы новые или улучшенные средства управления, они должны быть внедрены, например, путем включения в документированные процедуры компании.*

Если нужен реальный, практический вклад в улучшение безопасности и предотвращения загрязнения, процесс *управления риском должен быть непрерывным и гибким. Оценка риска – не более чем «моментальный снимок». Организация, технология, практика выполнения работ, законодательные документы и другие факторы постоянно меняются, и вновь возникающие опасности не будут учтены.* Процесс *оценки* риска *должен регулярно анализироваться на* основании практического *опыта; например, увеличение числа несчастных случаев или опасных происшествий* (потенциальных инцидентов) *может указывать* на то, *что применявшиеся ранее средства управления уже не* являются *действенными. Дополнительная оценка рисков будет необходима для тех видов деятельности, которые выполняются редко или проводятся в первый раз.*

Упражнение по формализованной оценке риска – только один из многих способов управления рисками. Гораздо важнее гибкость и оперативная реакция на динамичное изменение *окружающей среды и* связанные с *ней опасности. Организация должна обеспечить быстрое и действенное реагирование на результаты внутренних проверок,* получаемых *отчетных документов, анализа* СУБ *компанией и капитанами, сообщения об аварии и т.д.*

4.5.4. ЛЮДИ

Важно помнить о субъективной природе восприятия риска; например, один человек, качающийся в люльке на высоте *30 м над палубой, может иметь совершенно иной взгляд на связанный с этой* ситуацией *риск, чем другой человек в той же самой ситуации. Эта разница в реакциях на риск возникает из-за разницы в опыте, подготовке и характере* человека, *и она может быть существенной. Кто решает, что допустимо, а что приемлемо? Поскольку суждения людей, занятых в* какой-то *деятельности, могут не совпадать с мнениями тех, кто занимается* ее *оценкой, важно, чтобы в процесс оценки* был *вовлечен эксплуатационный персонал.* Эти люди *обладают знанием* рабочих *операций и* имеют *опыт их выполнения, и им придется* нести ответственность *за последствия принятых* ими *решений.*

Кроме того, из-за разницы в опыте и подготовке связанные с какой-либо *деятельностью* ощущения *опасностей и рисков могут сильно различаться у разных людей, и могут значительно отличаться условия от тех, которые принимались во время оценки.*

Риск – не постоянная, измеряемая, конкретная сущность. Количественные оценки риска должны восприниматься как оценки, которые выполняются в конкретные моменты времени *и характеризуются значительной степенью неопределённости. Это – не точные измерения, и чем реже наступает событие (обычно катастрофического характера), тем менее надежными будут полученные ранее данные и основанные на них оценки.*

Лучшая гарантия от происшествий – это подлинная культура безопасности – осведомлённость и постоянное внимание со стороны всех вовлеченных лиц, а также установление безопасности как постоянной и естественной составляющей принятия организационных решений.

Поскольку риск определяется как комбинация вероятности возникновения какого-либо события, (ситуации или условия) и серьезности его последствий, снижение риска возможно одним из следующих способов.

Выполняя определенные действия, исполнители судовой операции стремятся снизить либо вероятность возникновения нежелательного события (ситуации или условия), либо серьезность его последствий. Иногда удается обеспечить как снижение вероятности, так и уменьшение последствий нежелательного события (ситуации или условия).

Примером последнего способа управления рисками может служить передача (transfer) риска. Если работа со значительным фактором риска будет выполняться персоналом с более высокой профессиональной подготовкой в данной области, это может способствовать снижению риска. Например, выполнение сложных сварочных и/или огневых работ на судне можно возложить на выездную бригаду специалистов БТО или на профессиональных береговых сварщиков.

Как уже отмечалось, такие действия, включая способ принятия решения о необходимости или необязательности их исполнения, носят название «управление риском». Планируя океанский переход судна, капитан/судоводители выбирает маршрут с наиболее благоприятными погодными условиями. На переходе они постоянно ведут наблюдение за метеорологической обстановкой и, регулярно получают карты погоды. При необходимости, маршрут судна корректируется таким образом, чтобы уменьшить вероятность попадания судна в неблагоприятные гидрометеорологические условия.

Широко применяемые в современном судоходстве контрольные листы проверок (чек – листы), имеют своей целью уменьшить вероятность ошибки при выполнении конкретной судовой операции.

С экипажем периодически проводятся учения по оставлению судна. С точки зрения управления рисками - это одно из мероприятий, направленных на уменьшение последствий в случае оставления судна.

С учетом выше изложенного, правильнее будет поставить вопрос следующим образом: не «Когда необходимо проводить оценку риска?» (как уже отмечалось, морякам приходится делать это регулярно), а «Когда оценка риска должна быть **документирована**?» (в этом случае будут, по крайней мере, доказательства выполнения требований п. 1.2.2.2 МКУБ).

Документировать оценку риска следует всякий раз, когда руководитель и/или исполнитель(и) соответствующей судовой операции сочтет это необходимым. Например, это будет весьма полезной мерой в тех случаях, когда данная судовая операция или какой-то из ее этапов данным руководителем и на данном судне должна(ен) проводиться впервые или давно не выполнялась(ся).

Как показывает опыт, некоторые наиболее «продвинутые» компании предписывают документировать проведение оценки рисков всякий раз, когда на судне оформляется допуск к работе (например, в закрытых помещениях, на высоте и т.п.).

Документально оформленной оценкой рисков рекомендуется сопровождать поступающие в офис Компании с судна(ов) сообщения о потенциальных инцидентах, о которых шла речь в разделе 4.2 настоящего документа. Данная информация может облегчить обработку поступившего сообщения в офисе Компании.

Если вероятность событий или условий, послуживших основанием для составления сообщения о потенциальном инциденте на судне, будет оцениваться как «высокая», а их последствие – как «недопустимое», в соответствии с представленной выше матрицей их риск должен считаться «неприемлемым». Соответственно, такие события или условия требуют немедленного реагирования, в том числе и со стороны береговых подразделений компании.

В случае, когда вероятность событий или условий, описываемых в поступившем с судна сообщении о потенциальном инциденте, оценивается как «малая», а их последствие – как «незначительное», в офисе Компании такое сообщение может быть отложено, чтобы быть принятым во внимание, например, в ходе анализа СУБ.

4.6 Пересмотренные рекомендации по входу в закрытые помещения на борту судна

В данном разделе Рекомендаций, если по тексту не указано иное, *курсивом с засечками* (шрифт "*Times New Roman*") выделены положения Резолюции ИМО A.1050(27) *"Пересмотренные рекомендации по входу в закрытые помещения на борту судна".*

ПРЕАМБУЛА

Целью настоящих рекомендаций является поощрение принятия процедур безопасности, направленных на предотвращение несчастных случаев, связанных с входом персонала судна в закрытые помещения, в которых может быть обедненная кислородом, обогащённая кислородом, легко воспламеняющаяся и/или токсичная среда.

Расследования обстоятельств произошедших несчастных случаев показали, что в большинстве случаев их причиной является недостаточное осознание или игнорирование необходимости принимать меры предосторожности, а не отсутствие инструкций.

Следующие практические рекомендации применимы ко всем типам судов и содержат указания для операторов судов и моряков. Необходимо отметить, что на судах, где в закрытые помещения входят редко, например, на некоторых пассажирских судах и небольших сухогрузах, опасность может быть менее очевидной, и, соответственно, здесь может быть нужно повысить бдительность.

Рекомендации призваны дополнить национальные законы и правила, принятые стандарты и конкретные процедуры, используемые применительно к определенным перевозкам, судам или судовым операциям.

В некоторых ситуациях применение определённых рекомендаций может оказаться практически неосуществимым. В таких случаях должно быть сделано все возможное для того, чтобы следовать духу рекомендаций, и необходимо уделять внимание рискам, которые могут при этом возникнуть.

4.6.*1* *ВВЕДЕНИЕ*

Среда в любом закрытом помещении может быть обеднена либо обогащена кислородом и/или содержать легко воспламеняющиеся и/или токсичные газы либо пары. Такая опасная среда может также образоваться в помещении, которое ранее считалось безопасным. Опасная среда может также присутствовать в помещениях, смежных с теми, которые считаются опасными.

4.6.*2* *ОПРЕДЕЛЕНИЯ*

См. п. 3.1 Термины и определения настоящих Рекомендаций.

4.6.*3* *УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПРИ ВХОДЕ В ЗАКРЫТЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ*

4.6.*3.1* *К стратегии безопасности, которая будет принята, чтобы предотвращать несчастные случаи при входе в закрытые помещения, компанией должен быть разработан всесторонний подход.*

4.6.*3.2* *Компания должна обеспечить, чтобы процедуры входа в закрытые помещения были включены в число ключевых судовых операций, относящихся к безопасности персонала и судна, в соответствии с параграфом 7 Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ).*

4.6.*3.3 Компания должна разработать схему внедрения процедур, предусматривающую обучение использованию оборудования для замера характеристик среды в таких помещениях и график регулярных тренировок для экипажей на борту.*

4.6.*3.3.1 Компетентные и ответственные лица должны получить подготовку по выявлению, оценке, замерам, контролю и устранению опасности закрытых помещений на основе стандартов, одобренных Администрацией.*

4.6.*3.3.2 Члены экипажа должны получить подготовку, соответственно, в вопросах безопасности закрытых помещений, включая ознакомление с проводимыми на борту процедурами по выявлению, оценке и контролю опасностей, связанных с входом в закрытые помещения.*

4.6.*3.4 Внутренние проверки со стороны компании и внешние освидетельствования со стороны Администрации системы управления безопасностью судна должны подтвердить выполнение на практике установленных процедур и их соответствие стратегии безопасности, упомянутой в пункте* 4.6.3.1.

4.6.*4 ОЦЕНКА РИСКОВ*

4.6.*4.1 Компания должна обеспечить проведение оценки рисков для выявления всех закрытых помещений, имеющихся на судне. Такую оценку рисков следует периодически пересматривать, чтобы подтвердить её правомерность.*

4.6.*4.2 Для обеспечения безопасности компетентное лицо должно всегда делать предварительную оценку потенциальных опасностей помещения, куда будут входить люди, принимая во внимание ранее перевозившийся груз, вентиляцию такого помещения, его покрытие и другие уместные факторы. Предварительная оценка, сделанная компетентным лицом, должна определить возможность наличия среды, обедненной либо обогащенной кислородом, легко воспламеняющейся или токсичной. Компетентное лицо должно учитывать, что порядок вентиляции смежного присоединённого помещения, может отличаться от того, который предусмотрен для вентиляции самого закрытого помещения.*

4.6.*4.3 Решение о процедурах, которые необходимо выполнить для проверки среды в помещении и при входе в него, должно приниматься на основе предварительной оценки. Они будут зависеть от того, что показала предварительная оценка:*

.1 имеется ли минимальный риск для здоровья или жизни персонала, входящего в помещение; либо
.2 если непосредственного риска для здоровья или жизни нет, может ли он возникнуть при работе в помещении; либо
.3 выявлена ли опасность для здоровья или жизни.

4.6.*4.4 Если предварительная оценка показывает, что имеется минимальный риск для здоровья или жизни, или что риск может возникнуть в ходе работы в помещении, должны приниматься меры предосторожности, указанные в разделах* 4.6.5, 4.6.6, 4.6.7 *и* 4.6.8, *в зависимости от того, что применимо.*

4.6.*4.5 Если предварительная оценка выявила опасность для жизни или здоровья при входе в помещение, должны приниматься дополнительные меры предосторожности, указанные в разделе* 4.6.9.

4.6.*4.6 В ходе процесса оценки следует исходить из предположения, что помещение, в которое необходимо войти, является опасным, пока не будет точно установлено, что оно безопасно для входа.*

4.6.*5 РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД*

4.6.*5.1 Никто не должен открывать или входить в закрытое помещение без разрешения капитана или назначенного ответственного лица, пока надлежащие процедуры безопасности, установленные для конкретного судна, не будут выполнены.*

4.6.*5.2 Вход в закрытые помещения должен быть плановым, и использование системы выдачи допусков на вход, которая может включать в себя применение перечня контрольных проверок* (чек-листа), *рекомендуется. Допуск на вход в закрытое помещение должен выдаваться капитаном или назначенным ответственным лицом, а заполняться –*

лицом, которое входит в помещение, до входа в такое помещение. Образец допуска на вход в закрытое помещение приводится в приложении к настоящему разделу, см. п. 4.6.п.

4.6.*6* *ОБЩИЕ МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ*

4.6.*6.1* *Двери и люки, ведущие в закрытые помещения, должны быть постоянно задраены для предотвращения несанкционированного проникновения в них.*

4.6.*6.2* *Дверь или крышка люка, открытая для естественной вентиляции закрытого помещения, может быть ошибочно воспринята как знак того, что среда в помещении безопасна, и потому у входа следует поставить вахтенного либо применить механическое препятствие в виде верёвки или цепи, натянутой поперёк прохода с прикреплённой к ней предупреждающей табличкой, чтобы предотвратить подобное несанкционированное проникновение.*

4.6.*6.3* *Капитан или ответственное лицо должно определить, что вход в закрытое помещение безопасен, убедившись в том, что:*

.1 *потенциальные угрозы выявлены при оценке* рисков *и, насколько возможно, ограничены или сделаны безопасными;*
.2 *помещение тщательно провентилировано естественным образом или механическими средствами для удаления любых токсичных или легко воспламеняющихся газов, а также обеспечения надлежащего уровня содержания кислорода во всем помещении;*
.3 *среда в помещении проверена должным образом, надлежаще откалиброванными приборами, чтобы убедиться в допустимых уровнях содержания кислорода, а также легко воспламеняющихся или токсичных паров;*
.4 *помещение подготовлено для входа и должным образом освещено;*
.5 *соответствующая система связи между всеми участниками, предназначенная для использования во время входа, согласована и опробована;*
.6 *страхующий проинструктирован оставаться у входа в помещение все время, пока там находятся люди;*
.7 *готовое к использованию спасательное и реанимационное оборудование размещено у входа в помещение, и меры по спасанию согласованы;*
.8 *персонал должным образом одет и снаряжен для входа и выполнения своих задач; и*
.9 *допуск оформлен, вход разрешен.*

Меры предосторожности, указанные в подпунктах .6 и .7, могут не применяться к каждой ситуации, описанной в настоящем разделе. Лицо, разрешающее вход, должно определить, надо ли оставлять страхующего и устанавливать ли спасательное оборудование у входа в помещение.

4.6.*6.4* *Для входа в закрытые помещения, выполнения функций страхующего или членов спасательных партий должен назначаться только подготовленный персонал.* Членов *судового экипажа с обязанностями по спасанию и оказанию первой помощи нужно периодически обучать процедурам спасания и оказания первой помощи. Обучение должно включать как минимум:*

.1 *выявление опасностей, с которыми можно столкнуться при входе в закрытые помещения;*
.2 *опознавание признаков недомогания, вызванных действием опасных факторов при входе* в помещение*; и*
.3 *знание средств индивидуальной защиты, требуемых для входа* в помещение.

4.6.*6.5* *Все оборудование, используемое в связи с входом, должно быть в хорошем рабочем состоянии и проверяться перед использованием.*

4.6.*7* *ЗАМЕРЫ СРЕДЫ В ПОМЕЩЕНИИ*

4.6.*7.1* *Надлежащие замеры* параметров *среды в помещении должны выполняться должным образом откалиброванным оборудованием лицами, обученными для использования такого оборудования. Необходимо строго следовать инструкциям изготовителя. Замер должен проводиться перед входом кого-либо в помещение и с этого времени через регулярные промежутки вплоть до завершения работы. При необходимости замеры должны проводиться на нескольких различных уровнях, так чтобы получить представительный срез среды в помещении. Иногда бывает трудно замерить* параметры *среды по всему помещению, не входя в него (например, на нижней площадке трапа), и это следует учитывать при оценке риска для персонала, проникающего в помещение. Безопасные замеры*

можно сделать, не входя в помещение, если воспользоваться гибкими шлангами или стационарными линиями отбора проб, достигающими отдалённых участков помещения.

4.6.*7.2* *До входа* в помещение *должны быть получены устойчивые значения следующих* параметров*:*

.1 *21 % кислорода по объему с помощью измерителя содержания кислорода;* ***Примечание.*** *Безопасные пределы параметров среды могут быть определены национальными требованиями.*

.2 *не более 1% от нижнего предела воспламеняемости (НПВ) с помощью надлежаще чувствительного индикатора горючих газов, если предварительной оценкой установлено, что существует возможность* наличия *легко воспламеняющихся газов или паров; и*

.3 *не более чем 50% связанного с характером работы предела (OEL)* любых токсичных паров и газов*

Если эти условия не соблюдены, помещение должно быть дополнительно провентилировано, и повторные замеры должны быть проведены через соответствующий промежуток времени.

4.6.*7.3* *Любой замер* содержания *газа должен выполняться при отключенной вентиляции закрытого помещения, и после стабилизации характеристик* среды *для того, чтобы получить верные показания.*

4.6.*7.4* *Если предварительная оценка установила, что имеется возможность присутствия токсичных газов и паров, надлежащие замеры должны быть проведены с использованием стационарного или переносного оборудования для обнаружения газов либо паров. Показания этого оборудования должны быть ниже связанных с характером работы пределов для токсичных газов и паров, указанных в признанных национальных или международных стандартах, согласно пункту* 4.6.7.2. *Необходимо отметить, что замеры воспламеняемости или содержания кислорода не позволяют оценить токсичность* среды*, и наоборот.*

4.6.*7.5* *Необходимо подчеркнуть, что* из-за *конструктивных особенностей помещения, груза, остатков груза и внутренних покрытий танков могут также возникать ситуации, когда существуют зоны пониженного содержания кислорода, и их присутствие следует предполагать каждый раз, даже если замеры в закрытом помещении* дали *удовлетворительные результаты относительно возможности входа* в него. *Это особенно существенно для* тех *помещений, где ходу приточной и вытяжной вентиляции мешают элементы набора* корпуса *или груз.*

4.6.*8* *МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ВО ВРЕМЯ ВХОДА*

4.6.*8.1* Параметры *среды должны неоднократно замеряться, пока в помещении находятся люди,* которых *необходимо проинструктировать, что при ухудшении условий им следует покинуть помещение.*

4.6.*8.2* *Лица, входящие в закрытые помещения, должны быть обеспечены откалиброванными и испытанными газоанализаторами для контроля уровня кислорода, угарного газа и других соответствующих газов.*

4.6.*8.3* *Вентиляция должна работать все время, пока в помещении находятся люди,* как *и при временных перерывах* в их работе. *Перед повторным входом после перерыва среда должна быть проверена вновь. В случае отказа системы вентиляции лица,* находящиеся *в помещении, должны немедленно покинуть* его.

4.6.*8.4* *Особую осторожность следует проявлять при работе с трубопроводами и клапанами внутри помещения. Если условия меняются во время работы, замеры среды нужно проводить с большей частотой. Возможные изменения условий включают: повышение температуры наружного воздуха, использование открытого огня, передвижной установки, выполнение в закрытом помещении работ, допускающих выброс паров, перерывы в работе или когда во время работы судно балластируется либо удифферентовывается.*

---

* *Необходимо отметить, что термин " связанный с характером работы предел" (*Occupational Exposure Limit*, OEL) включает "допустимый предел воздействия" (*Permissible Exposure Limit*, PEL), "максимально возможную приемлемую концентрацию" (*Maximum Admissible Concentration*, MAC), "пороговую величину предела" (*Threshold Limit Value*, TLV) или любые другие международно-признанные термины.*

4.6.*8.5* *В случае аварии* ***ни при каких обстоятельствах страхующий член экипажа не должен входить в помещение до прибытия помощи и*** пока ***ситуация не будет оценена*** на предмет ***обеспечения безопасности людей, которые войдут в помещение для проведения спасательных операций. Только надлежащим образом обученный и экипированный персонал*** может ***выполнять спасательные операции в закрытых помещениях*** (выделено нами).

4.6.*9 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ПРИ ВХОДЕ В ПОМЕЩЕНИЕ, КОГДА ИЗВЕСТНО ИЛИ ДОПУСКАЕТСЯ, ЧТО СРЕДА В НЕМ НЕБЕЗОПАСНА*

4.6.*9.1* *Помещения, не проходившие проверку, следует считать опасными для входа. Если предполагается или известно, что среда в закрытом помещении небезопасна, входить туда можно только в случае, если не остаётся другого выбора. Вход возможен только для проведения дальнейших замеров, важной работы, спасения жизни или обеспечения безопасности судна. Число лиц, входящих в помещение, должно быть минимально сообразным с выполнением поставленной задачи.*

4.6.*9.2* *Надлежащий дыхательный аппарат, например, с воздушным шлангом или автономного типа следует всегда иметь при себе, и только персоналу, обученному обращению с ним* может *быть разрешён вход в помещение. Не следует пользоваться респираторами для очистки воздуха, поскольку они не обеспечивают подачу чистого воздуха из источника, не зависящего от среды внутри помещения.*

4.6.*9.3* *Лица, входящие в закрытые помещения, должны быть снабжены откалиброванными и испытанными газоанализаторами для контроля уровней содержания кислорода, угарного газа и других соответствующих газов.*

4.6.*9.4* *Необходимо надеть спасательное снаряжение, а если это невозможно, – использовать страховочные концы.*

4.6.*9.5* *Следует воспользоваться соответствующей защитной одеждой, особенно если есть риск контакта кожи или глаз людей, вошедших в помещение, с токсическими веществами или химикалиями.*

4.6.*9.5* *Рекомендации, изложенные в пункте* 4.6.8.5*, относительно спасательных операций в аварийной ситуации особенно уместны в данном контексте.*

4.6.*10 ОПАСНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ОПРЕДЕЛЕННЫМИ ТИПАМИ СУДОВ И ГРУЗА*

4.6.*10.1 Опасные грузы в упаковке*

4.6.*10.1.1* *Среда в любом помещении, где находятся опасные грузы, может создавать риск для здоровья или жизни любого человека, туда входящего. Опасность могут представлять легко воспламеняющиеся, токсичные или агрессивные газы и пары, вытесняющие кислород,* их *остатки на упаковках и разлитые продукты. Те же опасности могут возникать* и *в помещениях, смежных с грузовыми. Информацию об опасностях конкретных веществ можно найти в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ* (IMDG Code)*), в документе «Порядок действий в чрезвычайных ситуациях для судов, перевозящих опасные грузы» (*см. Руководство *АвК* (EMS)*), и в листах данных о безопасности материалов (ЛДБМ* (MSDS)*)*[*]*. Если имеются данные или предположение о* наличии *опасных веществ, следует принять меры предосторожности, указанные в разделе* 4.6.9*.*

4.6.*10.1.2* *Персонал, который должен заниматься устранением* последствий *разливов или удалением дефектных либо поврежденных упаковок, должен быть надлежащим образом обучен, а также одет в соответствующие дыхательные аппараты и защитную одежду.*

4.6.*10.2 Наливные грузы*

В танкерном секторе выработаны обширные рекомендации для операторов и экипажей судов, перевозящих нефть, химикалии и сжиженные газы, в виде специализированных международных руководств по безопасности.

[*] *См. Рекомендации по листам данных о безопасности материалов (ЛДБМ) для грузов, охватываемых Приложением I к Конвенции МАРПОЛ, и судового жидкого топлива (Резолюция* ИМО *MSC.286(86)).*

Информация, содержащаяся в руководствах по входу в закрытые помещения, уточняет настоящие рекомендации и должна использоваться в качестве основы при подготовке планов входа.

4.6.*10.3* *Навалочные грузы*

*На судах, перевозящих навалочные грузы, опасная среда может появляться в грузовых и смежных с ними помещениях. К опасностям можно отнести воспламеняемость, токсичность, снижение содержания кислорода и самонагревание, указываемые в декларации грузоотправителя. Дополнительную информацию см. в Кодексе безопасной практики перевозки навалочных грузов (*IMSBC Code*).*

4.6.*10.4* *Использование азота в качестве инертного газа*[*]

Азот – это газ без цвета и запаха, который, если применяется в качестве инертного газа, вызывает недостаток кислорода в закрытых помещениях, около выхлопных отверстий на палубе при зачистке танков и пустых пространств, а также при использовании в грузовых трюмах. Следует помнить, что один глубокий вдох 100% азота может оказаться смертельным.

4.6.*10.5* *Потребляющие кислород грузы и материалы*

Серьезной опасностью подобных грузов является снижение содержания кислорода из-за присущих грузу свойств, например, самонагревания, окисления металлов и руд или разложения растительных масел, рыбьего жира, животных жиров, зерна и других органических материалов либо их остатков. Материалы, перечисленные ниже, как известно, могут вызывать уменьшение содержания кислорода. Однако данный перечень не является исчерпывающим. Уменьшение содержания кислорода может быть также вызвано другими материалами растительного или животного происхождения, легко воспламеняющимися или самовозгорающимися материалами, а также металлами и материалами с высоким содержанием металла, включая, но не ограничиваясь:

.1 *зерно, зерновые продукты и отходы обработки зерна (такие, как отруби, дробленое зерно, солодовый помол или молотое зерно), хмелевая дробина, шелуха солода и солодовая дробина;*
.2 *масличные семена, а также продукты и отходы их обработки (такие, как отходы маслобойного производства, жмых, льняной жмых и шрот);*
.3 *копра;*
.4 *древесина в виде пакетированных лесоматериалов, кругляка, брёвен, древесной массы, стоек (рудничных стоек и другого крепежного леса), древесной щепы, древесной стружки, топливных гранул и древесных опилок;*
.5 *джут, пенька, лен, сизаль, капок, хлопок и другие растительные волокна (такие, как ковыль-волосатик / ковыль тянущийся, сено, солома, бхуса* (bhusa)*), пустые мешки, хлопковые очёски, животные волокна, ткани животного и растительного происхождения, шерстяные очёски и ветошь;*
.6 *рыба, рыбная мука и рыбные отходы;*
.7 *гуано;*
.8 *сульфидные руды и рудные концентраты;*
.9 *древесный уголь, уголь, лигнит и продукты из угля;*
.10 *железо прямого восстановления (*direct reduced iron, *DRI);*
.11 *сухой лед;*
.12 *металлические отходы и обрезки, железная стружка, стальная и другая стружка, обрезки, расточная стружка, строгальная стружка, сверлильная стружка и опилки; и*
.13 *металлолом.*

4.6.*10.6* *Фумигация*

При фумигации судна следует выполнять подробные рекомендации, содержащиеся в Рекомендациях по безопасному использованию пестицидов на судах (MSC.1/Circ. 1358). Помещения, смежные с фумигуемыми, следует также считать фумигированными.

---

[*] *См. Руководство по входу в танки на танкерах, использующих азот в системах инертных газов (MSC.1/Circ.1401).*

4.6.*11* *ЗАКЛЮЧЕНИЕ*

Несоблюдение простых процедур может привести к тому, что люди внезапно почувствуют недомогание, войдя в закрытое помещение. Соблюдение принципов и процедур, изложенных выше, будет надежной основой для оценки опасности таких помещений, и для принятия необходимых мер предосторожности.

4.6.п ***ПРИЛОЖЕНИЕ,***
ОБРАЗЕЦ ДОПУСКА ДЛЯ ВХОДА В ЗАКРЫТОЕ ПОМЕЩЕНИЕ

Настоящий допуск относится к входу в любое закрытое помещение и должен быть заполнен капитаном или ответственным лицом, а также любыми лицами, входящими в помещение, в частности, компетентным и страхующим лицами.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Местоположение / наименование закрытого помещения

Причина входа ... ...

- Извещен ли вахтенный (помощник, механик, в помещении управления грузовыми операциями) о запланированном входе?	.....	.....
- Опробована ли система связи между всеми участниками и согласованы ли аварийные сигналы?	.....	.....
- Установлены ли и всем ли персоналом, связанным с входом в закрытое помещение, понимаются аварийные и эвакуационные процедуры?	.....	.....
- Все ли используемое оборудование находится в хорошем рабочем состоянии и проверено ли оно до входа?	.....	.....
- Надлежащим ли образом одет и оснащен персонал?	.....	.....

РАЗДЕЛ 2 – ПРОВЕРКИ ДО ВХОДА

(Заполняется каждым лицом, входящим в помещение)

	Да	*Нет*
- Указание (допуск) на вход в закрытое помещение получен от капитана / назначенного ответственного лица*	.....	.....
- Раздел 1 настоящего допуска должным образом заполнен капитаном / назначенным ответственным лицом*	.....	.....
- Я согласен и понимаю процедуры связи	.....	.....
- Готов связываться каждые..... минут	.....	.....
- Аварийные и эвакуационные процедуры согласованы и поняты	.....	.....
- Я понимаю, что должен немедленно покинуть помещение в случае отказа вентиляции или если замеры среды покажут отклонение от установленных критериев безопасности	.....	.....

* нужное подчеркнуть

РАЗДЕЛ 3 – ДЫХАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ И ДРУГОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

(Заполняется совместно капитаном или назначенным ответственным лицом и лицом, входящим в помещение)

	Да	*Нет*
• *Лица*, входящие в помещение, знакомы со всеми используемыми дыхательными аппаратами	……	……
• Дыхательные аппараты проверены следующим образом:		
– на *давление и объем подаваемого воздуха*	……	……
– на *звуковой сигнал тревоги о снижении давления (если имеется)*	……	……
– *маска – избыточным давлением, разгерметизации нет*	……	……
• Средства связи проверены, и аварийные сигналы согласованы	……	……

	Да	*Нет*
• Весь персонал, входящий в помещение, обеспечен спасательным снаряжением и, по возможности, страховочными концами	……	……

Подписали по заполнении разделов 1, 2 и 3:

*Капитан / назначенное ответственное лицо** ..... *Дата* ..... *Время*

Страхующий ..... *Дата* ..... *Время*

Лицо(а), *входящее*(ие) *в помещение* ..... *Дата* ..... *Время*

РАЗДЕЛ 4 – ВХОД ПЕРСОНАЛА

(Заполняется ответственным лицом, контролирующим вход в помещение*)*

ФИО... ... ...

Время входа... ... ... *Время выхода*... ... ...

РАЗДЕЛ 5 – ЗАВЕРШЕНИЕ РАБОТ

(Заполняется ответственным лицом, контролирующим вход в помещение*)*

- *Работы завершены* *Дата* *Время*.....
- *Помещение закрыто для входа* *Дата* *Время*.....
- *Вахтенный надлежаще проинформирован* *Дата* *Время*.....

Подписало по заполнении разделов 4 и 5:

Ответственное лицо, контролирующее вход в помещение..... *Дата* ..... *Время*.....

* нужное подчеркнуть

НАСТОЯЩИЙ ДОПУСК ТЕРЯЕТ СИЛУ В СЛУЧАЕ ОСТАНОВКИ ВЕНТИЛЯЦИИ В ПОМЕЩЕНИИ ИЛИ ИЗМЕНЕНИЯ ЛЮБОГО ИЗ УСЛОВИЙ, УКАЗАННЫХ В ПЕРЕЧНЕ КОНТРОЛЬНЫХ ПРОВЕРОК (ЧЕК-ЛИСТЕ)

Примечания

1 В допуске должен быть чётко указан максимальный срок его действия.

2 Чтобы получить представительный срез среды в *помещении, замеры должны делаться на нескольких уровнях и через возможно большее число отверстий. Вентиляцию* помещения *следует прекратить примерно за 10 минут до начала замеров.*

3 Замеры по конкретным токсическим загрязнителям, таким, как бензол или сероводород, должны проводиться исходя из того, что находилось в помещении в последнее время.

Лист учета изменений

Идентификационный номер Изменения	Дата изменения	№ документа СЭД «Тезис»	Номера измененных пунктов

gost.e-ecolog.ru