РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор
М.Г. Айвазов
15.01.2013

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)

НД № 2-080101-012

Дата введения в действие: 01.02.2013

Разработчик: 331

Санкт - Петербург
2013

gost.e-ecolog.ru

1 Область распространения

1.1 Настоящее "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)" (далее – Руководство) устанавливает минимальные требования, которые должны быть выполнены специалистами РС при освидетельствовании системы управления безопасностью (СУБ) Компании / судна (освидетельствование по МКУБ), а также системы охраны судна (освидетельствование по ОСПС).

Администрация флага вправе установить в отношении указанных процессов дополнительные требования, осуществление которых также должно быть подтверждено в ходе выполнения соответствующих работ. Контрольные листы освидетельствований с требованиями Морских администраций, уполномочивших РС на выполнение от своего имени работ по МКУБ и/или по ОСПС, представлены на сайте управления морских систем менеджмента (далее – управление МСМ).

1.2 Руководство предназначено для использования в работе:

1) экспертами по МКУБ, а также экспертами морских систем менеджмента – при проведении освидетельствования Компании и/или судна на соответствие требованиям МКУБ;
2) экспертами морских систем менеджмента – при проведении освидетельствования судна на соответствие требованиям Кодекса ОСПС;
3) лицами, ответственными за ведение, хранение и периодический пересмотр дел в подразделениях РС, занимающихся освидетельствованием СУБ Компании (судна) и/или охраны судна;
4) лицами, ответственными за оформление и выдачу документов при проведении освидетельствования СУБ Компании (судна) и/или охраны судна, а также по результатам такого(их) освидетельствования(й).

1.3 Руководство распространяется на компании, управляющие судами, указанными в правиле 2.1 главы IX Конвенции СОЛАС-74, независимо от даты их постройки, и может применяться для освидетельствования Компании (судна), выполняющей(его) требования МКУБ, и/или судна, выполняющего требования Кодекса ОСПС на добровольной основе.

1.4 Руководство является нормативным документом для руководителей РС 003, 032, подразделений ГУР 313, 314, 315, 321, 330, 341, 342, 402, 410, 411, а также подразделений РС с кодами 100 и 200.

1.5 Внесенные в данный документ изменения выделены по тексту желтым цветом.

2 Нормативные ссылки

2.1 При разработке настоящего Руководства учтены требования следующих нормативных документов:

1) НД № 1-0101-011 – Конвенция СОЛАС-74, глава IX “Управление безопасной эксплуатацией судов”;
2) НД № 1-0201-006-E – Процедуры МАКО, том 3;
3) НД № 1-0131-018-R – Резолюция ИМО А.739(18) "Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации";
4) НД № 1-0131-019-R – Резолюция ИМО А. 787(19) "Процедуры контроля судов государством порта";

5) НД № 1-0131-025.3-R – Резолюция ИМО A.996(25) "Кодекс по внедрению обязательных инструментов ИМО, 2007 г.";
6) НД № 1-0131-026.1-E – Резолюция ИМО A.1022(26) "Руководство по внедрению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями";
7) НД № 1-0132-054-E – Циркуляр MSC 1135 "Построечные чертежи, хранящиеся и актуализируемые на судне и в береговых службах";
8) НД № 1-0132-055-E – Резолюция КБМ MSC.147(77) "Принятие пересмотренных эксплуатационных требований к судовой системе тревожного оповещения";
9) НД № 1-0132-056-E – Циркуляр MSC 1074. "Меры по совершенствованию охраны на море / Временное руководство по передаче полномочий признанным организациям в области охраны, действующим от имени Администрации и/или назначенным властям Договаривающегося правительства",
10) НД № 1-0132-057-E – Циркуляр ИМО № 2554/Изм.1 "Внедрение схемы присвоения уникальных номеров ИМО компаниям и зарегистрированным владельцем судов",
11) НД № 1-0132-085-E – Резолюция КБМ MSC.277(85) "Разъяснение термина "Навалочное судно" и Руководство по применению положений Конвенции СОЛАС-74 к судам, которые иногда перевозят навалочные грузы, но не определены как навалочные в соответствии с правилом XII/1.1 и главой II-1";
12) НД № 1-0134-008-R-E – Конвенция СОЛАС-74, глава XI-1 "Специальные меры по повышению безопасности на море" и Глава XI-2 "Специальные меры по усилению охраны на море";
13) НД № 1-0141-016-E – Резолюция ИМО A.741(18) с поправками резолюций КБМ MSC.104(73) и MSC.273(85) "Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ))";
14) НД № 1-0141-040-R-E (части 1 – 3) – Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС);
15) НД № 1-0223-092-E – Рекомендация МАКО № 92, "Руководство по совмещению освидетельствований по МКУБ и по ОСПС, а также сроков действия СвУБ и СвОС";
16) НД № 1-0223-124-E – Рекомендация МАКО № 124, "Руководство по определению роли признанной в области охраны организации в отношении использования вооруженных охранников и сооружения цитаделей на борту судов, которым угрожает пиратство в Индийском океане";
17) НД № 1-0227-009-E – Процедурное требование МАКО №9 "Процедурные требования по проведению освидетельствований на соответствие требованиям МКУБ";
18) НД № 1-0227-017-E – Процедурное требование МАКО № 17 "Процедура сообщений инспекторов о недостатках, связанных с возможными отказами в системе управления безопасностью";
19) НД № 1-0227-018-E – Процедурное требование МАКО № 18 "Процедура передачи права проведения освидетельствования систем управления безопасностью";
20) НД № 1-0227-024-E – Процедурное требование МАКО № 24 "Процедурные требования по освидетельствованию охраны судов в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС";
21) НД № 1-0132-132-E – Указания о применении положений по безопасности, охране и охране окружающей среды к плавучим установкам для добычи, хранения и отгрузки, а также к плавучим накопителям;
22) НД № 1-0601-013-R – Стандарт ИСО 19011 "Руководящие указания по аудиту систем менеджмента качества и/или систем экологического менеджмента";
23) НД № 2-020201-009 – Правила классификации, постройки и оборудования морских плавучих нефтегазодобывающих комплексов;
24) НД № 2-030101-009 – Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации;
25) НД № 2-040101-002 – Общие условия оказания услуг (выполнения работ) Российским морским регистром судоходства;
26) НД № 2-060101-001 – Руководство по качеству:
27) НД № 2-060202-014 – Инструкция по проверке документов РС, выдаваемых по результатам выполненных работ;

28) НД № 2-060203-018 – Процедура разработки и поддержания в действии внутренних нормативных документов РС;
29) НД № 2-060203-019 – Процедура процесса управления документами в РС;
30) НД № 2-060203-022 – Процедура процесса управления несоответствующей услугой;
31) НД № 2-060203-023 – Процедура процесса управления претензиями и апелляциями;
32) НД № 2-060203-027 – Процедура процесса анализа заявок на услуги РС;
33) НД № 2-080501-008 – Процедура по подбору, подготовке, сертификации и установлению полномочий экспертов морских систем менеджмента;
34) Директива ЕС № 336/2006 от 15 февраля 2006 по внедрению МКУБ в пределах сообщества.

Приведенные в Руководстве положения внешних по отношению к РС нормативных документов выделены по тексту *курсивом*.

3 Термины. Определения. Сокращения

В тексте настоящего Руководства используются термины, определения и сокращения, приведенные в НД № 2-060101-001 - Руководство по качеству, а также в нормативных документах, на основании которых разработан данный документ. Иные термины, определения и сокращения, используемые в настоящем Руководстве, приведены ниже.

3.1 Термины и определения

1) **Администрация** (Administration) означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавать.
2) **Взаимодействие судно / порт** (ship / port interface) *означает взаимодействия, которые происходят, когда судно прямо и непосредственно затрагивается действиями, связанными с перемещением людей, грузов или предоставлением портовых услуг судну или со стороны судна.*
3) **Временное освидетельствование** (Interim verification) означает освидетельствование Компании, проводимое для выдачи временного ДСК, или освидетельствование судна – для выдачи временного СвУБ;
4) **Временное Свидетельство об управлении безопасностью (СвУБ)** (Interim Safety Management Certificate) означает документ, выданный РС судну, которое соответствует требованиям п. 14.2 МКУБ.
5) **Временный Документ о соответствии (ДСК)** (Interim Document of Compliance) означает документ, выданный ГУР Компании, которая соответствует требованиям п. 14.1 МКУБ.
6) **Высокоскоростное судно** (high-speed craft) *означает судно, способное развивать максимальную скорость в метрах в секунду (м/с), равную или превышающую,*

$$3{,}7\ V^{0{,}1667},$$

где V - водоизмещение, соответствующее расчетной ватерлинии, м³, см. также положения циркуляра ИМО MSC.1/Circ. 1329.
7) **Газовоз** (gas carrier) *означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа или другого продукта, указанного в главе 19 Международного кодекса по газовозам.*
8) **Глава** (chapter) *означает главу Конвенции* СОЛАС-74.
9) **Главный эксперт** (Lead Auditor) *означает эксперта, который уполномочен руководить группой, состоящей из двух или более экспертов*, осуществляющих выполнение работ по МКУБ и/или по ОСПС.
Примечание: В случае, когда освидетельствование по МКУБ и/или по ОСПС выполняется одним специалистом, он же осуществляет функции главного эксперта освидетельствования.
10) **Грузовое судно** (cargo ship) означает *любое судно, не являющееся пассажирским.*
11) **Декларация об охране** (Declaration of Security) *означает соглашение, достигнутое между судном и портовым средством или другим судном, с которыми оно взаимодействует, устанавливающее меры охраны, которые будет принимать каждая сторона.*

12) **Деятельность судно-судно** (ship-to-ship activity) *означает любую деятельность, которая не связана с портовым средством и охватывает передачу грузов или людей с одного судна на другое.*

13) **Документ о соответствии** (Document of Compliance) *означает документ, выдаваемый компании, которая соответствует требованиям* Международного *кодекса* по управлению безопасностью.

14) **Документ о соответствии (добровольный)** (Document of Compliance (voluntary)) означает документ, выдаваемый ГУР Компании, которая соответствует требованиям МКУБ, но на которую не распространяются требования главы IX Конвенции СОЛАС-74.

15) **Должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК)** (Company Security Officer) *означает лицо, назначаемое компанией для обеспечения* того, *чтобы оценка охраны судна* была *выполнена; чтобы план охраны судна* был *разработан, представлен для одобрения, а в последующем* был *внедрен и поддерживался, а также для связи с должностным лицом портового средства, ответственным за охрану (ДЛПС) и лицом командного состава, ответственным за охрану судна (ЛКС).*

16) **Значительное несоответствие** (major non-conformity) *означает поддающееся установлению отклонение от требований, которое представляет серьезную угрозу безопасности персонала или судна, либо создает серьезную опасность для окружающей среды, требующую принятия незамедлительных мер по устранению недостатков, или ситуацию, когда какое-либо требование МКУБ не выполняется эффективно и систематически.*

17) **Значительный недостаток** (major failure) *означает невыполнение установленного требования, которое ставит под угрозу возможность эксплуатации судна на уровнях охраны 1, 2 или 3. Он может также рассматриваться как значительное несоответствие.*

18) **Ежегодная дата** (anniversary date) *означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия соответствующего документа или свидетельства.*

19) **Кодекс ОСПС** (ISPS Code) *означает Международный кодекс по охране судов и портовых средств, (состоящий из частей A и B), принятый ИМО.*

20) **Компания** (Company) *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 судна и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые* Международным *кодексом* по управлению безопасностью.

21) **Конвенция СОЛАС-74** (Convention SOLAS, 1974) *означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправка*ми.

22) **Краткосрочное Международное свидетельство об охране судна** (Short-Term International Ship Security Certificate) означает документ, выданный главным морским экспертом по охране, выполнившим освидетельствование судна. Этот документ удостоверяет, что судно эксплуатируется в соответствии с положениями одобренного плана охраны судна.

23) **Краткосрочное Свидетельство об управлении безопасностью** (Short-Term Safety Management Certificate) означает документ, выданный главным экспертом по МКУБ, выполнившим освидетельствование судна. Этот документ удостоверяет, что Компания и командный состав эксплуатируют судно в соответствии с одобренной системой управления безопасностью (СУБ).

24) **Краткосрочный Временный Документ о соответствии** (Short-Term Interim Document of Compliance) означает документ, выданный главным экспертом по МКУБ, выполнившим освидетельствование Компании, которая соответствует требованиям п.14.1 МКУБ.

25) **Краткосрочный Документ о соответствии** (Short-Term Document of Compliance) означает документ, выданный главным экспертом по МКУБ, выполнившим освидетельствование Компании, которая соответствует требованиям МКУБ.

26) **Лицо командного состава судна, ответственное за охрану (ЛКС)** (Ship Security Officer) *означает лицо на борту судна, подотчетное капитану, назначенное компанией ответственным за обеспечения охраны судна, включая осуществление и поддержание плана охраны судна, и за связь с должностным лицом компании, ответственным за охрану, и должностным лицом портового средства, ответственным за охрану* (ДЛПС).

27) **Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)** (International Safety Management Code) *означает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Ассамблеей* Международной морской организации (ИМО) резолюцией A.741(18) *и включающий возможные поправки, вносимые Организацией.*

28) **Морская передвижная буровая установка (ПБУ)** (mobile offshore drilling unit) означает *судно, способное производить буровые операции по разведке или разработке ресурсов недр морского дна, таких как жидкие или газообразные углеводороды, сера или соль.*

29) **Наблюдение** (observation) *означает:*

- в контексте работ по МКУБ – *заявление о факте, сделанное в ходе освидетельствования системы управления безопасностью Компании (судна) и подтвержденное объективным доказательством. Это также может быть сделанное экспертом заявление о слабом месте или потенциальном недостатке в СУБ, которые, если не будут исправлены, могут привести к несоответствию в будущем;*
- в контексте работ по ОСПС – *заявление о факте, сделанное в ходе освидетельствования и подтвержденное объективным доказательством. Это может также быть заявление, сделанное экспертом относительно ПОС, которое, если не исправить, может привести к недостатку в будущем.*

30) **Навалочное судно** (bulk carrier) 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*, см. также положения резолюции КБМ MSC.277(85).

31) **Назначенный орган** (Designated Body) *означает организацию(и) или администрацию(и), на которую(ые) в системе Договаривающегося правительства возложена ответственность за обеспечение осуществления положении главы* XI-2 Конвенции СОЛАС-74, *относящихся к охране портовых средств и взаимодействию судно / порт, с точки зрения портового средства.*

32) **Недостаток** (failure) *означает невыполнение установленного требования, которое не ставит под угрозу возможность эксплуатации судна на уровнях охраны 1, 2 и 3. Он может также рассматриваться как несоответствие.*

33) **Несоответствие** (non-conformity) *означает наблюдаемое положение, при котором объективное доказательство указывает на невыполнение установленного требования.*

34) **Нефтяной танкер** (oil tanker) *означает грузовое судно, построенное или приспособленное, главным образом, для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, и включает комбинированные суда, любой танкер … и любой газовоз …, если он перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом.*

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

36) **Обязательные нормы и правила** (mandatory rules and regulations) означают международные и национальные нормы и правила, установленные ИМО, Администрацией, Российским морским регистром судоходства, организациями морской индустрии как обязательные для соблюдения.

37) **Освидетельствование** (audit) *означает:*

- в контексте работ по МКУБ – *процесс систематической и независимой проверки путем сбора объективных доказательств для определения соответствия СУБ требованиям МКУБ и эффективности внедрения СУБ в достижении целей* МКУБ*;*
- в контексте работ по ОСПС – *процесс систематической и независимой проверки путем сбора объективных доказательств для определения, соответствуют ли связанные охраной действия на судне Кодексу ОСПС и мерам, запланированным в ПОС, а также эффективно ли внедрены эти меры в достижении целей Кодекса ОСПС.*

38) **Охранное оборудование** (security equipment) *означает оборудование, используемое при осуществлении мер по обеспечению охраны, указанных в ПОС.*

39) **Оценка охраны судна (ООС)** (Ship Security Assessment) *означает упражнение, выполняемое для определения возможных угроз основным операциям на борту судна, вероятности их возникновения, оценки существующих мер по обеспечению охраны, а также недостатков в инфраструктуре, политике и процедурах.*

40) **Параграф** (paragraph) *означает параграф части В Кодекса ОСПС.*

41) **Пассажир** (passenger) означает *всякое лицо, за исключением*:

- *капитана и членов экипажа или иных лиц, работающих либо выполняющих на судне какие-либо обязанности, связанные с деятельностью этого судна; и*
- *ребенка не старше одного года.*

42) **Пассажирское судно** (passenger ship) означает *судно, перевозящее более двенадцати пассажиров.*

43) **План охраны судна (ПОС)** (ship security plan) *означает план, разработанный, чтобы обеспечить принятие на судне мер по защите находящихся на нем людей, груза, грузовых транспортных единиц, судовых запасов или судна от опасности происшествия, связанного с охраной.*

44) **Портовое средство** (port facility) *означает место, определенное Договаривающимся правительством или назначенным органом, где происходит взаимодействие судно / порт. Этот термин включает такие районы, как места якорных стоянок, места ожидания причала и подходы с моря, в зависимости от случая.*

45) **Правило** (regulation) *означает правило Конвенции* СОЛАС-74.

46) **Признанная в области охраны организация (ПОО)** (Recognized Security Organization) *означает организацию, уполномоченную Договаривающимся правительством в соответствии с правилом 1.16*[*] *главы XI-2* Конвенции *СОЛАС-74. Когда* термин *«классификационное общество» используется в* контексте работ по ОСПС, *это всегда* будет *означать, что "классификационное общество действует как ПОО".*

47) **Принимающее общество (ПрО)** (Gaining Society) *означает общество, получившее запрос о передаче права на проведение освидетельствования Компании или судна по МКУБ; либо о передаче права на освидетельствования судна по ОСПС от другого общества.*

48) **Проверка** (verification) *означает подтверждение путем оценки объективных доказательств, что установленные требования были выполнены (см. также* последний абзац п/п 37) данного раздела*).*

[*] В правиле 1.16 главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 приводится следующее определение:
*«**Признанная в области охраны организация** означает организацию, обладающую надлежащей компетенцией по вопросам охраны и соответствующим знанием судовых и портовых операций, уполномоченную выполнять деятельность по оценке или проверке, или одобрению, или выдаче свидетельств, требуемую настоящей главой или частью А Кодекса ОСПС.»*

49) **Происшествие, связанное с охраной,** (security incident) *означает любое подозрительное действие или обстоятельство, угрожающее безопасности судна, включая морскую передвижную буровую установку и высокоскоростное судно, или портового средства, или взаимодействия судно / порт, или любой деятельности судно - судно.*

50) **Раздел** (section) *означает раздел части А Кодекса ОСПС.*

51) **Результативность** (effectiveness) – *степень реализации запланированной деятельности и достижения запланированных результатов.*

52) **Руководство по управлению безопасностью** (Safety Management Manual) *означает документацию, предназначенную для описания и внедрения системы управления безопасностью (СУБ).*

53) **Свидетельство об управлении безопасностью** (Safety Management Certificate) *означает документ, выдаваемый судну, в котором указано, что компания действует, а ее методы управления на борту судна осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью.*

54) **Свидетельство об управлении безопасностью (добровольное)** (Safety Management Certificate (voluntary)) означает документ, выданный ГУР судну, которое соответствует требованиям МКУБ, но на которое не распространяются требования главы IX Конвенции СОЛАС-74.

55) **Система охраны** (Security System) *означает существующую на судне систему, посредством которой внедряются процедуры, документация и необходимые записи, которые проверяются для подтверждения соответствия требованиям Кодекса ОСПС.*

56) **Система управления безопасностью** (Safety Management System) *означает структурированную и документированную систему, позволяющую персоналу компании эффективно проводить политику компании в области обеспечения безопасности и защиты окружающей среды.*

57) **Совмещенные освидетельствования** (aligned audits) *означают освидетельствования по МКУБ и по ОСПС, которые проводятся одновременно друг с другом как указано в п.* 4.2.8.6 настоящего Руководства.

58) **Совмещенное свидетельство** (Adjusted Certificate) означает *свидетельство или свидетельства, СвУБ и/или СвОС, срок(и) истечения действия которого(ых) установлен(ы) таким образом, чтобы они были одинаковыми.*

59) **Согласование сроков** (alignment) *означает совмещение дат истечения сроков действия свидетельств, СвУБ и СвОС, как указано в п.* 4.2.8.6 настоящего Руководства.

60) **Судовая система охранного оповещения (ССОО)** (Ship Security Alert System) *означает установленную на судне систему, либо сопряженную с другим радио* и/или навигационным *оборудованием, либо независимую (сокращенно – ССОО-НЗ в данном документе), которая соответствует функциональным требованиям п.п. 6.2—6.4 главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74, а также эксплуатационным требованиям, указанным в резолюции ИМО MSC.147(77).*

61) **Танкер** (tanker) означает *грузовое судно, построенное или приспособленное для перевозки наливом воспламеняющихся жидких грузов.*

62) **Танкер-химовоз** (chemical tanker) *означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого жидкого продукта, указанного в главе 17 Международного кодекса по химовозам.*

63) Термин "**Судно**" (ship) *когда он используется в Кодексе* ОСПС, *включает морские передвижные буровые установки и высокоскоростные суда, как они определены в правиле XI-2/1* Конвенции СОЛАС-74.

64) **Теряющее общество (ТО)** (Losing Society) *означает общество, от которого передается право на проведение освидетельствований по МКУБ или по ОСПС.*

65) **Технический недостаток** (technical deficiency) *означает дефект либо отказ в функционировании части конструкций судна, его механизмов, устройств или оборудования.*

66) **Уровень охраны** (Security Level) *означает оценку степени опасности того, что произойдет или будет совершена попытка спровоцировать происшествие, связанное с охраной.*

67) **Уровень охраны 1** (Security Level 1) *означает уровень, при котором должны постоянно поддерживаться минимальные надлежащие защитные меры охраны.*

68) **Уровень охраны 2** (Security Level 2) *означает уровень, при котором из-за повышенной опасности происшествия, связанного с охраной, в течение определенного периода времени должны поддерживаться специальные дополнительные меры охраны.*

69) **Уровень охраны 3** (Security Level 3) *означает уровень, при котором в течение ограниченного периода времени, когда происшествие, связанное с охраной, вероятно или неминуемо, должны поддерживаться повышенные специальные меры охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения.*

70) **Филиал компании** (Branch Office) *означает подразделение, которое является частью Компании, находится под контролем Компании и подчинено ее системе управления безопасностью (СУБ).*

71) **Эксперт** (Auditor) *означает:*

- в контексте работ по МКУБ – *лицо, имеющее квалификацию и уполномоченное проводить освидетельствования по МКУБ, в соответствии с требованиями НД № 2-080501-008, Процедура по подбору, подготовке, сертификации и установлению полномочий экспертов морских систем менеджмента;*
- в контексте работ по ОСПС – *лицо, надлежащим образом обученное, квалифицированное и уполномоченное в соответствии с НД № 2-080501-008, чтобы проводить одобрение ПОС, а также освидетельствование.*

72) **Эффективность** (efficiency) – *связь между достигнутым результатом и использованными ресурсами.*

73) *Все используемые в данном* документе *термины, которые не* были *определены выше, имеют значения, установленные для них Конвенцией* СОЛАС-74.

3.2 Сокращения

1) **АоН** – Акт о несоответствии.
2) **ГУР** – Главное управление Российского морского регистра судоходства.
3) **ДЛК** – Должностное лицо компании, ответственное за охрану.
4) **ДЛПС** – Должностное лицо, ответственное за охрану портового средства.
5) **ДОУ** – должным образом уполномоченное Договаривающимся правительством лицо.
6) **ДСК** – Документ о соответствии Компании.
7) **ЖНР** – Журнал непрерывной регистрации истории судна.
8) **ИМО** – Международная морская организация.
9) **ИКГП** – Инспектор контроля государства порта (PSCO, Port State Control Officer).
10) **ИКО** – иное классификационное общество (не РС).
11) **ИЭЗ** – Исключительная экономическая зона.
12) **КБМ** – Комитет по безопасности на море ИМО.
13) **КТМС** – Международная конвенция о труде в морском судоходстве, 2006 года.
14) **КГП** – Контроль государства порта (PSC, Port State Control).
15) **ЛКС** – Лицо командного состава, ответственное за охрану судна.
16) **МАКО** – Международная ассоциация классификационных обществ.
17) **МКУБ** – Международный кодекс по управлению безопасностью.
18) **МОТ** – Международная организация труда.
19) **ООС** – оценка охраны судна.
20) **ОРС** – ответственность РС за задержание судна.
21) **ОСПС, Кодекс ОСПС** – Международный кодекс по охране судов и портовых средств.
22) **ПБУ** – Морская передвижная буровая установка.
23) **ПО** – признанная организация.

24) **ПОО** – признанная по охране организация.
25) **ПОП** – Письмо об одобрении плана охраны судна.
26) **ПОС** – План охраны судна.
27) **ПрО** – принимающее общество.
28) **ПССК** – Программа сертификации систем качества.
29) **ПТ** – Процедурное требование МАКО.
30) **РС** – Российский морской регистр судоходства.
31) **СвОС** – Международное свидетельство об охране судна.
32) **СвСТН** – Свидетельство о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.
33) **СвУБ** – Свидетельство об управлении безопасностью.
34) **СКР** – система менеджмента качества РС.
35) **СОЛАС** – Конвенция СОЛАС-74 с поправками.
36) **СУБ** – Система управления безопасностью.
37) **ССОО** – Судовая система охранного оповещения.
38) **ССОО-НЗ** – независимая ССОО.
39) **СЭД** – система электронного документооборота.
40) **ТО** – теряющее общество.
41) **Управление МСМ –** управление морских систем менеджмента.
42) **ЧОНВО** – частным образом нанятая вооруженная охрана.
43) **ЦПУ** – Центральный пост управления машинного отделения.

4 Порядок проведения освидетельствований систем управления безопасностью на соответствие требованиям МКУБ, а также судов на соответствие требованиям Кодекса ОСПС

4.1 Процедурные требования по освидетельствованиям на соответствие требованиям МКУБ

В данном разделе Руководства, если по тексту не указано иное, *курсивом* выделены положения Процедурного требования МАКО № 9 *"Процедурные требования по проведению освидетельствований на соответствие требованиям МКУБ"*.

ВВЕДЕНИЕ

Данный раздел Руководства *отражает, если это применимо, Резолюцию ИМО* A.1022(26), *"Руководство по внедрению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями", а также Резолюцию ИМО A.741(18) "Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)" с поправками.*

Данный раздел *вместе с дополнениями устанавливает* в РС *процедуры и критерии проведения освидетельствований для подтверждения соответствия требованиям МКУБ и выдачи Документов о соответствии (ДСК), а также Свидетельств об управлении безопасностью (СвУБ), включая выдачу краткосрочных и временных ДСК и СвУБ.* В данном разделе *также содержатся процедуры, определяющие действия, выполняемые* РС *в случаях выявления замечаний, связанных с МКУБ, инспекторами контроля государства порта (ИКГП).*

В случае, *когда* РС *выполняет подтверждающие освидетельствования от имени Администрации флага, любые выдаваемые документы должны соответствовать форме, предписанной Администрацией.*

Кроме того, Компания может направить в РС заявку на проведение освидетельствования не конвенционного судна (т.е. судна, не подпадающего под действие правила 2, главы IX СОЛАС-74). Любой ДСК и/или СвУБ должен выдаваться только в тех случаях, когда СУБ Компании / судна соответствует всем применимым требованиям МКУБ. Вопрос о порядке применения конкретных требований Кодекса будет решаться в каждом случае индивидуально.

Резолюция A.739(18) "Руководство по предоставлению полномочий признанным организациям, действующим от имени Администраций", которая стала обязательной с введением Главы XI Конвенции СОЛАС-74, и Резолюция A.996(25) "Кодекс по внедрению обязательных инструментов ИМО, 2007 г.", применяются, когда Администрации признают РС *действующим от их имени.*

Классификационные общества пришли к соглашению, что полномочия в качестве признанной организации (ПО) на проведение освидетельствований по МКУБ должны принадлежать самому классификационному общество, а не какому-либо *из его дочерних обществ.*

Полномочия РС как признанной организации, оказывающей услуги по МКУБ, осуществляются только штатным персоналом РС.

В случае, когда помимо РС иные *классификационные общества вовлечены в освидетельствования по МКУБ одной Компании, между ними должна быть установлена соответствующая связь для обмена необходимой информацией.*

4.1.*1.* *ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ*

4.1.*1.1* *Определения*

См. п. 3.1 Термины и определения настоящего Руководства.

4.1.*1.2* *Область распространения и применение*

4.1.*1.2.1* Данный раздел *документа устанавливает основные процедуры для*:

1) *проведения временных, первоначальных, периодических и дополнительных освидетельствований по МКУБ на берегу и на судне;*
2) *выдачи документов по МКУБ компаниям и судам и их последующего подтверждения.*

4.1.*1.2.2* Данный раздел *документа предназначен для использования* РС, в тех случаях, *когда* он *действует от имени Администрации в соответствии с положениями главы IX Конвенции СОЛАС-74 в качестве признанной организации,* а также *когда* он *проводит освидетельствования для выдачи добровольных документов по МКУБ.*

4.1.*1.2.3* Данный раздел *документа также устанавливает основные процедуры,* которых РС *придерживается* в случаях, *когда инспекторами контроля государства порта выявлены потенциальные недостатки судовой СУБ.*

4.1.*2.* *ПОДТВЕРЖДЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ МКУБ*

4.1.*2.1* *Ответственность* РС, как *признанной организации*

4.1.*2.1.1* *Критерии проверки соответствия требованиям МКУБ должны согласовываться с применимыми разделами Резолюции ИМО А. A.1022(26) "Руководство по внедрению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями" и Резолюцией ИМО A.741 (18)* "Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (*Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ))" с поправками.*

4.1.*2.1.2* РС, *выполняя подтверждение соответствия* требованиям *МКУБ, является, в рамках своей организации, компетентным в отношении:*

1) *правил и норм, которые Компании должны соблюдать;*

2) *одобрения, наблюдения и освидетельствований, связанных с документами, необходимыми для судоходства;*
3) *пределов компетенции СУБ, предписанных МКУБ;*
4) *практического опыта в эксплуатации судов;*
5) *оценки систем управления.*

4.1.*2.1.3* РС, *выполняя подтверждение соответствия с положениями МКУБ, должен гарантировать, что персонал, предоставляющий связанные с МКУБ консультационные услуги, полностью независим от персонала, обеспечивающего освидетельствования.*

4.1.*2.1.4* *Управление услугами* в отношении *освидетельствований по МКУБ должно:*

1) *выполняться лицами, обладающими практическими знаниями процедур и методов освидетельствований по МКУБ;*
2) *обеспечить соответствие эксперта(ов) установленным требованиям в отношении образования, подготовки, опыта работы и проведения освидетельствований;*
3) *обеспечить наличие у экспертов надлежащей квалификации и опыта, соответствующих размеру и сложности проверяемых Компании или судна.*

4.1.*2.1.5* РС, *выполняя освидетельствования по МКУБ, внедрил* у себя *документированную систему аттестации и непрерывного обновления знаний, а также компетентности персонала, выполняющего подтверждение соответствия* требованиям *МКУБ.*

Эта система предусматривает:

1) *теоретическое обучение, охватывающее все требования к компетентности, указанные в* НД № 2-080501-008, *а также применение процедур, определяющих процесс освидетельствования;*
2) *контролируемую практическую подготовку как указано в* НД № 2-080501-008,
3) *формирование и ведение записей о теоретической и практической подготовке, полученной каждым стажером.*

4.1.*2.1.6* РС, *выполняя освидетельствования по МКУБ, внедрил у себя документированную систему, обеспечивающую выполнение процесса освидетельствования в соответствии с данным* Руководством. *Данная система должна включать процедуры и инструкции в отношении:*

1) *заключения договоров на оказание услуг,* связанных с *освидетельствованиями по МКУБ;*
2) *планирования, подготовки и проведения освидетельствований по МКУБ;*
3) *отчетности об освидетельствованиях по МКУБ;*
4) *выдачи временных и полносрочных ДСК и СвУБ;*
5) *оценки и отслеживания корректирующих действий, включая ответные действия в отношении значительных несоответствий (см. Статью 5 Добавления к Резолюции ИМО A.1022(26) и циркуляр MSC.circ.1059 / MEPC.circ.401).*

4.1.2.2 *Способность СУБ достигать цели по управлению безопасностью*

4.1.*2.2.1* *Цель освидетельствования – подтвердить следующее:*

1) *СУБ соответствует требованиям МКУБ,*
2) *СУБ внедрена эффективно и таким способом, чтобы обеспечивать достижение целей МКУБ.*

4.1.*2.2.2* *Все записи, позволяющие облегчить подтверждение соответствия* положениям *МКУБ, должны быть доступны для изучения в ходе освидетельствования. С этой целью, Компания должна обеспечить экспертов конвенционными и классификационными отчетными документами, относящимися к деятельности Компании, направленной на обеспечение поддержания соответствия обязательным правилам и нормам. В этой связи* такие *записи могут быть проверены на предмет их подлинности и достоверности. Если ДСК или СвУБ выдаются не той же самой организацией, что выдает конвенционные и классификационные документы, Компания должна обеспечить, чтобы эксперт имел доступ к конвенционным и классификационным отчетным документам.*

4.1.*2.2.3* *Освидетельствование проводится на выборочной основе. Если в отчетных документах не зафиксированы несоответствия, не следует считать, что их нет.*

4.1.2.3 Заявка на освидетельствование

4.1.2.3.1 РС выполняет услуги по МКУБ на основании заявок, представляемых судоходной компанией в Главное управление РС (ГУР).

4.1.2.3.2 В своей деятельности РС использует следующие формы заявок на освидетельствование по МКУБ:

- форма 8.1.5-1 – Заявка на освидетельствование СУБ (для береговых подразделений);
- форма 8.1.5-2 – Заявка на освидетельствование СУБ (для судна).

Для обеспечения возможности РС оказать необходимые услуги по МКУБ Компании следует направить заполненную заявку в Главное управление РС.

Направляемая заявка должна сопровождаться копиями документов, указанными в этих формах, если Компания **впервые** обращается в РС за услугами по МКУБ, или она намерена представить РС судно, безопасностью которого ранее не управляла, или освидетельствование СУБ планируется провести в связи со сменой флага судна.

При первом обращении в РС за услугами по МКУБ Компания также должна представить заполненную форму 8.1.6, "Лист опроса по системе управления безопасностью (СУБ)". При этом ей рекомендуется направить в ГУР письменное сообщение с кратким описанием регионов и областей своей деятельности, особенно относящихся к судоходству.

Если Компания обращается в РС с целью получения ДСК в добровольном порядке, одновременно с Заявкой по форме 8.1.5-1, должна(ы) представляться заявка(и) на освидетельствование СУБ соответствующего(их) судна(ов) (форма 8.1.5-2).

Если у Компании имеются пожелания относительно порядка выполнения требуемой услуги, об этом следует письменно уведомить Главное управление РС.

4.1.2.3.3 Если Компания представила свою заявку в Подразделение РС, эта заявка должна быть без задержек, в пределах двух рабочих дней, средствами оперативной связи (факс, электронная почта, система электронного документооборота (СЭД)) передана в управление МСМ ГУР. Рассмотрение заявки начинается с момента ее получения управлением МСМ ГУР и проводится в соответствии с положениями НД № 2-060203-027, "Процедура процесса анализа заявок на услуги РС".

4.1.2.3.4 Начальник управления МСМ или лицо, его замещающее, назначает ответственного исполнителя, который регистрирует заявку в соответствующем, ведущемся в ГУР электронном виде журнале и присваивает ей идентификационный номер следующим образом:

ЗАЯВКА № **13.0010.025**, где:

- 13 – последние две цифры года регистрации заявки (2013 г.);
- 0010 – порядковый номер заявки по журналу регистрации. Разным заявкам должны присваиваться разные номера;
- 025 – код указывающий, что заявка относится к работам по МКУБ.

В ходе рассмотрения заявки определяются возможность ее выполнения, а также силами какого подразделения ГУР или РС клиенту может быть оказана затребованная услуга.
Рассмотренная заявка направляется в соответствующее дело.

4.1.2.3.5 Если в результате рассмотрения заявки устанавливается, что РС не имеет возможности ее выполнить, об этом письменно сообщается заявителю. При этом сообщается о возможных путях получения необходимой услуги, если они известны РС. Заявка аннулируется с отметкой в журнале регистрации заявок. Причина аннулирования заявки указывается в соответствующем поле этого журнала.

4.1.2.3.6 Если заявка принимается к исполнению, начальник управления МСМ или лицо, его замещающее, определяет либо ее исполнителя(ей) из числа сотрудников ГУР, имеющих соответствующую квалификацию, либо подразделение РС, силами сотрудников которого она может быть выполнена.

Если осуществимо, первоначальное и/или возобновляющее освидетельствование СУБ береговых подразделений судоходной компании выполняется специалистами ГУР. В случае, когда в ГУР принимается решение о выполнении работ силами сотрудников Подразделения РС, оформляется Поручение по форме 8.1.23. Поручение имеет тот же регистрационный номер, что и заявка, для выполнения которой оно оформлено. В поручении указывается минимальный объем (продолжительность) освидетельствования, а также минимальный объем отчета о его проведении.

4.1.2.3.7 Поручение направляется в то Подразделение РС, в регионе деятельности которого планируется проведение освидетельствования, средствами оперативной связи (факс, электронная почта, СЭД).

Информация об оформленных, но еще не закрытых отчетами поручениях в режиме реального времени по каждому подразделению представлена на сайте управления МСМ. С ее помощью может быть осуществлен контроль наличия и выполнения поручений, которые числятся за соответствующим Подразделением РС.

Руководитель подразделения, получивший Поручение ГУР, определяет возможность его выполнения силами своего подразделения и назначает главного эксперта из состава своих сотрудников, имеющих надлежащую квалификацию, отмечая свое решение в соответствующем поле в нижней части поступившего сообщения.

Если осуществимо, рекомендуется чередовать специалистов, назначаемых главным экспертом для проведения ежегодных освидетельствований СУБ береговых подразделений одной и той же Компании.

Если выявляются обстоятельства, не позволяющие выполнить поручение, подразделение в кратчайшие сроки информирует об этом управление МСМ ГУР (по телефону, с последующим письменным объяснением причин невозможности выполнения поручения) для принятия решения о дальнейшем выполнении или аннулировании заявки.

Решение о направлении в регион деятельности данного Подразделения РС для проведения освидетельствования по МКУБ и/или по ОСПС специалиста из другого Подразделения РС должно быть согласовано с заместителем генерального директора РС (034).

Электронная копия поручения с отметками о его передаче в подразделение РС направляется в соответствующий формуляр Компании / судна.

4.1.2.3.8 Сотрудник РС, назначенный главным экспертом освидетельствования, должен связаться с обратившейся в РС Компанией или ее представителями и организовать выполнение необходимых работ.

Первоначальный контакт с Компанией (судном либо ее/его представителями) может быть как неофициальным, так и официальным. Он должен устанавливаться сотрудником РС, назначенным главным экспертом предполагаемого освидетельствования. Цели первоначального и возможных последующих контактов могут включать:

- установление каналов связи с представителями Компании / судна;
- подтверждение полномочий на проведение освидетельствования;
- предоставление информации по предполагаемым срокам освидетельствования и, если это применимо, составу группы проверяющих;
- запрос о доступе к необходимым документам, включая отчетные;
- определение применимых правил техники безопасности и мер охраны на объекте предстоящего освидетельствования;
- подготовку мероприятий, связанных с предстоящим освидетельствованием;

- если применимо, достижение соглашения о присутствии наблюдателей и необходимости в сопровождающих для членов группы проверяющих.

Полученные в ходе первоначального и возможных последующих контактов данные могут использоваться при подготовке Плана освидетельствования СУБ (см. п. 4.1.3.5).

Если эти сведения будут свидетельствовать о невозможности оказать порученную услугу качественно и в срок, следует поступать, как указано в п. 4.1.2.3.7.

4.1.2.4 Действия РС в отношении потенциальных несоответствий СУБ, оформляемых в соответствии с ПТ-17 МАКО

4.1.2.4.1 В Части III НД № 2-030101-009 – Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (см. п. 4.2.4) приведены требования Процедуры составления и обработки сообщений инспекторов о недостатках, связанных с потенциальными несоответствиями системы управления безопасностью. Здесь на русском языке воспроизводятся положения Процедурного требования № 17 МАКО (далее, ПТ-17).

В рамках выполнения этих положений инспекторы РС, если это применимо, должны оформлять Сообщения о потенциальном несоответствии СУБ. Кроме того, Сообщение о потенциальном несоответствии СУБ может быть получено РС и от иного классификационного общества (ИКО).

4.1.2.4.2 Инспекторы РС должны оформлять Сообщения о потенциальном несоответствии СУБ по форме 6.3.65 при обнаружении:

1) недостатков, связанных с техническим состоянием судна, которые могут привести к постоянному либо временному ограничению, приостановлению действия или аннулированию классификационного или конвенционных свидетельств;
2) недостатков, связанных с судовой документацией;
3) недостатков, связанных с эксплуатационными требованиями;
4) других недостатков, серьезно влияющих на безопасность судна, людей или окружающей среды.

4.1.2.4.3 Целями действий, предпринимаемых РС в отношении полученных сообщений о потенциальном несоответствии СУБ, являются:

1) оценка характера и объема потенциального несоответствия СУБ, возможного недостатка по ОСПС и/или КТМС;
2) установление причин возникновения потенциального несоответствия СУБ, возможного недостатка по ОСПС и/или КТМС;
3) назначение методов предотвращения возникновения потенциального несоответствия СУБ, возможного недостатка по ОСПС и/или КТМС;
4) назначение способов устранения, возможно, реально существующего в СУБ несоответствия, которое по факту было оформлено в соответствии с положениями ПТ-17.

4.1.2.4.4 Управление МСМ ГУР регистрирует и анализирует информацию о потенциальных несоответствиях СУБ в отношении тех судов, которые находятся под техническим наблюдением РС и/или имеют на борту документы, предписанные положениями МКУБ, ОСПС и/или КТМС, которые выданы РС либо по результатам выполненного РС освидетельствования.

4.1.2.4.5 По результатам анализа поступившего Сообщения о потенциальном несоответствии СУБ, если необходимо, управление МСМ ГУР запрашивает у Компании пояснения и/или план корректирующих действий.

Для ответа на такой запрос Компания вправе использовать форму AP, План корректирующих (предупреждающих) действий.

Информация о потенциальном(ых) несоответствии(ях) СУБ и материалы, связанные с предпринимаемыми РС дальнейшими действиями, регистрируются в соответствующей базе данных ГУР.

4.1.2.4.6 Полученная информация анализируется на предмет необходимости назначения дополнительного освидетельствования, соответственно, по МКУБ, ОСПС и/или КТМС судна, о котором идет речь в поступившем Сообщении о потенциальном несоответствии, и/или дополнительного освидетельствования по МКУБ береговых подразделений Компании, им управляющей.

При этом учитываются:
– характер и количество потенциальных несоответствий, указанных в Сообщении;
– причины их возникновения, если таковые удается установить;
– если применимо, история задержаний данного судна и/или судов данной Компании;
– рекомендации инспектора(ов) РС или ИКО, оформившего(их) Сообщение о потенциальном несоответствии.

4.1.2.4.7 Информация, связанная с потенциальными несоответствиями, анализируется и обобщается управлением МСМ ГУР на регулярной основе. Результаты анализа, если необходимо, доводятся до подразделений РС.

4.1.2.4.8 Если в управлении МСМ, в отношении судна, на освидетельствование СУБ которого оформляется Поручение, имеются сведения о наличии Сообщения о потенциальном несоответствии СУБ, в оформляемое Поручение вносится соответствующая запись, например, «ПТ-17: ДД.ММ.ГГГГ». Данная запись указывает, что последнее Сообщение о потенциальных недостатках СУБ на данное судно было датировано в формате ДД.ММ.ГГГГ (ДД – день, ММ – месяц, ГГГГ – год, обозначенные арабскими цифрами). Данную информацию следует принять во внимание при подготовке освидетельствования СУБ судна (см., в частности, п. 4.1.3.5.4).

4.1.2.4.9 В ходе освидетельствования при выполнении работ, связанных с проверкой информации, указанной в Сообщении(ях) о потенциальном несоответствии, эксперт должен удостовериться, что в СУБ Компании / судна действительно имеет(ют) место несоответствие(я), соответствующие ситуации, описанной в Сообщении(ях) о потенциальном несоответствии СУБ.

В случае наличия несоответствия(й) эксперт должен:

1) определить системные причины возникновения технических или иных недостатков, указанных в Сообщении(ях). Не ограничиваясь перечисленным, примерами таких причин могут быть: отсутствие процедур в СУБ Компании, их невыполнение или формальное выполнение, недостаток контроля со стороны Компании, недостаточная квалификация членов экипажа, отсутствие мотивации конкретных членов экипажа в выполнении процедур СУБ и т.п.;
2) определить те процедуры СУБ, отсутствие, невыполнение или формальное выполнение которых привело к возникновению ситуации, описанной в Сообщении(ях), указав их в ходе оформления Акта(ов) о несоответствии / наблюдении, форма 8.1.8.

4.1.2.4.10 В тех случаях, когда документ(ы), предписанный(е) положениями МКУБ, ОСПС и/или КТМС, судну, о котором идет речь в Сообщении о потенциальных несоответствиях СУБ, выдавался(ись) Администрацией флага, по согласованию с Отделом по работе с портовыми властями ГУР копия такого Сообщения (форма 6.3.65), направляется в Морскую администрацию.

4.1.2.4.11 В тех случаях, когда документ(ы), предписанный(е) положениями МКУБ, ОСПС и/или КТМС, судну, о котором идет речь в Сообщении о потенциальных несоответствиях СУБ, выдавался(ись) иным уполномоченным Администрацией флага органом, по согласованию с Отделом по работе с портовыми властями ГУР копия такого Сообщения (форма 6.3.65), направляется в данный орган, если известна соответствующая контактная информация.

4.1.*3. ПРОЦЕСС ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ*

4.1.*3.1 Проведение освидетельствования*

4.1.*3.1.1 Документ о соответствии (ДСК)*

4.1.*3.1.1.1 ДСК должен выдаваться Компании по результатам первоначального или возобновляющего освидетельствования на соответствие требованиям МКУБ.*

4.1.*3.1.1.2Компания должна сделать доступными копии ДСК в каждом структурном подразделении и на каждом судне, охватываемом СУБ.*

4.1.*3.1.1.3 По завершении освидетельствования для облегчения анализа отчета эксперта перед выдачей полносрочного документа, ДСК со сроком действия, не превышающим пять (5) месяцев, может быть выдан экспертом.*
Такой ДСК носит название «краткосрочного». В своей деятельности РС использует следующие формы краткосрочных документов:

- форма 8.1.1-3 – Документ о соответствии (краткосрочный);
- форма 8.1.2-1 – Временный документ о соответствии (краткосрочный),

а в рамках добровольной сертификации СУБ допускается оформление одной только первой страницы формы 8.1.1-2 или 8.1.2-2.

Любая из указанных форм может быть выдана уполномоченным специалистом подразделением ГУР или РС, проводившим соответствующее освидетельствование СУБ Компании или судна при условии положительных его результатов.

При этом для судов, плавающих под флагом Российской Федерации, документы оформляются на русском и английском языках (кириллицей и латиницей). Для остальных флагов – только на английском языке (латиницей).

4.1.3.1.1.4 По результатам рассмотрения отчета о соответствующем освидетельствовании СУБ офиса Компании, см. Контрольный лист освидетельствований СУБ (для береговых подразделений компании), форма 8.1.6-1, Главное управление Российского морского регистра судоходства может издать следующие формы ДСК и/или приложения к нему:

- форма 8.1.1 – Документ о соответствии;
- форма 8.1.1-1 – Приложение к документу о соответствии, см. также п. 4.1.д1.1.4;
- форма 8.1.1-2 – Документ о соответствии (для компании, управляющей судами не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС-74);
- форма 8.1.2-2 – Временный документ о соответствии компании, оперирующей судами не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС-74.

Для компаний, управляющих судами, плавающими под флагом Российской Федерации, эти документы оформляются на русском и английском языках (кириллицей и латиницей). Для остальных флагов – только на английском языке (латиницей).

В случае если Администрация флага определила форму ДСК, отличную от указанных выше, и уполномочила РС на его оформление от своего имени, Главное управление РС будет выдавать Компании Документ о соответствии на бланке соответствующей Администрации, обозначая применяемую форму как 8.1.1-A.

4.1.3.1.1.5 Поля в указанных формах должны заполняться разборчиво, исходя из следующих положений:

1) **"Название государства"** – указывается на основании документа, которым Администрация данного государства уполномочила РС на освидетельствование СУБ Компании / судна (в формах 8.1.1-A, 8.1.1-2 и 8.1.2-2 заполнение не требуется);

2) "**Название и адрес Компании**", а также "**Уникальный идентификационный номер ИМО компании**" – указываются на основании письменного(ых) ответа(ов) Компании на соответствующий(ие) запрос(ы) РС. При подготовке этих данных следует учитывать, что название и адрес Компании приводятся также в выдаваемой на судно Администрацией флага так называемой Форме 1 Журнала непрерывной регистрации истории судна (ЖНР) и могут фигурировать в соглашении между Компанией и владельцем судна, если Компания не является собственником судна.
"**Название**" и "**Адрес**" филиала(ов) компании – в Приложении к документу о соответствии (форма 8.1.1-1) также указываются на основании письменного(ых) ответа(ов) Компании на соответствующий(е) запрос(ы) РС;

3) "**Тип судна**" – определяется на основании официальных судовых документов и в соответствии с положениями п. 4.1.д4, "Типы судна при освидетельствованиях по МКУБ" Настоящего Руководства. При оформлении ДСК должны быть вычеркнуты те типы судов, освидетельствование по которым не проводилось;

4) "**Выдан в**" – указывается фактическое место оформления документа;

5) "**Номер документа**" – регистрационный номер ДСК, должен иметь формат **ГГ.ННН.ККК**, например, № **13.005.025**, где первые две цифры (**13**) соответствуют последним двум цифрам года регистрации документа (здесь – 2013 год), следующие три цифры (**005**) обозначают порядковый номер документа по соответствующему журналу регистрации, а последние три цифры – код подразделения ГУР или РС, в котором регистрировался документ. Если документ издается управлением МСМ ГУР, в качестве третьей части номера указывается код "**025**". Разным документам должны присваиваться разные номера;

6) **Даты** в документах указываются в следующем формате: **ДД.ММ.ГГГГ**, где последние четыре цифры (**ГГГГ**) обозначают год, предыдущие две цифры (**ММ**) –месяц, а первые две цифры (**ДД**) – день. Для указания даты допускается также применение иных форматов, если только для обозначения года будет использовано четыре цифры, а название месяца – приведено прописью.
При этом:
- в поле "**Дата выдачи**" – указывается дата оформления документа назначенным специалистом подразделения ГУР или РС;
- в поле "**Дата окончания освидетельствования, на основании которой выдан настоящий документ**" – указывается дата проведения соответствующего заключительного совещания (см. Отчет об освидетельствовании СУБ компании, ф. 8.1.9);
- в поле "Настоящий Документ о соответствии действителен до" – указывается срок действия ДСК, который в свою очередь определяется в соответствии с положениями п. 13.2, а также п. 13.10 МКУБ. Если Компания уже имеет ДСК, выданный РС от имени другой Администрации флага, срок действия вновь выдаваемого документа устанавливается по сроку дейстия существующего. При этом на оборотной стороне ДСК по применимости могут быть вычеркнуты соответствующие поля "**Место**", "**Дата**" и "**Подписано**" (см. ниже);

7) "**Подпись должностного лица, выдавшего документ**" – документ может быть подписан генеральным директором РС, его заместителями или начальником управления МСМ или лицом, его замещающим;

8) "**Печать или штамп организации, выдавшей документ**" – подпись генерального директора РС, его заместителей или начальника управления МСМ (лица, его замещающего) заверяется соответствующей печатью ГУР;

9) "**Подтверждение периодических освидетельствований**" (заполняется на оборотной стороне ДСК в обоснованных случаях, например, при переоформлении документа в связи с изменением названия и/или адреса Компании) выполняется следующим образом:
- в поле "**Место**" записывается название города, в котором проводилось ежегодное освидетельствование;
- в поле "**Дата**" указывается дата фактического окончания (проведения заключительного совещания) этого ежегодного освидетельствования;

- в поле **"Подписано"** указывается сокращенное наименование выполнявшего подтверждение классификационного общества (РС / RS*), что заверяется фактической датой, подписью и овальной печатью инспектора РС, оформляющего документ (допускается также использование соответствующей печати ГУР).

При издании нового ДСК со сроком истечения действующего (ранее действовавшего) ДСК, например, когда у Компании появляется для нее новый тип судна, либо издается ДСК от имени Администрации, новой для Компании, либо восстанавливается действие ДСК, см. п. 4.1.3.12.2, соответствующее(ие) поле(я) **"Подтверждение периодических освидетельствований"** вычеркивается(ются).

Оригинал оформленного ДСК направляется в Компанию, а его копия – в соответствующий ведущийся РС формуляр Компании.

4.1.3.1.1.6 По применимости порядок заполнения полей Краткосрочного ДСК, как и первой страницы формы 8.1.1-2 аналогичен тому, что описан в п. 4.1.3.1.1.5. Исключение составляют поля:

- **"Настоящий Документ о соответствии действителен до"**. Здесь указывается срок действия, который в свою очередь определяется в соответствии с положениями п. 4.1.3.1.1.3 Настоящего Руководства;
- **"Подпись должностного лица, выдавшего документ"** – оформляемый ДСК может быть подписан руководителем подразделения РС, уполномоченным его заместителем или главным экспертом, проводившим освидетельствование СУБ береговых подразделений Компании;
- **"Печать или штамп организации, выдавшей документ"** – подпись руководителя подразделения РС или его заместителя заверяется соответствующей печатью подразделения РС; подпись главного эксперта заверяется его овальной печатью инспектора РС.

Кроме того, допускается заполнение полей формы рукописным способом, при условии, что это будет сделано разборчиво.

Оригинал оформленного Краткосрочного ДСК передается представителю Компании, а его копия в составе отчета об освидетельствовании направляется в ГУР.

4.1.*3.1.2 Свидетельство об управлении безопасностью (СвУБ)*

4.1.*3.1.2.1 СвУБ должно выдаваться на судно по результатам первоначального или возобновляющего освидетельствования на соответствие требованиям МКУБ.*

4.1.*3.1.2.2 Копия СвУБ должна быть доступна в главном офисе Компании.*

4.1.*3.1.2.3 Условия выдачи СвУБ:*

1) *наличие ДСК полного срока (не временного), действительного для данного типа судна;*
2) *эксплуатация* судна *согласно требованиям Классификационного общества, которое отвечает требованиям Резолюций ИМО A.739(18) и A.789 (19), с возможными поправками, или национальным регулирующим требованиям Администрации, которые обеспечивают эквивалентный уровень безопасности; и*
3) *поддержание действия конвенционных свидетельств.*

4.1.*3.1.2.4 По завершении* первоначального *освидетельствования для облегчения анализа отчета эксперта перед выдачей полносрочного свидетельства, СвУБ со сроком действия, не превышающим пять (5) месяцев, может быть выдано экспертом.*

Такое СвУБ выдается по форме 8.1.3-1 – Свидетельство об управлении безопасностью (краткосрочное). При этом в рамках добровольной сертификации СУБ для судна допускается оформление только первой страницы формы 8.1.3-2.

---

* Запись на русском языке обязательна только для ДСК, оформляемого по уполномочию Российской Федерации.

Любая из указанных форм может быть выдана уполномоченным специалистом подразделением ГУР или РС, проводившим соответствующее освидетельствование СУБ Компании или судна при условии положительных его результатов.

При этом для судов, плавающих под флагом Российской Федерации, документы оформляются на русском и английском языках (кириллицей и латиницей). Для остальных флагов – только на английском языке (латиницей).

При положительных результатах возобновляющего освидетельствования действие СвУБ может быть продлено экспертом на срок не более пяти (5) месяцев.

4.1.3.1.2.5 По результатам рассмотрения отчета о соответствующем освидетельствовании судовой СУБ, см. Контрольный лист освидетельствований СУБ судна, форма 8.1.6-2, Главное управление РС может издать одну из следующих форм СвУБ:

- форма 8.1.3 – Свидетельство об управлении безопасностью;
- форма 8.1.3-2 – Свидетельство об управлении безопасностью (для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС-74).

Для судов, плавающих под флагом Российской Федерации, документ оформляется на русском и английском языках (кириллицей и латиницей). Для остальных флагов – только на английском языке (латиницей).

В случае если Администрация флага определила форму СвУБ, отличную от указанных выше, и уполномочила РС на его оформление от своего имени, Главное управление РС будет выдавать Свидетельство об управлении безопасностью на бланке соответствующей Администрации, обозначая применяемую форму как 8.1.3-A.

4.1.3.1.2.6 Поля в указанных формах должны заполняться разборчиво, с учетом следующих положений:

1) "**Название государства**" – указывается на основании документа, которым Администрация данного государства уполномочила РС на освидетельствование СУБ судна (в формах 8.1.3-A и 8.1.3-2 заполнение не требуется);
2) "**Название судна**" и "**порт приписки**" указываются в соответствии со Свидетельством о праве плавания под государственным флагом России, для судна с иным флагом – в соответствии с официальными судовыми документами;
3) "**Отличительный номер или позывной сигнал**" указывается позывной сигнал, записанный в Лицензии на судовую радиостанцию, а при отсутствии позывного в обоснованных случаях – номер регистрации классификационного общества, приведенный в Классификационном свидетельстве судна
4) "**Тип судна**" – указывается в соответствии со сноской на бланке СвУБ. Если в силу конструктивных особенностей судно может рассматриваться как относящееся к нескольким типам, и в рамках СУБ оно имеет соответствующие процедуры, что было подтверждено при его освидетельствовании, эти типы указываются через наклонную черту ("дробь", "/"), см. также п. 4.1.д4, "Типы судна при освидетельствованиях по МКУБ" Настоящего Руководства. Например, в данном поле может быть указано: "нефтяной танкер / танкер-химовоз".
   По просьбе Компании в скобках может также указываться тип судна в соответствии с имеющимся у него классификационным свидетельством, например, в данном поле может быть сделана запись: "пассажирское (ледокол)";
5) "**Валовая вместимость**" указывается в соответствии с Международным мерительным свидетельством;
6) "**Номер ИМО**" – семизначный регистрационный номер судна, присвоенный ИМО, который указывается в соответствии с официальными судовыми документами, в частности, с Классификационным свидетельством судна;
7) "**Название и адрес компании**", а также "**Уникальный идентификационный номер ИМО компании**" – указываются точно также, как это записано в соответствующем ДСК;
8) "**Выдан в**" – указывается фактическое место оформления документа;

9) "**Номер документа**" – регистрационный номер СвУБ, должен иметь формат **ГГ.НННН.ККК**, например, № **13.0055.025**, где первые две цифры (**13**) соответствуют последним двум цифрам года регистрации документа (здесь – 2013 год), следующие четыре цифры (**0055**) обозначают порядковый номер документа по соответствующему журналу регистрации, а последние три цифры – код подразделения ГУР или РС, в котором регистрировался документ. Если документ издается управлением МСМ ГУР, в качестве третьей части номера указывается код "**025**". Разным документам должны присваиваться разные номера;

10) **Даты** в свидетельстве указываются в следующем формате: **ДД.ММ.ГГГГ**, где последние четыре цифры (**ГГГГ**) обозначают год, предыдущие две цифры (**ММ**) – месяц, а первые две цифры (**ДД**) – день. Для указания даты допускается также применение иных форматов, если только для обозначения года будет использовано четыре цифры, а название месяца – приведено прописью.
При этом:

- в поле "**Дата выдачи**" – указывается дата фактической выдачи документа назначенным специалистом подразделения ГУР или РС;
- в поле "**Дата окончания освидетельствования, на основании которой выдано настоящее Свидетельство**" – указывается дата проведения соответствующего заключительного совещания (см. Отчет об освидетельствовании СУБ судна, форма 8.1.9);
- в поле "**Настоящее Свидетельство об управлении безопасностью действительно до**" – указывается срок действия СвУБ, который в свою очередь определяется в соответствии с положениями п. 13.7, а также п. 13.10 МКУБ;

11) "**Подпись должностного лица, выдавшего документ**" – Свидетельство может быть подписано генеральным директором РС, его заместителями или начальником управления МСМ или лицом, его замещающим;

12) "**Печать или штамп организации, выдавшей документ**" – подпись генерального директора РС, его заместителей или начальника управления МСМ (лица, его замещающего) заверяется соответствующей печатью ГУР;

13) "**Подтверждение промежуточного освидетельствования**" – заполняется на оборотной стороне СвУБ в обоснованных случаях, например, при переоформлении Свидетельства в связи с изменением названия и/или адреса Компании и выполняется следующим образом:

- в поле "**Место**" записывается название порта, в котором проводилось промежуточное освидетельствование;
- в поле "**Дата**" указывается дата фактического его окончания (проведения заключительного совещания);
- в поле "**Подписано**" указывается сокращенное наименование выполнявшего подтверждение классификационного общества (РС / RS*), что заверяется фактической датой, подписью и овальной печатью инспектора РС, оформляющего документ (допускается использование соответствующей печати ГУР).

При издании СвУБ, срок действия которого не предусматривает проведения промежуточного освидетельствования СУБ судна, соответствующее поле "**Подтверждение промежуточного освидетельствования**" вычеркивается, что заверяется овальной печатью инспектора РС, оформляющего документ (допускается использование соответствующей печати ГУР).

Оригинал оформленного СвУБ направляется в Компанию, а его копия – в соответствующий ведущийся РС формуляр судна.

* Запись на русском языке обязательна только для судов, имеющих право плавания под Российским флагом.

4.1.3.1.2.7 По применимости порядок заполнения полей Краткосрочного СвУБ как и первой страницы формы 8.1.3-2 аналогичен тому, что описан в п. 4.1.3.1.2.6. Исключение составляют поля:

- **"Настоящее Свидетельство об управлении безопасностью действительно до"**. Здесь указывается срок действия, который в свою очередь определяется в соответствии с положениями п. 4.1.3.1.2.4 Настоящего Руководства;
- **"Подпись должностного лица, выдавшего документ" –** оформляемое СвУБ может быть подписано руководителем подразделения РС, уполномоченными его заместителями или главным экспертом, проводившим освидетельствование СУБ судна;
- **"Печать или штамп организации, выдавшей документ" –** подпись руководителя подразделения РС или его заместителя заверяется соответствующей печатью подразделения РС; подпись главного эксперта заверяется его овальной печатью инспектора РС.

Кроме того, допускается заполнение полей формы рукописным способом, при условии, что это будет сделано разборчиво.

Оригинал оформленного Краткосрочного СвУБ передается капитану судна или его представителю, а копия Краткосрочного СвУБ в составе отчета об освидетельствовании направляется в ГУР.

4.1.*3.2* *Временное и первоначальное освидетельствование*

4.1.*3.2.1* *Освидетельствование для выдачи Компании Временного ДСК, а судну – Временного СвУБ* (в дальнейшем – **временное освидетельствование**) *проводится, как описано в главе 14 МКУБ. Временное освидетельствование для выдачи временного ДСК включает анализ документации по системе управления безопасностью.*

Минимальный объем временного освидетельствования в офисе(ах) Компании определен "Контрольным листом освидетельствований СУБ (для выдачи Временного ДСК)", форма 8.1.6-3.

Минимальный объем временного освидетельствования судна определен "Контрольным листом освидетельствования СУБ (для выдачи Временного СвУБ)", форма 8.1.6-4.

Вопросы, указанные в контрольных листах, не могут ограничивать дополнительные действия, опросы и/или наблюдение, осуществляемые экспертом по МКУБ и требующиеся для получения более ясной информации о СУБ Компании / судна.

4.1.3.2.1.1 Для того чтобы убедиться, что СУБ и другая соответствующая документация отвечают требованиям МКУБ, эксперт должен рассмотреть, как минимум, Руководство по управлению безопасностью. Если такое рассмотрение выявит, что система не отвечает требованиям, освидетельствование может быть отложено до выполнения Компанией необходимых корректирующих действий. Изменения, сделанные в документации системы для устранения недостатков, выявленных в ходе рассмотрения, могут быть проверены заочно или во время последующего освидетельствования, описанного в п. 4.1.3.2.2.

Первичному **одобрению** документации СУБ, см. п. 4.1.3.2.2.1, должно предшествовать ее практическое применение судоходной компанией продолжительностью, как правило, не менее трех месяцев. В случаях, когда между первым получением Компанией Временного ДСК и одобрением ее документации имеет место меньший промежуток времени, к отчету о выполнении соответствующей работы, форма 8.1.9, должны быть приложены объективные доказательства, подтверждающие практическое применение Компанией своей документации СУБ в течение не менее трех месяцев.

4.1.3.2.1.2 В своей деятельности РС использует следующие формы Временных ДСК и СвУБ:

- форма 8.1.2 – Временный документ о соответствии;
- форма 8.1.4 – Временное свидетельство об управлении безопасностью;
- форма 8.1.4-2 – Временное свидетельство об управлении безопасностью (для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС-74).

Временный документ о соответствии, форма 8.1.2, выдает Главное управление РС по результатам рассмотрения отчета о соответствующем освидетельствовании береговых подразделений Компании, см. Контрольный лист освидетельствования СУБ (для выдачи Временного ДСК), форма 8.1.6-3.

Временное свидетельство об управлении безопасностью, форма 8.1.4 или форма 8.1.4-2, может быть выдано уполномоченным специалистом подразделения ГУР или РС, проводившим соответствующее освидетельствование СУБ судна в качестве главного эксперта, см. Контрольный лист освидетельствования СУБ (для выдачи Временного СвУБ), форма 8.1.6-4, при условии положительных его результатов.

Для судов, плавающих под флагом Российской Федерации, документы оформляются на русском и английском языках (кириллицей и латиницей). Для остальных флагов – только на английском языке (латиницей).

В случае если Администрация флага определила форму Временного ДСК и/или Временного СвУБ, отличную от указанных выше, и уполномочила РС на его (их) оформление от своего имени, должны использоваться бланки этой Администрации. Они обозначаются как 8.1.2-A и 8.1.4-A, соответственно.

4.1.3.2.1.3 Порядок заполнения полей формы Временного ДСК аналогичен тому, который описан в п. 4.1.3.1.1.5. Исключение составляет поле **"Настоящий Временный Документ о соответствии действителен до"**. Здесь указывается срок действия Временного ДСК, который в свою очередь определяется в соответствии с положениями п. 14.1 МКУБ.

Оригинал оформленного Временного ДСК направляется в Компанию, а его копия – в соответствующий ведущийся РС формуляр Компании.

4.1.3.2.1.4 Порядок заполнения полей формы Временного СвУБ аналогичен тому, который описан в п. 4.1.3.1.2.6. Исключение составляют поля:

- **"Настоящее Временное Свидетельство об управлении безопасностью действительно до"**. Здесь указывается срок действия Временного СвУБ, который в свою очередь определяется в соответствии с положениями п. 14.2 МКУБ;
- **"Подпись должностного лица, выдавшего документ"** – Временное СвУБ может быть подписано генеральным директором РС, его заместителем или начальником управления МСМ или лицом, его замещающим, а также руководителем подразделения РС, его уполномоченным заместителем или главным экспертом, проводившим освидетельствование СУБ судна;
- **"Печать или штамп организации, выдавшей документ"** – подпись генерального директора РС, его заместителя или начальника управления МСМ заверяется соответствующей печатью ГУР; подпись руководителя подразделения РС или его заместителя заверяется соответствующей печатью подразделения РС; подпись главного эксперта заверяется его овальной печатью инспектора РС.

Кроме того, допускается заполнение полей формы рукописным способом, при условии, что это будет сделано разборчиво.

Оригинал оформленного Временного СвУБ передается капитану судна или его представителю, а копия Временного СвУБ в составе отчета об освидетельствовании направляется в ГУР.

4.1.*3.2.2* *Первоначальное освидетельствование Компании для выдачи ДСК включает следующие этапы:*

1) *удовлетворительный анализ любых изменений, внесенных в документированную СУБ после выдачи Временного ДСК;*
2) *подтверждение эффективного функционирования СУБ, включая объективные доказательства применения СУБ Компании в течение не менее трех месяцев на борту, как минимум, одного судна каждого типа, управляемого Компанией. Объективные доказательства должны включать записи о внутренних проверках, проведенных Компанией на берегу и на борту, а также конвенционные и классификационные документы, как минимум, одного судна каждого типа, управляемого Компанией.*

Минимальный объем первоначального освидетельствования в офисе(ах) Компании определен Контрольным листом освидетельствований СУБ (для береговых подразделений Компании), форма 8.1.6-1.

Вопросы, указанные в контрольном листе освидетельствования СУБ, не могут ограничивать дополнительные действия, опросы и/или наблюдение, осуществляемые экспертом по МКУБ и требующиеся для получения более ясной информации о СУБ Компании.

См. также п. 4.1.3.1.1.3.

4.1.3.2.2.1 Документация по СУБ и/или изменения к ней одобряются Главным управлением РС. Подразделение РС вправе одобрять такую документацию и/или изменения к ней только при наличии соответствующих полномочий, полученных от ГУР в письменном виде.

Полученное Подразделением РС поручение на выполнение первоначального, ежегодного, дополнительного или возобновляющего освидетельствования СУБ береговых подразделений Компании является одним из способов такого рода уполномочия.

Если одобрение документации СУБ и/или изменений к ней проводится вне рамок соответствующего освидетельствования СУБ Компании, его результаты оформляются с помощью Отчета об одобрении документации СУБ, форма 8.1.9.

В тех случаях, когда рассмотрение документации СУБ и/или изменений к ней выполняется в помещениях Компании, этот факт должен отражаться в соответствующем Плане, см. положения п. 4.1.3.5.4 в отношении формы 8.1.10.

4.1.3.2.2.2 Для рассмотрения в РС представляются оформленные (утвержденные) Компанией в установленном ею порядке подлинники документов, описывающих ее СУБ. Документы должны быть представлены на согласованном с РС языке. Представляемая в РС на рассмотрение документация по СУБ должна содержать все необходимые данные для проверки выполнения требований МКУБ.

Сюда должно входить:

1) *Руководство* (Наставление) *по управлению безопасностью* Компании и Руководство по СУБ судна (если последнее издано в виде отдельного документа) – см. п. 11.3 МКУБ.

Если осуществление положений МКУБ, перечисляемых ниже, оформлено в виде одного или нескольких самостоятельных документов, в комплект представляемой на рассмотрение документации по СУБ должны входить также:

2) перечень *обязательных норм и правил, применимых кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных* ИМО, *Администрациями, классификационными обществами и организациями морской индустрии*, а также Перечень нормативных документов судна (если он издан в виде отдельного документа) – см. п. 1.2.3 МКУБ;
3) документы, определяющие *ответственность, полномочия и взаимодействие всего персонала, задействованного в СУБ* (это могут быть структурные схемы, положения о подразделениях, должностные инструкции, функциональные обязанности и т.д.) – см. п. 3.2 МКУБ;
4) документы (это могут быть процедуры, инструкции, контрольные листы и/или иным образом оформленные документы), которые описывают установленный в Компании порядок:

- ознакомления *персонала и персонала, переведенного на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на него обязанностями*, см. п. 6.3 МКУБ;
- *определения любой подготовки, которая может потребоваться для обеспечения СУБ, а также обеспечения такой подготовки для всего соответствующего персонала*, см. п. 6.5 МКУБ;
- *получения судовым персоналом соответствующей информации о СУБ на рабочем языке или языках, которые он понимает*, см. п. 6.6 МКУБ;

- подготовки *планов и инструкций, включая, если необходимо, перечни контрольных проверок, относительно проведения основных операций на судне, касающихся безопасности персонала судна и защиты окружающей среды. Различные, связанные с этим задачи должны быть поручены квалифицированному персоналу* (иногда эта группа документов называется судовые процедуры / контрольные листы), см. п. 7 МКУБ;
- выявления, описания и реагирования в потенциально *возможных аварийных ситуациях на судне* – эти документы могут включать в себя программы / контрольные листы учебных отработок действий в аварийных ситуациях. см. п. 8 МКУБ, и в соответствии с Правилом II-1/3-4 Конвенции СОЛАС-74 должны включать процедуры аварийной буксировки судна(ов), которые в электронном формате было бы можно оперативно предоставить заинтересованным сторонам, например буксировочной компании, (см. п. 4.5 циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1255);
- передачи сообщений компании о случаях *несоблюдения требований, авариях и опасных ситуациях*, их расследование и анализ с целью повышения безопасности и предотвращения загрязнения, включая меры, направленные на предотвращение их повторения, а также порядок взаимодействия судна (капитана судна) с Компанией при посещении судна с целью проверки органами контроля государства порта или другими инспектирующими органами. Компания также должна установить процедуры по выполнению корректирующих действий, см. п. 9 МКУБ;
- обеспечения *технического обслуживания и ремонта судна в соответствии с положениями соответствующих норм и правил и любыми дополнительными требованиями, которые могут быть установлены компанией*, см. п. 10.1 МКУБ;
- определения *оборудования и технических систем, внезапный отказ которых может создавать опасные ситуации*, включая *конкретные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования и систем*, см. п. 10.3 МКУБ;
- *контроля всех документов и данных, касающихся СУБ*, см. п. 11.1 МКУБ;
- обеспечения доступности *во всех соответствующих местах* действительных документов, проверки и одобрения изменений, вносимых в документы *уполномоченным персоналом*, а также своевременного изъятия *устаревших документов*, см. п. 11.2 МКУБ;
- выполнения периодической оценки *результативности*, и, при необходимости, пересмотра *СУБ в соответствии с процедурами, установленными компанией,* см. п. 12.2 МКУБ;
- проведения внутренних *проверок и выполнения возможных корректирующих действий*, см. п. 12.3 МКУБ.

Если Компания управляет **судами, построенными 1 января 2007 года или после этой даты**, во исполнение положений Циркуляра ИМО MSC/Circ.1135 от 15.12.2004 года она должна также представить описание процедуры внесения изменений в комплект построечных чертежей и других схем, показывающей любые последующие изменения в конструкции судна. При этом **второй комплект** таких чертежей должен храниться в Компании на берегу.

Объем и форма представления документации по СУБ согласовывается между РС и Компанией. Допускается представление документации на электронных носителях. В этом случае, по крайней мере, *Руководство по управлению безопасностью* Компании и Руководство по СУБ судна (если оно издано в виде отдельного документа), а также полный перечень представленных на рассмотрение документов поставляются на бумажном носителе.

4.1.3.2.2.3 РС проводит рассмотрение документации по СУБ с использованием Контрольного листа по оценке соответствия документации требованиям МКУБ, форма 8.1.6-5.

Вопросы, указанные в Контрольном листе по оценке соответствия документации требованиям МКУБ, не могут ограничивать дополнительные действия, запросы и/или наблюдение, осуществляемые экспертом(ами) в процессе рассмотрения документации по СУБ и требующиеся для получения более ясной информации о СУБ Компании и судна.

По ходу выполнения этой работы РС вправе запросить от Компании необходимые дополнительные материалы. Однако, рассматривая документацию СУБ, РС обязан руководствоваться положением, приведенным в п. 11.3 МКУБ, которое гласит: «*… Документация должна оформляться в том виде, который компания считает наиболее эффективным*».

Независимо от результатов рассмотрения РС взимает плату за эту услугу в соответствии с действующими тарифами. Время выполнения этой услуги не должно превышать 25 рабочих дней со дня заключения соответствующего договора на рассмотрение документации по СУБ или получения комплекта документов, достаточного для оценки ее соответствия требованиям МКУБ, в зависимости от того, какое из событий будет иметь место позже.

Документация по СУБ, найденная не соответствующей требованиям МКУБ, должна быть доработана и/или исправлена Компанией. С этой целью подразделение ГУР или РС, проводившее ее рассмотрение, направляет в Компанию письменное сообщение с изложением своих замечаний.

В этом сообщении указываются основания (если это применимо, то: номер и дата письменного обращения Компании / заключенного договора, Поручения / письма ГУР об уполномочии Подразделения РС на одобрение документации СУБ и/или изменений к ней и т.п.), по которым проводилось рассмотрение документации, а также версия (дата поступления / дата утверждения Компанией) рассматривавшейся документации. Формулировки замечаний должны быть такими, чтобы вторая сторона легко могла их понять.

4.1.3.2.2.4 При отсутствии замечаний к документации по СУБ Компании или когда по результатам их рассмотрения такие замечания признаются несущественными, документация по СУБ считается одобренной.

В этом случае на титульные листы Руководства по управлению безопасностью, а также перечня представленных на рассмотрение документов СУБ Компании ставится штамп “**ОДОБРЕНО / APPROVED**”.

Положительные результаты рассмотрения документов по СУБ Компании, подлежащих рассмотрению без одобрения и/или согласования, могут оформляться постановкой на их титульных листах штампа "**ДЛЯ ИНФОРМАЦИИ / FOR INFORMATION**".

В штампе указывается дата получения положительных результатов рассмотрения. Рядом со штампом выполнявший рассмотрение эксперт по МКУБ ставит дату и свою подпись, которую заверяет своей овальной печатью инспектора РС.

Копии титульных листов со штампами “ОДОБРЕНО / APPROVED” и "ДЛЯ ИНФОРМАЦИИ / FOR INFORMATION", а также, по крайней мере, те документы по СУБ Компании в электронном виде, на титульных листах которых эти штампы поставлены, направляются в Главное управление РС для хранения их в соответствующем формуляре Компании.

РС будет рассматривать хранящиеся у него экземпляры документов по СУБ Компании как конфиденциальную информацию, которая третьей стороне может быть передана только с письменного согласия их юридического владельца либо на основании надлежащим образом оформленного решения судебных (следственных) органов.

Одобрение документации по СУБ, выполненное ГУР или на основании его поручения подразделением РС, действительно для всех иных подразделений РС. Документация по СУБ, одобренная одним из подразделений РС, должна приниматься всеми остальными подразделениями РС для осуществления услуг по МКУБ без дополнительного одобрения. При этом копии документов с титульными листами, имеющими соответствующие отметки, должны приниматься наравне с их оригиналами.

При наличии оснований статус одобрения документации по СУБ может быть отменен либо одобрявшим ее подразделением РС, либо вышестоящим (по подчиненности) структурным подразделением РС вплоть до ГУР.

4.1.3.2.2.5 Поправки, которые внесены в одобренную документацию СУБ, также должны быть одобрены РС, если они затрагивают выполнение Компанией положений МКУБ.

Проверка и корректировка документации по СУБ, а также представление на рассмотрение РС ее или внесенных в нее изменений должны осуществляться Компанией без специального уведомления со стороны РС.

Одобрение РС документации по СУБ теряет силу, если:

- изменения, внесенные в МКУБ, должным образом не отражены в документации по СУБ;
- изменения, внесенные в документацию по СУБ, не были одобрены РС более 18 месяцев.

РС вправе снять свое одобрение с документации по СУБ или изменить условия одобрения, если она не была своевременно приведена в соответствие с требованиями МКУБ.

4.1.3.2.2.6 Факт одобрения изменений к документации по СУБ Компании допускается оформлять следующим образом:

1) при положительных результатах рассмотрения изменений на листе(ах) корректуры (перечне(ях) изменений) ставятся подпись и овальная печать инспектора РС;
2) если в ходе рассмотрения изменений будут выявлены несоответствия требованиям МКУБ, они должны быть оформлены в установленном порядке, см. п. 4.1.3.2.2.3 и/или п. 4.1.3.8.10, исходя из того, что применимо.

Копия(и) листа(ов) корректуры с подписью и овальной печатью инспектора РС прикладывается(ются) к отчету об освидетельствовании береговых подразделений Компании.

Документация по СУБ Компании со всеми вновь одобренными изменениями в электронном виде направляется в Главное управление РС для помещения в соответствующий формуляр Компании.

4.1.*3.2.3* *Первоначальное освидетельствование судна для выдачи СвУБ включает следующие этапы:*

1) *проверка наличия у Компании действующего ДСК, применимого к данному типу судна, а также выполнения других положений параграфа* 4.1.3.1.2.3. *Только после подтверждения наличия на борту* копии *действующего ДСК освидетельствование может быть продолжено;*
2) *подтверждение эффективного функционирования СУБ, включая объективные доказательства применения СУБ Компании в течение не менее трех месяцев на борту данного судна. Объективные доказательства должны включать отчетные документы о внутренних проверках, проведенных Компанией.*

Минимальный объем первоначального освидетельствования судовой СУБ определен в Контрольном листе освидетельствований СУБ судна, форма 8.1.6-2.

Вопросы, указанные в контрольном листе освидетельствования СУБ, не могут ограничивать дополнительные действия, опросы и/или наблюдение, осуществляемые экспертом по МКУБ и требующиеся для получения более ясной информации о СУБ Компании.

См. также п. 4.1.3.1.2.4.

4.1.*3.3* *Ежегодное подтверждение или возобновление Документа о соответствии*

4.1.*3.3.1* *Цель проведения данных освидетельствований состоит, в частности,* в том, чтобы *проверить:*

1) *эффективность функционирования СУБ;*
2) *соответствие любых изменений в СУБ требованиям МКУБ;*
3) *внедрение корректирующих действий; и*
4) *действие конвенционных и классификационных свидетельств, и отсутствие просроченных предъявлений судна(ов).*

4.1.*3.3.2* *Конвенционные и классификационные свидетельства, как минимум, для одного судна каждого типа, указанного в ДСК, должны быть проверены.*

4.1.3.3.3 Минимальный объем ежегодного или возобновляющего освидетельствования в офисе(ах) Компании определен Контрольным листом освидетельствований СУБ (для береговых подразделений компании), форма 8.1.6-1.

Вопросы, указанные в контрольном листе освидетельствования СУБ, не могут ограничивать дополнительные действия, опросы и/или наблюдение, осуществляемые экспертом по МКУБ и требующиеся для получения более ясной информации о СУБ Компании.

При положительных результатах ежегодного освидетельствования главный эксперт освидетельствования подтверждает действие имеющихся у Компании ДСК следующим образом. На оборотной стороне каждого подтверждаемого ДСК делаются разборчивые записи:

- в поле **"Место"** указывается название города, в котором проводилось ежегодное освидетельствование;
- в поле **"Дата"** указывается дата фактического окончания (проведения заключительного совещания) ежегодного освидетельствования;
- в поле **"Подписано"** ставится подпись главного эксперта освидетельствования, заверяемая его овальной печатью инспектора РС, которая ставится на соответствующем поле.

Если Компания имеет несколько ДСК и какой(ие)-либо из них (указанных в них типов судов) по результатам освидетельствования не подтверждался или не может быть подтвержден, об этом делается запись в поле "Примечание" Отчета об освидетельствовании СУБ Компании (форма 8.1.9), см. также п. 4.1.д4.2.

При положительных результатах возобновляющего освидетельствования главным экспертом может быть издан краткосрочный ДСК, см. также п. 4.1.3.1.1.3.

Если применимо, одобрение изменений в документации СУБ Компании осуществляется в соответствии с положениями п. 4.1.3.2.2.5.

4.1.*3.4 Промежуточное подтверждение или возобновление Свидетельств об управлении безопасностью*

4.1.*3.4.1 Цель проведения данных освидетельствований состоит, в частности,* в том, чтобы *проверить:*

1) *эффективность функционирования СУБ;*
2) *соответствие любых изменений в СУБ требованиям МКУБ;*
3) *внедрение корректирующих действий;*
4) *действие конвенционных и классификационных свидетельств, а также отсутствие просроченных предъявлений.*

4.1.3.4.2 Минимальный объем промежуточного или возобновляющего освидетельствования описан в Контрольном листе освидетельствований СУБ судна, форма 8.1.6-2.

Вопросы, указанные в контрольном листе освидетельствования СУБ, не могут ограничивать дополнительные действия, опросы и/или наблюдение, осуществляемые экспертом по МКУБ и требующиеся для получения более ясной информации о СУБ судна.

При положительных результатах промежуточного освидетельствования главный эксперт подтверждает действие имеющегося на судне СвУБ следующим образом. На оборотной стороне подтверждаемого СвУБ делаются разборчивые записи:

- в поле "**Место**" записывается название порта, в котором проводилось промежуточное освидетельствование;
- в поле "**Дата**" указывается дата фактического его окончания (проведения заключительного совещания);
- в поле "**Подписано**" ставится подпись главного эксперта освидетельствования, заверяемая его овальной печатью инспектора РС, которая ставится на соответствующем поле.

При положительных результатах возобновляющего освидетельствования главный эксперт, если осуществимо, может подтвердить действие имеющегося на судне СвУБ, руководствуясь положениями п. 13.13 части В МКУБ.
В противном случае выдается краткосрочное СвУБ, см. также п. 4.1.3.1.2.4.

4.1.*3.5* *Подготовка к освидетельствованию*

4.1.*3.5.1* *Эксперт(ы) совместно с Компанией или судном должен(ны) разработать план освидетельствования.*

4.1.*3.5.2* *План освидетельствования должен быть гибким, чтобы допускать изменения в направлении действий на основе информации, собранной в ходе освидетельствования, и позволять эффективно использовать ресурсы. Данный план должен быть доведен до сведения всех* лиц, *участвующих в освидетельствовании.*

План освидетельствования должен включать:

1) *идентификацию лиц или структурных подразделений, имеющих значимую непосредственную ответственность в рамках СУБ;*
2) *идентификацию эксперта(ов);*
3) *язык освидетельствования;*
4) *дату и место проведения освидетельствования;*
5) *график встреч, проводимых с руководством Компании.*

4.1.*3.5.3* *Первоначальное, промежуточное и возобновляющее освидетельствования на борту должны выполняться только в нормальных условиях эксплуатации, т.е. когда судно не находится в сухом доке или в отстое. Для выдачи временного СвУБ освидетельствования могут проводиться при обстоятельствах, иных, чем нормальные условия эксплуатации, при условии, что судно полностью укомплектовано в соответствии со своим Документом о минимальном безопасном составе экипажа.*

Минимальный объем первоначального, промежуточного или возобновляющего освидетельствований судовой СУБ определен в Контрольном листе освидетельствований СУБ судна, форма 8.1.6-2.

Вопросы, указанные в контрольном листе освидетельствования СУБ, не могут ограничивать дополнительные действия, опросы и/или наблюдение, осуществляемые экспертом по МКУБ и требующиеся для получения более ясной информации о СУБ Компании / судна.

4.1.3.5.4 Перед выполнением РС любого освидетельствования по МКУБ должен быть составлен План освидетельствования СУБ, форма 8.1.10.

План должен быть проанализирован и принят проверяемой Компанией / судном до начала проведения освидетельствования.

Ответственность за разработку Плана и его согласование с проверяемой Компанией (судном) несет главный эксперт, назначенный для проведения данного освидетельствования. Ему следует принять во внимание любые возражения со стороны Компании / судна, если они возникнут. Любые изменения в порядке проведения освидетельствования, если необходимость в них возникнет по ходу его проведения, также должны быть согласованы вовлеченными сторонами до его продолжения.

План составляется исходя из цели, задач и объема предстоящего освидетельствования. С их учетом он должен отражать все элементы Кодекса, применимые к проверяемому объекту с учетом цели и задач освидетельствования.

План освидетельствования должен начинаться со вступительного совещания (см. п. 4.1.3.6.2), определять время заключительного совещания (см. п. 4.1.3.6.12), а также если необходимо – любых промежуточных встреч (см. п/п. 6 п. 4.1.3.6.2).

Если освидетельствование предполагается проводить в составе группы, главному эксперту, путем консультаций с ее членами, следует определить ответственность каждого из них за проверку конкретных процессов, функций, площадок, областей и/или действий. Такие назначения должны учитывать необходимость обеспечения независимости, компетентности и эффективности использования каждым проверяющим имеющихся ресурсов, а также различные роли и обязанности экспертов, экспертов-стажеров и технических специалистов, если предполагается их включение в группу. В процессе освидетельствования для достижения его целей в распределение обязанностей могут вноситься необходимые изменения.

Перед заключительным совещанием, а также каждой из промежуточных встреч с руководством проверяемой Компании / судна при составлении Плана рекомендуется резервировать время для проведения совещаний членов группы. Эти совещания будут необходимы для обмена собранной информацией, оценки хода освидетельствования и, при необходимости, перераспределения обязанностей между членами группы.

Если указанное ниже применимо, при подготовке Плана освидетельствования СУБ рекомендуется резервировать также время для:

- определения соответствия документации Компании по СУБ, см. п. 4.1.3.2.2.1, или возможно внесенных в нее изменений требованиям МКУБ (см. п. 4.1.3.2.2.5);
- оценки результативности корректирующих и предупреждающих действий по ранее выявленным несоответствиям / наблюдениям (см. п. 4.1.3.6.7), а также в отношении Сообщения(й) о потенциальном несоответствии СУБ (см. п. 4.1.2.4);
- оценки эффективности взаимодействия береговых подразделений с судном(ами), подвергнутым(и) проверке(ам) портовыми властями, как и по вопросам его(их) технического обслуживания и ремонта;
- обхода (осмотра) помещений Компании / судна;
- подтверждения соответствия требованиям Администрации(й) флага (см. п. 4.1.д8);
- собеседований с ключевыми лицами СУБ береговых подразделений / судна;
- проведения учебной(ых) тревоги;
- оформления результатов освидетельствования, (см. п. 4.1.3.7.4).

Если планируется совмещение освидетельствований судна по МКУБ и по ОСПС (см. п. 4.4), это обстоятельство также должно найти свое отражение в разрабатываемом плане.

План освидетельствования СУБ, форма 8.1.10, согласовывается с уполномоченным представителем Компании (судна), а со стороны РС утверждается лицами, имеющими право подписи конвенционных документов:

- в ГУР это может быть начальник управления МСМ, или лицо его заменяющее;
- в Подразделении РС – руководитель этого подразделения (участка подразделения), лицо его заменяющее или надлежащим образом уполномоченный специалист подразделения.

Предварительно согласованный с Компанией (судном) План освидетельствования СУБ может быть окончательно оформлен перед началом вступительного совещания.

4.1.*3.6* *Выполнение освидетельствования*

4.1.*3.6.1* *Все плановые обычные освидетельствования* по МКУБ *Компании и судна (первоначальные, промежуточные, ежегодные и возобновляющие) должны быть полностью завершенными освидетельствованиями, включающими* в себя *все элементы МКУБ, а также все аспекты управления безопасностью судна и предотвращением загрязнения.*

4.1.*3.6.2* *Освидетельствование должно начинаться вступительным совещанием с целью:*

1) *представить эксперта(ов) руководству Компании или судна;*
2) *объяснить объем и цель освидетельствования;*
3) *кратко изложить методы и процедуры, которые нужно использовать при проведении освидетельствования;*

4) *установить официальные каналы связи между экспертом(ами) и персоналом Компании или судна;*
5) *подтвердить доступность ресурсов, документации и средств, необходимых для выполнения освидетельствования;*
6) *подтвердить время и дату заключительного совещания, а также любых возможных промежуточных встреч.*

Главный эксперт в процессе проведения освидетельствования должен периодически доводить до сведения руководства Компании / судна информацию о его ходе и любых возникающих проблемах. С этой целью в тех случаях, когда освидетельствование предполагается проводить более одного рабочего дня, в конце каждого дня работы рекомендуется проводить промежуточные встречи с руководством проверяемой Компании / судна.

Когда кто-либо из членов проверяющей группы с целью проведения освидетельствования впервые посещает Компанию (судно, находящееся в управлении данной Компании), перед началом вступительного совещания такой(ие) член(ы) группы должен(ны) вручить руководству Компании (судна) заполненную(ые) Декларацию(и) эксперта по МКУБ, форма 8.1.12.

Если это необходимо, до начала вступительного совещания или в его ходе решается также вопрос об обеспечении проверяющей группы помещением (местом) для работы, а также средствами для связи с Подразделением(ями) РС и/или Главным управлением РС.

Вступительное совещание должно проводиться с участием руководства проверяемой Компании / судна, а также лиц, ответственных за функции или процессы, подлежащие освидетельствованию.

В его ходе рекомендуется дополнительно подтвердить:

- язык, на котором будет проводиться освидетельствование и предоставляться его результаты;
- меры техники безопасности, аварийные и охранные процедуры для проверяющих;
- наличие, роль и персональные данные сопровождающих со стороны Компании / судна (сопровождающие и/или наблюдатели могут сопровождать группу проверяющих, но они не могут быть ее членами и не должны влиять либо вмешиваться в проведение освидетельствования);

и проинформировать об условиях, при которых освидетельствование может быть прекращено, а также о действующей в РС системе апелляций по проведению или результатам освидетельствования (см. НД № 2-060203-023 "Процедура процесса управления претензиями и апелляциями").

4.1.*3.6.3* *Рабочие документы, используемые для облегчения проведения освидетельствования и документирования* его *результатов, могут включать:*

1) *контрольные листы, используемые для оценки элементов СУБ, и*
2) *формы для представления наблюдений и документирования подтверждающих данных.*

Рабочие документы не должны ограничивать дополнительные действия или расследования, которые могут становиться необходимыми в результате информации, собранной в ходе освидетельствования.

В зависимости от цели и объема освидетельствования по МКУБ в РС могут использоваться следующие контрольные листы или отдельные их разделы*:

- форма 8.1.6-1 – Контрольный лист освидетельствований СУБ (для береговых подразделений Компании);
- форма 8.1.6-2 – Контрольный лист освидетельствований СУБ судна;

* Например, при задержании из-за неудовлетворительного технического состояния судна, имеющего Временное СвУБ, по согласованию с ГУР в ходе соответствующего дополнительного освидетельствования СУБ могут быть проверены разделы, относящиеся к п. 9 и п. 10 МКУБ Контрольного листа освидетельствования СУБ судна, форма 8.1.6-2.

- форма 8.1.6-3 – Контрольный лист освидетельствований СУБ (для выдачи Временного ДСК);
- форма 8.1.6-4 – Контрольный лист освидетельствований СУБ (для выдачи Временного СвУБ).

Вопросы, указанные в контрольных листах освидетельствования СУБ, не могут ограничивать дополнительные действия, опросы и/или наблюдение, осуществляемые экспертом по МКУБ и требующиеся для получения более ясной информации о СУБ Компании или судна.

Для документирования наблюдений, которые могли бы способствовать улучшению работы Компании / судна (см. п. 4.1.3.6.11.1), в РС используется форма 8.1.8. Для документирования иных наблюдений и/или подтверждающих данных в РС используется форма 8.1.6-ad, Приложение к Контрольному листу освидетельствований СУБ. Порядок ее применения описан также в п. 4.1.3.6.11.1.

4.1.*3.6.4* *Следует учитывать ограничения, которые могут ухудшить способность экспертов собирать информацию и получать объективные доказательства в тех случаях, когда освидетельствование проводится в темное время* суток *или в других накладывающих подобные ограничения условиях эксплуатации. Для завершения освидетельствования могут потребоваться дополнительные визиты.*

4.1.*3.6.5* *Эксперт должен принять во внимание любые изменения, внесенные в СУБ после последнего выполненного освидетельствования.*

4.1.*3.6.6* *Эксперт(ы) должен(ны) оценить СУБ на основе документации, представленной Компанией, и объективных доказательств ее эффективного внедрения. Такие доказательства должны быть собраны путем собеседований, анализа документации и отчетных документов, наблюдения за деятельностью, а также анализа состояния и эксплуатации судна, его оборудования и технических систем.*

Выбираемые в ходе освидетельствования источники информации могут различаться в зависимости от его объема и сложности и могут включать следующее:

- результаты опроса сотрудников Компании / моряков и других лиц, например, если это применимо, пассажиров судна;
- наблюдение за их деятельностью, производственной средой, а также условиями труда и быта;
- документы, такие как документация Компании по СУБ, ее Политика в отношении различных аспектов СУБ, цели, планы, процедуры, стандарты, инструкции, контрольные листы, лицензии и разрешения, спецификации, чертежи, контракты, заказы и договоры, документы, подтверждающие квалификацию и медицинскую пригодность моряков, изданные Компанией циркуляры, документ(ы) о минимально безопасном составе экипажа судна, судовая(ые) роль(и), План(ы) действий в чрезвычайных ситуациях и т.п.;
- записи, такие как переписка между Компанией и судном(ами), протоколы совещаний, отчетные документы по внутренним проверкам, учебным тревогам, техническому обслуживанию (ремонту) судовых технических средств и конструкций корпуса, если это применимо, записи в судовом и машинном (черновых судовом и машинном), а также радио журналах, Журнале нефтяных операций, Журнале операций с мусором и т.п.;
- сводки данных, анализы и индикаторы работы;
- данные из других источников, например, внешние по отношению к Компании документы, изданные ИМО, Администрацией(ями) флага и/или классификационным(и) обществом(ами), акты проверок судна(ов) портовыми властями, а также Администрацией(ями) флага, данные о статусе класса судна(ов), Сообщение(я) о потенциальных недостатках СУБ, другая актуальная информация от внешних сторон;
- компьютерные базы данных и информация из Web-сайтов, например, Сайта для персонала РС, включая сведения, содержащиеся в формулярах Компаний и судов по МКУБ, а также по ОСПС, gost.e-ecolog.ru или gost.e-ecolog.ru .

При проведении собеседований (опросов) ключевых лиц СУБ Компании / судна рекомендуется руководствоваться следующими положениями стандарта ИСО 19011 "*Руководящие указания по аудиту систем менеджмента качества и/или систем экологического менеджмента*" (см. п. *6.5.4*):

1) *опрос должен проводиться с лицами на соответствующих уровнях и с соответствующими функциями, которые выполняют деятельность или задачи в пределах объема освидетельствования;*
2) *опрос должен проводиться в обычное рабочее время и, по возможности, на обычном рабочем месте собеседника;*
3) *должно быть сделано все возможное, чтобы как до, так и во время опроса собеседник* ***не чувствовал себя скованно****;*
4) *должна быть разъяснена причина проведения опроса*, кроме того, проводящее опрос лицо должно быть в состоянии объяснить каждую запись, сделанную в ходе опроса*;*
5) *опрос может начинаться с просьбы к собеседнику описать* (показать) *свою работу;*
6) *следует избегать вопросов, содержащих ответ (наводящих вопросов);*
7) *результаты опроса должны быть обобщены и проанализированы совместно с собеседником;*
8) *после опроса следует* ***поблагодарить*** *собеседника за участие и сотрудничество.*

Проверку документов, подтверждающих квалификацию и медицинскую пригодность членов экипажа, допускается проводить на выборочной основе. При этом следует учитывать, что в подлиннике такие документы должны находиться на борту судна. В офисе Компании целесообразно иметь их копии, хотя бы электронные. Они смогут послужить доказательством того, что положения п. 6.2 МКУБ выполняются, и судно(а) Компании укомплектовано(ы) *квалифицированными и дипломированными моряками, годными в медицинском отношении*.

Исключение при этом могут составлять так называемые подтверждения Морской администрации к дипломам отдельных членов экипажа, дающие этим лицам право занимать соответствующие должности на судне, плавающем под флагом данного государства. Здесь следует принимать во внимание, что для получения такого подтверждения может потребоваться некоторое время, иногда до четырех месяцев. Поэтому в офисе Компании или на борту судна в наличии может быть копия такого подтверждения или доказательства об обращении в соответствующую Администрацию для получения такого подтверждения.

Если в ходе освидетельствования СУБ Компании или судна выявляется нарушение данных положений, следует оформить Акт о несоответствии / наблюдении, форма 8.1.8.

Любая проблема по вопросу, возможно, и не входящему в объем освидетельствования, должна быть отмечена и доведена до сведения главного эксперта освидетельствования – для возможного информирования руководства проверяемой Компании / судна.

Когда собранные в ходе освидетельствования данные, свидетельствуют о наличии в СУБ значительного несоответствия, это немедленно должно быть доведено до сведения руководства проверяемой Компании / судна. При наличии в СУБ значительного несоответствия, градация которого не снижена, ДСК / СвУБ не может быть выдано, подтверждено или возобновлено, см. также п. 4.1.3.8.5.

Если полученные данные указывают на то, что цели освидетельствования недостижимы, главный эксперт должен сообщить об этом руководству проверяемой Компании / судна для определения дальнейших действий.

4.1.*3.6.7* *Ежегодные и возобновляющие освидетельствования Компании могут включать анализ несоответствий, зафиксированных в ходе ранее проведенных внутренних проверок и внешних освидетельствований Компании и судна. Эксперт должен выбрать пример из зафиксированных несоответствий и проверить действия, предпринятые Компанией по расследованию, анализу и устранению несоответствия согласно требованиям разделов 9 и 12 Кодекса.*

Главный эксперт освидетельствования, рассмотрев объективные доказательства и убедившись в результативности предпринятых действий, подтверждает устранение несоответствия, выявленного при предыдущем освидетельствовании СУБ, путем подписания каждого проверенного Акта о несоответствии (см. нижнюю часть формы 8.1.8), заверяет подпись овальной печатью инспектора РС и указывает дату подтверждения. Копия каждого подтвержденного Акта о несоответствии прикладывается к отчету о проведенном освидетельствовании СУБ.

Если применимо, следует также оценить действия предпринятые персоналом Компании / судна в отношении, возможно, зафиксированных в ходе предыдущего освидетельствования СУБ наблюдений, направленных на улучшение ее / его деятельности, см. п. 4.1.3.6.11.1.

Минимальный объем ежегодного или возобновляющего освидетельствования в офисе(ах) Компании определен Контрольным листом освидетельствований СУБ (для береговых подразделений Компании), форма 8.1.6-1.

Вопросы, указанные в контрольном листе освидетельствования СУБ, не могут ограничивать дополнительные действия, опросы и/или наблюдение, осуществляемые экспертом по МКУБ и требующиеся для получения более ясной информации о СУБ Компании / судна.

Одобрение изменений в документации СУБ Компании в ходе ежегодного и/или возобновляющего освидетельствования ее береговых подразделений при необходимости осуществляется в соответствии с положениями п. 4.1.3.2.2.5.

4.1.*3.6.8 При освидетельствовании Компании, управляющей судами, находящимися в классе другого общества, или конвенционные освидетельствования которых проводятся Администрацией либо другим обществом, эксперт должен проанализировать записи о конвенционных и классификационных освидетельствованиях, по крайней мере, одного судна каждого типа, включенного в ДСК. Эти документы должны быть доступны в офисе Компании (см. п.* 4.1.2.2.2*).*

4.1.*3.6.9 При освидетельствовании судна, находящегося в классе другого общества, или по которому Администрацией либо другой ПО выполнялись конвенционные освидетельствования или Компании выдавался ДСК, эксперт в начале освидетельствования должен рассмотреть записи о конвенционных и классификационных освидетельствованиях, которые должны быть в доступны на борту судна (см. п.* 4.1.2.2.2*).*

4.1.*3.6.10 Эксперт имеет право получить информацию от других обществ или Администрации, для проверки достоверности информации, предоставленной ему Компанией (см. п.* 4.1.2.2.2*).*

4.1.*3.6.11 Полученные при освидетельствовании данные должны документироваться в ясной, сжатой форме и подтверждаться объективными доказательствами. Они должны быть рассмотрены экспертом(ами), чтобы определить, какие из них должны быть оформлены как значительные несоответствия, несоответствия, или наблюдения.*

Выявленные на судне технические недостатки могут подтверждаться фотографиями, которые в этом случае следует приложить к отчету об освидетельствовании.

4.1.3.6.11.1 Собранные данные должны быть оценены с точки зрения критериев освидетельствования для формирования его наблюдений. Сформулированные наблюдения могут указывать либо на соответствие требованиям МКУБ, либо на несоответствие им. Наблюдения могут указывать также на возможности для улучшения работы Компании / судна.

Перед заключительным совещанием, в рамках подготовки отчета об освидетельствовании (см. п. 4.1.3.7) наблюдения, указывающие на **несоответствие** требованиям МКУБ, должны быть оформлены в виде, по крайней мере, проекта Акта(ов) о несоответствии (форма 8.1.8).

Наблюдения, которые по мнению главного эксперта освидетельствования могли бы послужить **улучшению** работы Компании / судна, оформляются в виде проекта Акта(ов) о наблюдении, для чего также используется форма 8.1.8, настроенная соответствующим образом.

В случаях, когда по какому-либо из проверявшихся пунктов МКУБ или Сообщению(ям) о потенциальных недостатках СУБ был(и) оформлен(ы) акт(ы) о несоответствии и/или акт(ы) наблюдении, в направляемой с отчетом об освидетельствовании СУБ форме 8.1.6-ad будет достаточно отразить это обстоятельство.

Например, «по п. 5 МКУБ – см. Акт о несоответствии № ГГ.РРРНН.ККК» (здесь и далее: ККК – код Подразделения ГУР или РС; РРР – номер Акта о результатах освидетельствования по журналу регистрации этого подразделения; НН – номер несоответствия в рамках данного освидетельствования; ГГ – последние две цифры номера года)

или «по Сообщению о потенциальных недостатках СУБ от ДД.ММ.ГГГГ – см. Акт о несоответствии № ГГ.РРРНН.ККК»,
или «по п. 12 МКУБ – см. Акт о наблюдении № ГГ.РРРНН.ККК».

При отсутствии по проверявшимся пунктам МКУБ оформленных Актов о несоответствии / наблюдении в направляемой с отчетом об освидетельствовании СУБ форме 8.1.6-ad следует отмечать, если применимо:

1) по **п. 1 МКУБ –** наблюдаемый в Компании (на судне) порядок контроля наличия действующих конвенционных и классификационных документов, а также сроков их действия. Наличие конвенций, кодексов и других внешних по отношению к Компании нормативных документов, являющихся обязательными и соответствующих типу(ам) судна(ов);
2) по **п. 2 МКУБ –** наличие и доступность Политики Компании в области безопасности и защиты окружающей среды, включая положения относительно оценки всех идентифицированных рисков, связанных с судами, персоналом и окружающей средой и организации соответствующей защиты от них, а также последнюю дату ее пересмотра;
3) по **п. 3 МКУБ –** соответствие реальной структуры Компании / судна и той, что приведена в документации СУБ. Наличие изменений в структуре Компании или судна. Если применимо, указывать дату(ы) действия договора(ов) на управление судном(ами) между Компанией и его(их) владельцем(ами). При большом количестве судов, находящихся у Компании в управлении, достаточно указать эти данные по трем судам, выбранным случайным образом.
4) по **п. 4 МКУБ** – наличие сертификата (удостоверения) об обучении по МКУБ назначенного(ых) лица (номер(а) и дата(ы) выдачи). Наличие заместителя(ей) у назначенного(ых) лица; морскую квалификацию назначенного(ых) лица и его(их) заместителя(ей), например, «капитан», «старший механик», «офицер ВМФ» и т.п.
5) по **п. 5 МКУБ –** последнюю(ие) / ближайшую планируемую дату(ы) пересмотра(ов) капитаном(ами) СУБ судна(ов), а также в каком виде он проводился / должен будет проводиться, например, «на судовом совещании по безопасности», «в рамках отчета капитана по завершении контракта», «по установленной форме один раз в квартал», «один раз в год», «в ходе приема-передачи дел капитанами» и т.п.
6) по **п. 6 МКУБ –** наблюдаемый в Компании (на судне) порядок контроля сроков действия документов, подтверждающих квалификацию и медицинскую пригодность членов экипажа(ей), а также порядок их ознакомления с СУБ Компании и основными инструкциями, которые должны быть предоставлены им до выхода в рейс, например, «знакомятся на судне, по чек листу», «процесс контролируется капитаном и Компанией при внутренних проверках» и т.п.
7) по **п. 7 МКУБ –** наблюдаемый в Компании (на судне) порядок применения контрольных листов, например, «на основные судовые операции имеются обязательные для заполнения контрольные листы, которые после их заполнения хранятся на мостике и в машинном отделении», «факты применения чек листов отмечены в судовом и машинном журналах»; а также направляются ли капитану рейсовые задания с предупреждением о возможных опасностях;
8) по **п. 8 МКУБ –** наличие программы проведения учений и тревог, их анализа, а также контроля выполнения со стороны Компании, например, «имеется программа учений на текущий год, есть форма их анализа, отчеты высылаются в Компанию ежемесячно»;

9) по **п. 9 МКУБ –** доклады в Компанию о проверках / задержаниях судна(ов), даты последних проверок инспекторами флага или портовых властей, количество замечаний, краткое описание предпринятых корректирующих действий; доклады об авариях (аварийных случаях / происшествиях), несоответствиях, технических недостатках (отказах, сбоях), опасных ситуациях, их анализ и предпринимаемые Компанией действия, например, «доклады по установленной Компанией форме анализируются назначенным лицом, который устанавливает сроки устранения» или «представлен циркуляр с указанием действий Компании по предотвращению повторений» и т.п.

10) по **п. 10 МКУБ** – краткое описание принятой в Компании (на судне) системы технического обслуживания, например, «используется комбинация из регламентной системы технического обслуживания и обслуживания по состоянию» или «судном ежемесячно предоставляется тех.отчет с заполненными формами по проверкам механизмов, оборудования и конструкций корпуса» или «судно на регулярной основе инспектируется суперинтендантами», указать даты и места проведения по крайней мере последних трех инспекций (отчетов), подтвердить наличие перечня(ей) критического оборудования по каждому из проектов судов, эксплуатируемых Компанией;

11) по **п. 11 МКУБ** – наличие изменений в документации СУБ / планируемый срок ее одобрения, последнюю действующую ее версию (номер, дата), последнюю(ие) дату(ы) пересмотра (обновления) перечня(ей) нормативных документов, применимых к деятельности Компании (судна), способ(ы) получения Компанией (судном) информации о появлении новых нормативных документов и/или изменений к ним, в частности, названия организаций, от которых получают такую информацию;

12) по **п. 12 МКУБ** – даты(у) / планируемый срок проведения внутренних(ей) проверок(ки) в Компании, ее филиалов и судов(на), а также краткую информацию по каждой проверке (не менее 4, если применимо) – кем проводилась (указать должность), наличие несоответствий (наблюдений, замечаний, рекомендаций), подтверждение выполнения корректирующих действий, эффективны ли пересмотры СУБ, дату завершения самооценки СУБ, если она проводилась Компанией. Если применимо, к отчету об освидетельствовании следует приложить копию последнего по времени пересмотра (анализа) СУБ.

В данной форме также следует отражать предупреждающие и, возможно, корректирующие действия, предпринятые Компанией / судном в отношении Сообщения(й) о потенциальных недостатках СУБ, оформленном(ых) РС по форме 6.3.65 или ИКО по форме, установленной в этом классификационном обществе.

При необходимости, в форме 8.1.6-ad допускается указывать подтверждающие данные, послужившие основанием для:

- снижения градации значительного несоответствия или устранения несоответствия;
- оформления несоответствия / наблюдения либо сведения, упоминаемые в формулировках, приводимых в соответствующем Акте, но не уместившиеся в рамках выделенных полей.

Например, если градация значительного несоответствия по Акту № ГГ.РРРНН.ККК, отнесенному к п. 8 МКУБ, была снижена, в сопровождающей отчет об освидетельствовании форме 8.1.6-ad могла быть сделана такая запись: «по п. 8 МКУБ – см. Акт о несоответствии № ГГ.РРРНН.ККК, основание для снижения градации – План учений на т/х "ZZZZZ", приложен к отчету об освидетельствовании».

А когда формулировка установленного факта по Акту № ГГ.РРРНН.ККК, отнесенному к п. 7 МКУБ, в целях экономии места начиналась со слов: «Имеются неоднократные замечания, сделанные портовыми властями при проверках судов Компании, которые свидетельствуют, что …», то в сопровождающей отчет об освидетельствовании форме 8.1.6-ad может быть сделана следующая запись: «по п. 7 МКУБ – см. Акт о несоответствии № ГГ.РРРНН.ККК, подтверждающие данные по установленному факту: при проверке портовыми властями т/х "XXXX", проводившейся в порту Гуль ДД/ММ/ГГГГ, имелось замечание "план перехода составлен от лоцмана до лоцмана, а следовало бы от причала до причала", а при проверке портовыми властями т/х "YYYYYY", проводившейся в порту Ливерпуль ДД/ММ/ГГГГ, было замечание "план перехода был составлен только от лоцмана до лоцмана"».

4.1.*3.6.12* *В конце освидетельствования, до подготовки отчета об освидетельствовании, эксперт(ы) должен(ны) провести совещание с высшим руководством Компании или судна и лицами, ответственными за соответствующие функции. Цель этого совещания состоит в том, чтобы представить значительные несоответствия, несоответствия и наблюдения руководству Компании или судна, в такой форме, чтобы обеспечить ясное понимание результатов освидетельствования.*

Заключительное совещание рекомендуется проводить под председательством главного эксперта освидетельствования. В его ходе результаты освидетельствования, а также, если это применимо, наблюдения, несоответствия и/или значительные несоответствия следует представить таким образом, чтобы они были не только поняты, но и признаны руководством проверяемой Компании / судна.

В отношении наблюдений, направленных на улучшение работы Компании / судна, следует особо подчеркнуть, что такого рода записи не должны рассматриваться как требующие обязательного выполнения предупреждающих действий. При этом также необходимо напомнить, что определение термина «значительное несоответствие» (см. п. 1.1.10 МКУБ) «*...включает отсутствие эффективного и систематического выполнения требований МКУБ*». Это в частности означает, что когда руководство Компании / судна не отреагировало должным образом на письменное предупреждение о возможном появлении несоответствия, и это несоответствие возникло, такая ситуация должна уже рассматриваться как признак наличия в СУБ **значительного несоответствия**. Чтобы избежать подобной ситуации Компании / судну целесообразно разработать и выполнить предупреждающие действия.

Любые разногласия в отношении наблюдений (несоответствий / значительных несоответствий) и/или заключения по результатам освидетельствования между группой проверяющих и Компанией / судном должны быть обсуждены и, если возможно, разрешены. В противном случае все мнения следует отразить в форме 8.1.6-ad.

Если это применимо, в ходе заключительного совещания следует также напомнить о сроке представления Плана(ов) корректирующих действий, а также заявки на дополнительное освидетельствование СУБ, если таковое было назначено главным экспертом освидетельствования для оценки эффективности предпринятых Компанией / судном корректирующих действий.

4.1.*3.7* *Отчет об освидетельствовании*

4.1.*3.7.1* *Отчет об освидетельствовании должен быть подготовлен главным экспертом на основании информации, полученной и обсужденной с членами проверяющей группы. Он должен быть точным и полным, отражать содержание освидетельствования и включать следующие вопросы:*

1) *дату завершения освидетельствования;*
2) *объем и цели освидетельствования;*
3) *фамилии экспертов, представителей Компании;*
4) *все значительные несоответствия, несоответствия и наблюдения.*

4.1.*3.7.2* *Отчет об освидетельствовании должен быть предоставлен Компании или судну, по применимости.*

4.1.*3.7.3* *Компания должна поддерживать отчеты и записи по всем освидетельствованиям, выполненным как на берегу, так и на борту ее судов (см. п.* 4.1.2.2.2*).*

4.1.3.7.4 По результатам проведенного освидетельствования СУБ в РС оформляются:

- План освидетельствования СУБ, форма 8.1.10, порядок его подготовки – см. п. 4.1.3.5.4;
- Отчет об освидетельствовании СУБ ... (форма 8.1.9);
- Приложение к Контрольному листу освидетельствований СУБ, форма 8.1.6-ad, порядок его подготовки – см. п. 4.1.3.6.11.1,

а также, если это применимо:

- Декларация(и) эксперта по МКУБ, форма 8.1.12, случаи, когда ее заполнение обязательно, см. п. 4.1.3.6.2;
- подтверждение одобрения документации СУБ, см. п. 4.1.3.2.2.1, или изменений к ней, см. п. 4.1.3.2.2.5, а также Акт(ы) о несоответствии / наблюдении (форма 8.1.8), включая и те, результативность корректирующих действий по которым была подтверждена главным экспертом освидетельствования, см. п. 4.1.3.6.7;
- Приложение к отчету по расследованию задержания судна, анализу несоответствий и принятым мерам компании, форма 8.1.9-1. Порядок ее применения описан в п. 4.1.д3.9.3.3*.

Каждый Отчет об освидетельствовании СУБ ... (форма 8.1.9) идентифицируется путем присвоения ему уникального номера, состоящего из трех частей, разделяемых точкой, например, "**13.00100.025**", первая часть которого ("**13**") состоит из двух цифр, совпадающих с последними двумя цифрами календарного года. Вторая часть номера ("**00100**") состоит из пяти цифр, причем первые три образованы, исходя из порядкового номера выполняемого освидетельствования по соответствующему журналу регистрации, а последние – две цифры "00". Третья часть номера представляет собой трехзначный цифровой код подразделения ГУР или РС, проводившего данное освидетельствование. Если освидетельствование по МКУБ проводилось специалистом управления МСМ ГУР, в качестве третьей части номера указывается код "**025**". Разным отчетам должны присваиваться разные номера.

План освидетельствования СУБ, (форма 8.1.10), Акт(ы) о несоответствии / наблюдении (форма 8.1.8) Приложение к отчету по расследованию задержания судна, анализу несоответствий и принятым мерам компании, форма 8.1.9-1, если он(о/и) был(о/и) оформлен(о/ы) по результатам проведенного освидетельствования, а также Отчет об освидетельствовании СУБ ... (форма 8.1.9) должны быть подписаны главным экспертом, проводившим освидетельствование, а также уполномоченным(и) представителем(ями) Компании / судна. За исключением Плана освидетельствования СУБ, (форма 8.1.10) подписи главного эксперта освидетельствования на указанных документах заверяются его овальной печатью инспектора РС.

Если применимо, по результатам выполненного освидетельствования СУБ в РС может выдаваться:

- краткосрочный Временный ДСК / Временное СвУБ (см. п. 4.1.3.2.1);
- краткосрочный ДСК (см. п. 4.1.3.1.1.3)
- краткосрочное СвУБ (см. п. 4.1.3.1.2.4);

или подтверждаться ДСК (см. п. 4.1.3.3) / СвУБ (см. п. 4.1.3.4).

Оформленные (выданные / подтвержденные) по результатам освидетельствования документы должны быть проверены, если это осуществимо, см. также НД № 2-060202-014, Инструкция по проверке документов РС, выдаваемых по результатам выполненных работ.

Оригиналы оформленных (выданных / подтвержденных) документов за исключением Приложения к Контрольному листу освидетельствований СУБ, (форма 8.1.6-ad) передаются руководству Компании / судна или их представителям.

---

* Когда в Поручении на освидетельствование **береговых подразделений** Компании указывается на необходимость представить в составе отчета заполненную форму 8.1.9-1, в ходе проведения самого освидетельствования для заполнения этой формы, если это применимо и при отсутствии иных указаний ГУР, главный эксперт освидетельствования вправе выбрать не менее трех, по его мнению, наиболее представительных примеров из числа замечаний, оформленных PSC и послуживших основаниями для задержания судна(ов) Компании.

К отчету рекомендуется приложить Поручение, на основании которого проводилось освидетельствование СУБ. При необходимости к отчету прикладываются копии документов, указанных в Поручении, а также документов и фотографий, подтверждающих действия и решения главного эксперта освидетельствования. Если проводилось освидетельствование СУБ судна, к отчету должна быть приложена актуальная судовая роль.

В управление МСМ ГУР в течение 5 (пяти) рабочих дней средствами оперативной связи (факс, электронная почта, СЭД) направляются копии отчетных документов, минимальный набор которых определен Поручением (форма 8.1.23), на основании которого Подразделение РС проводило освидетельствование СУБ.

Если это применимо, отчетные документы об освидетельствовании СУБ **судна** того же объема и в те же сроки направляются в то Подразделение РС, которое осуществляет техническое наблюдение за этим судном.

Порядок проверки и хранения в Подразделении РС отчетных документов о выполненном освидетельствовании определяется действующими в этом подразделении положениями СКР.

В случаях, когда по результатам проверки оформленных (выданных / подтвержденных) документов будут выявлены неточности и/или несоответствия, следует руководствоваться положениями НД № 2-060203-022, Процедура процесса управления несоответствующей услугой.

4.1.3.7.5 Если отчет об освидетельствовании направляется электронной почтой, в сопровождающем его электронном сообщении следует указывать:

1. название и код Подразделения РС, выполнившего освидетельствование;
2. объект освидетельствования (берег / судно);
3. вид работ, например, «ВремДСК» , «ВремСвУБ», «ВремСвОС», рассмотрение документации / ПОС, первоначальное / ежегодное / промежуточное / возобновляющее / дополнительное освидетельствование;
4. название Компании;
5. уникальный идентификационный номер ИМО Компании (так называемый «LRF»);
6. если применимо, название судна, в противном случае следует ставить «прочерк»;
7. если применимо, его номер ИМО, в противном случае следует ставить «прочерк»;
8. номер Поручения;
9. номер Отчета об освидетельствовании;
10. дата окончания освидетельствования;
11. наименование приложенного файла;
12. количество листов в приложении.

4.1.*3.8 Выполнение корректирующих действий*

4.1.*3.8.1 Акт о несоответствии (АоН) должен ясно устанавливать факт или ситуацию, идентифицированную, как невыполнение положений СУБ Компании или МКУБ.*

4.1.*3.8.2 Содержание акта о несоответствии должно быть полным и лаконичным, написанным в такой манере, которая будет легко понята. Ясностью нельзя жертвовать ради краткости.*

4.1.*3.8.3 При написании АоН эксперты должны всякий раз, когда возможно, включать ссылки на применимые требования СУБ Компании, а когда необходимо для ясности, цитировать эти требования.*

4.1.*3.8.4* *Акты о несоответствии должны включать ссылку на соответствующий пункт или подпункт МКУБ.*

4.1.*3.8.5* *ДСК или СвУБ могут быть выданы, подтверждены или возобновлены прежде, чем все выявленные несоответствия будут закрыты при условии, что между Компанией и экспертом(ами) был согласован график выполнения необходимых корректирующих действий.*

4.1.*3.8.6* *Дополнительное(ые) освидетельствование(я) может(ут) быть необходимо(ы), чтобы подтвердить действие ДСК и/или СвУБ в зависимости от характера любого из выявленных несоответствий. Компания отвечает за подачу заявки на любое последующее освидетельствование, требуемое экспертом.*

4.1.*3.8.7* *Компания отвечает за формулировку и выполнение корректирующих действий по несоответствиям, выявленным экспертом(ами). План корректирующих действий должен быть представлен эксперту в согласованные сроки. Предложения будут приняты, если, судя по записанному, они представляются соответствующими для устранения выявленных несоответствий. График продолжительностью не более трех месяцев от даты завершения освидетельствования должен быть согласован для осуществления корректирующих действий. Результативность корректирующих действий должна быть проверена не позднее следующего запланированного освидетельствования (ежегодного, промежуточного или возобновляющего).*

4.1.*3.8.8* *Анализ действий Компании по несоответствиям, описанный в параграфе* 4.1.3.6.7, *применим только к тем несоответствиям, которые не рассматриваются как значительные.*

4.1.*3.8.9* *Недостатки в осуществлении согласованных корректирующих действий могут рассматриваться как основание для аннулирования ДСК или СвУБ.*

4.1.3.8.10 Каждое выявленное в ходе освидетельствования СУБ несоответствие и/или **наблюдение, способствующее улучшению работы Компании / судна**, в РС оформляется отдельным Актом о несоответствии / наблюдении, форма 8.1.8.

Каждый Акт о несоответствии / наблюдении идентифицируется путем присвоения ему уникального номера, состоящего из трех частей, разделяемых точкой, например, "**13.00101.025**", первая часть номера которого ("**13**") состоит из двух цифр, совпадающих с последними двумя цифрами календарного года. Вторая часть номера ("**00101**") состоит из пяти цифр, при этом первые три ("**001НН**") совпадают с первыми тремя цифрами второй части номера Отчета об освидетельствовании СУБ … (см. п. 4.1.3.7.4), а последние две ("**PPP01**") представляют собой сквозной порядковый номер несоответствия / наблюдения, выявленного в ходе этого освидетельствования. Третья часть номера – трехзначный цифровой код подразделения ГУР или РС, выполнявшего данное освидетельствование. Если освидетельствование по МКУБ проводилось специалистом управления МСМ ГУР, в качестве третьей части номера указывается код "**025**". Разным актам о несоответствии / наблюдении присваиваются разные номера.

При этом:

- допускается использование сквозной нумерации оформляемых актов для регистрации, как несоответствий, так и наблюдений;
- в поле "формулировка установленного факта (объективное доказательство)" указывается(ются) выявленный(е) факт(ы) по конкретному подразделению(ям) / судну(ам) / должности(ям). В записываемой формулировке данного поля, а также поля "формулировка НЕСООТВЕТСТВИЯ / НАБЛЮДЕНИЯ СУБ" не должны фигурировать фамилии и имена сотрудников компании и/или членов экипажа(ей). Если применимо, можно использовать названия их должностей, подразделений компании, судов, соответствующего технического оборудования и т.п.;
- формулировка несоответствия / наблюдения должна быть четкой и ясной, написанной таким образом, чтобы быть понятной для второй стороны, рассматривающей отчет. Ясностью нельзя жертвовать ради краткости.

Кроме того, в оформляемом Акте о несоответствии должны быть сделаны ссылки на применимые пункты МКУБ, а также Руководства по СУБ и/или процедуры (инструкции), требования которых оказались невыполненными.

Если осуществимо, при оформлении Акта о наблюдении также рекомендуется указывать ссылки на применимые пункты МКУБ, а также Руководства по СУБ и/или процедуры (инструкции).

Если применимо, в соответствующем поле Акта о несоответствии указываются меры, принятые Компанией / судном для снижения градации значительного несоответствия. При недостатке места в указанном поле для описания данных мер может быть использована форма 8.1.6-ad, см. также пример, представленный в последнем абзаце п. 4.1.3.6.11.1.

При формулировании несоответствия следует также принять во внимание то, какие корректирующие действия для его устранения и предотвращения повторения сможет осуществить Компания. Поэтому, прежде чем формулировка несоответствия будет записана в соответствующем поле АоН (форма 8.1.8), ее следует обсудить с руководством проверяемой Компании / судна.

Для судов, плавающих под Российским флагом, формулировки установленного факта, а также несоответствия записываются на русском языке. Для судов, плавающих под любым другим флагом, – на английском языке. По просьбе Компании / судна английский текст формулировок может сопровождаться аутентичным переводом на русский язык.

Язык(и) формулировок в Акте о наблюдении устанавливается(ются) по согласованию с руководством Компании / судна.

4.1.3.8.11 Корректирующие действия для устранения несоответствия, а также предотвращения его повторения в будущем, должна разработать Компания.

Если по результатам освидетельствования СУБ был оформлен хотя бы один Акт о несоответствии, руководству Компании / судна должна быть представлена в бумажном и/или электронном виде форма AP, План корректирующих (предупреждающих) действий.

Данную форму предоставлять не обязательно, если все акты о несоответствии были закрыты в процессе освидетельствования. В этом случае предпринятые Компанией / судном корректирующие действия должны быть описаны в Приложении к Контрольному листу освидетельствований СУБ, форма 8.1.6-ad.

Руководствуясь положениями формы AP, Компании следует проанализировать причины появления несоответствия и выработать корректирующие действия, включая меры, направленные на предупреждение его повторения.

Не позднее одного месяца от даты заключительного совещания План с конкретными корректирующими действиями, мерами, направленными на предупреждение повторения, а также сроками их выполнения должен быть представлен в управление МСМ ГУР (факс + 7 812 3801958, адрес электронной почты: ism.dept@rs-class.org).

Для подтверждения результативности корректирующих действий и мер, направленных на предупреждение повторения, Компания вправе приложить к Плану дополнительные материалы и/или документы.

Отсутствие своевременно представленного(ых) Плана(ов) корректирующих действий по выявленному(ым) несоответствию(ям) будет являться основанием для начала процедуры по прекращению действия, если это применимо, ДСК и/или СвУБ.

ГУР оставляет за собой право направить запрос в соответствующие подразделения РС относительно содержания полученного Плана корректирующих действий.

План корректирующих действий должен быть подписан уполномоченным сотрудником Компании.

Записи в предоставляемом Плане корректирующих действий должны быть разборчивыми. Формулировки действий по коррекции в представляемом Плане должны соответствовать формулировкам несоответствия и установленного факта, см. соответствующий Акт о несоответствии, форма 8.1.8. Формулировки корректирующих действий, включая меры, направленные на предупреждение повторения, должны соответствовать формулировкам определенных Компанией причин возникновения несоответствия. Сроки выполнения корректирующих действий, включая, если применимо, предъявление СУБ Компании / судна к дополнительному освидетельствованию, не должны превышать трех месяцев от даты завершения освидетельствования.

Выполнение корректирующих действий в течение периода, превышающего 3 (три) месяца, должно быть согласовано с управлением МСМ ГУР в письменном виде.

Если План корректирующих действий поступит в Подразделение РС, такой план в пределах двух рабочих дней должен быть направлен в управление МСМ ГУР средствами оперативной связи.

Представленный План корректирующих действий должен считаться согласованным, если в пределах 10 (десяти) рабочих дней после его поступления в управление МСМ ГУР на него из РС в Компанию не поступят возражения и/или запрос(ы) о предоставлении дополнительных материалов / документов. Согласованный План направляется в соответствующий формуляр Компании / судна, а результативность выполнения корректирующих действий оценивается в ходе последующего (дополнительного или планового) освидетельствования СУБ Компании / судна, см. п. 4.1.3.6.7.

4.1.3.8.12 В зависимости от характера и сути несоответствия, а также предложенных Компанией корректирующих действий оценка результативности их выполнения может быть осуществлена путем проведения дополнительного освидетельствования СУБ. Если это решение принимается главным экспертом освидетельствования по МКУБ, оно оформляется посредством внесения:

- соответствующей отметки в оформляемый Акт о несоответствии, форма 8.1.8;
- номера(ов) акта(ов) о несоответствии, по которому(ым) необходимо провести дополнительное освидетельствование, в соответствующее поле Отчета об освидетельствовании СУБ …, форма 8.1.9.

Если решение о необходимости проведения дополнительного освидетельствования СУБ принимает подразделение ГУР или РС (например, по результатам рассмотрения отчета об освидетельствовании и/или плана(ов) выполнения корректирующих действий и мер, направленных на предупреждение повторения несоответствия(й)), оно должно в письменном виде проинформировать об этом все заинтересованные стороны.

4.1.3.8.13 Акт(ы) о несоответствии / наблюдении регистрируются в соответствующей базе данных ГУР, с помощью которой контролируется, в том числе, срок представления компанией Плана корректирующих действий.

Как только представленный План корректирующих действий, включая меры, направленные на предупреждение повторения несоответствия(й), будет признан согласованным, в соответствующей базе данных делаются необходимые отметки, и несоответствие(я) снимается(ются) с оперативного контроля.

В тех случаях, когда для оценки корректирующих действий по устранению несоответствия(й) было назначено дополнительное освидетельствование, такое(ие) несоответствие(я) могут быть сняты с оперативного контроля только при условии положительных результатов назначенного дополнительного освидетельствования.

Ежесуточно обновляемый список несоответствий, **не снятых** с оперативного контроля, приводится на Сайте для персонала РС по адресу:

- gost.e-ecolog.ru – по компаниям;
- gost.e-ecolog.ru – по судам.

Информация о наличии выявленных на судах, находящихся под техническим наблюдением РС, несоответствий по МКУБ по рабочим дням ежесуточно обновляется в статусе их класса, см. Сайт для администраций флага и судовладельцев.

4.1.*3.9* *Обязанности Компании в отношении освидетельствований управления безопасностью*

4.1.*3.9.1* *Подтверждение соответствия требованиям МКУБ не освобождает Компанию, руководство, командный или рядовой состав от их обязанности выполнять национальное и международное законодательство, связанное с безопасностью и защитой окружающей среды.*

4.1.*3.9.2* *Компания несет ответственность за:*

1) *информирование соответствующего персонала или структурных подразделений о целях и объеме освидетельствования;*
2) *назначение штатных сотрудников для сопровождения эксперта(ов);*
3) *предоставление ресурсов, необходимых эксперту(ам) для обеспечения эффективного и результативного процесса освидетельствования;*
4) *обеспечение доступа и объективных доказательств, запрашиваемых экспертом(ами);*
5) *сотрудничество с экспертом(ами) для обеспечения достижения целей освидетельствования;*
6) *информирование ПО о значимых изменениях в СУБ, которые, возможно, нуждаются в дополнительном освидетельствовании* со стороны *ПО. Это* может *включать значительную перестройку системы (например, создание филиалов) и изменения в эксплуатации, что* может *внести новые опасности;*
7) подачу *заявки на дополнительное освидетельствование, когда* это *требуется;*
8) если применимо, разработку и выполнение корректирующих действий по выявленным несоответствиям, включая меры, направленные на предупреждение их повторения, а также своевременное информирование об этом РС.

4.1.*3.10* *Обязанности проверяющей группы*

4.1.*3.10.1* *Эксперт несет ответственность за:*

1) *планирование и выполнение возложенных обязанностей эффективно и результативно;*
2) *выполнение применимых требований и других соответствующих указаний;*
3) *сообщение о любых серьезных затруднениях, возникающих при проведении освидетельствования;*
4) *организацию помощи технических специалистов, требуемой для компетентного проведения освидетельствования, когда это необходимо;*
5) *четкое и незамедлительное сообщение о несоответствиях и наблюдениях руководству Компании или судна;*
6) *информирование об окончательных результатах освидетельствования ясно, убедительно и без неуместных задержек;*
7) *доступность отчета об освидетельствовании для руководства Компании или судна;*
8) *проверку результативности корректирующих действий, предпринятых Компанией.*

4.1.*3.10.2* *Документы и информация, относящаяся к освидетельствованию, должны рассматриваться как конфиденциальные.*

4.1.*3.10.3* *Эксперт по МКУБ при выявлении технического недостатка, который,* как *предполагается, представляет серьёзную угрозу для безопасности / окружающей среды или требует внимания классификационного общества / Администрации флага, должен* (ПТ-9)*:*

1) *установить, предприняты ли Компанией надлежащие меры для устранения технического недостатка. В каждом случае эксперт должен убедиться, что о подобных технических недостатках проинформировано несущее ответственность классификационное общество или Администрация флага;*
2) *определить,* не *является ли технический недостаток признаком значительного несоответствия и, если так, руководствоваться требованиями раздела* 4.1.3.11.

4.1.*3.11 Действия в отношении значительных несоответствий*

4.1.*3.11.1 Градация значительного несоответствия, выявленного на судне, должна быть снижена до отхода судна. Снижение градации возможно только после того, как были предприняты поддающееся проверке действия для устранения любых серьезных угроз персоналу, судну или окружающей среде. Для завершения необходимых корректирующих действий должен быть согласован приемлемый план* их *осуществления продолжительностью не более трех месяцев.*

Основания, по которым в ходе освидетельствования была снижена градация или признано устраненным значительное несоответствие, должны быть зафиксированы в оформляемом Акте о несоответствии, форма 8.1.8, и/или в Приложении к Контрольному листу освидетельствований СУБ, форма 8.1.6-ad. При необходимости к отчету об освидетельствовании может(гут) быть приложена(ы) копия(и) документа(ов), подтверждающего(их) действия главного эксперта освидетельствования по МКУБ.

4.1.*3.11.2 После снижения градации значительного несоответствия, по крайней мере, одно дополнительное освидетельствование должно быть проведено на борту судна в пределах срока, указанного в согласованном плане корректирующих действий для проверки эффективности предпринятых действий (см. Циркуляр ИМО MSC/Circ.1059). Помимо дополнительного освидетельствования судна, может также быть выполнено дополнительное освидетельствование действий Компании на берегу, если эксперт сочтет это необходимым.*

4.1.*3.11.3 Если освидетельствование будет выполнено позже согласованного времени,* градация *несоответствия должна быть повышена* до *значительного.*

4.1.*3.11.4 Когда* градация *несоответствия была повышена* до *значительного, так как освидетельствование* для подтверждения *ДСК не было проведено в указанные сроки, связанные* с ним *СвУБ продолжают действовать без каких-либо дополнительных освидетельствований при условии, что не остались нерешенными* вопросы по любым *иным значительным несоответствиям.*

При оформлении отчетных документов об освидетельствовании СУБ Компании, проведенном для восстановления действия ДСК, для обеспечения возможности восстановления СвУБ, связанных с этим ДСК, в поле «Примечание» формы 8.1.9 следует указывать названия и номера ИМО судов, фактически оставшихся у Компании в управлении. При недостатке места в данном поле допускается использование формы 8.1.6-ad.

4.1.*3.11.5 Обо всех значительных несоответствиях, включая те, градация которых была снижена до завершения освидетельствования, должно быть сообщено соответствующим администрациям флага следующее:*

1) *о значительных несоответствиях, выявленных при освидетельствовании офиса* Компании, *должно быть сообщено всем* Администрациям *флага, от имени которых были изданы ДСК, и которые уполномочили* РС на проведение освидетельствований;
2) *о значительных несоответствиях, выявленных при освидетельствовании судна, должно быть сообщено только той* Администрации *флага,* к которой *относится судно.*

4.1.*3.11.6 Если соответствующий ДСК был издан* какой-либо *признанной организацией, о значительных несоответствиях, выявленных при освидетельствовании судна, должно быть* также *сообщено этой организации.*

4.1.*3.11.7 ДСК или СвУБ не может быть выдано, подтверждено или возобновлено, если имеет место значительное несоответствие.*

4.1.*3.12* *Аннулирование документов*

4.1.*3.12.1* *Компанию следует обязать немедленно уведомить суда,* к которым это *относится,* что *ее ДСК аннулирован.*

4.1.*3.12.2* *Компании, Документ о соответствии которой был аннулирован, не должен выдаваться Временный Документ о соответствии. Кроме того, не должен выдаваться новый Документ о соответствии, если не было выполнено первоначальное освидетельствование. Дата истечения действия нового Документа о соответствии должна быть такой же, как у аннулированного документа.*

4.1.*3.12.3* *Когда связанные Свидетельства об управлении безопасностью* были *аннулированы в результате аннулирования Документа о соответствии по причине значительного несоответствия, новые Свидетельства об управлении безопасностью не должны выдаваться, если Документ о соответствии не был восстановлен, и освидетельствование в объеме первоначального не было проведено на борту представительной выборки судов. По крайней мере, одно судно каждого типа, которым управляет компания, должно быть освидетельствовано.*

При положительных результатах предъявления этого(их) судна(ов) оригинал ДСК, вновь изданного ГУР, передается Компании.

4.1.*3.12.4* *Временное Свидетельство об управлении безопасностью не должно выдаваться на судно, Свидетельство об управлении безопасностью которого было аннулировано по причине значительного несоответствия. Кроме того, новое Свидетельство об управлении безопасностью не должно выдаваться, если на борту судна не было выполнено первоначальное освидетельствование. Более того, до выдачи Свидетельства об управлении безопасностью, в зависимости от характера значительного несоответствия, выявленного в Системе управления безопасностью, реализованной на борту судна, может также потребоваться подтвердить действие Документа о соответствии освидетельствованием, по объему эквивалентным ежегодному освидетельствованию. Новое Свидетельство об управлении безопасностью должно иметь ту же самую дату истечения действия как у аннулированного свидетельства.*

4.1.3.12.5 Управление МСМ на регулярной основе получает и анализирует сообщения о случаях, когда выданные РС классификационные документы теряют силу. В необходимых случаях может быть запущена процедура аннулирования действия СвУБ, выданного РС.

4.1.д1 *Дополнение 1,*
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ФИЛИАЛА КОМПАНИИ

4.1.д1.*1* *Общие положения*

4.1.д1.*1.1* *Если Компания возлагает на филиалы ответственность, связанную с СУБ, освидетельствование должно включать представительную выборку таких филиалов. Выборка должна быть достаточна, чтобы обеспечить возможность оценки всех элементов СУБ и всех требований МКУБ.*

4.1.д1.*1.2* *При освидетельствовании каждого филиала должно быть рассмотрено каждое требование МКУБ, значимое для этого филиала.*

4.1.д1.*1.3* *Компания должна выполнить внутренние проверки всех филиалов, и соответствующие записи должны быть доступны экспертам.*

4.1.д1.*1.4* *Если Компания возлагает ответственность по СУБ на* свои *филиалы, перечень* таких *филиалов должен быть указан в приложении к ДСК* (см. форму 8.1.1-1, Приложение к документу о соответствии).

4.1.д1.2 *Первоначальное освидетельствование для выдачи ДСК*

4.1.д1.*2.1* *Если все филиалы осуществляют одну и ту же деятельность, число подлежащих освидетельствованию филиалов должно быть следующим:*

1) *два, если общее число филиалов составляет два или три;*
2) *три, если общее число филиалов составляет от четырех до шести;*
3) *подлежит согласованию, если общее число филиалов более шести.*

4.1.д1.*2.2* *Если филиалы осуществляют разные функции, количество подлежащих освидетельствованию филиалов, выполняющих одни и те же функции, определяется следующим образом:*

1) *два, если общее число филиалов, выполняющих одни и те же функции, составляет два или три;*
2) *три, если общее число филиалов, выполняющих одни и те же функции, составляет от четырех до шести; и*
3) *подлежит согласованию, если общее число филиалов, выполняющих одни и те же функции, более шести.*

4.1.д1.*2.3* *Независимо от вышеизложенного, если Компания назначает какой-либо офис в качестве главного, он должен освидетельствоваться при первоначальном освидетельствовании.*

4.1.д1.*3* *Ежегодное подтверждение ДСК*

4.1.д1.*3.1* *Ежегодные освидетельствования должны обеспечить посещение всех филиалов в течение периода действия ДСК. Освидетельствование филиалов должно быть согласовано с компанией. Частота освидетельствований филиала должна определяться, исходя из характера и объема деятельности, выполняемых каждым филиалом.*

РС ежегодно проверяет каждый филиал Компании, осуществляющий для ее судна(ов) функции по набору (комплектованию) экипажа(ей) и/или техническому менеджменту. Действие ДСК подтверждается / возобновляется только при условии положительных результатов такого рода освидетельствования(й).

4.1.д1.*3.2* *Если период действия ДСК в СУБ Компании будет включен дополнительный филиал, он должен быть проверен при следующем запланированном освидетельствовании. Дополнительный филиал должен быть включен в* Приложение к *ДСК после подтверждения ДСК.*

4.1.д2 *Дополнение 2,*
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ГОСУДАРСТВАМИ ФЛАГА И МЕЖДУ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ ОБЩЕСТВАМИ

4.1.д2.*1* *Чтобы обеспечить выполнение требований Правила 6(d) Главы I и Главы IX Конвенции СОЛАС-74, Резолюции ИМО A.1022(26) и Резолюции ИМО A.741(18) с поправками необходимо придерживаться следующих процедур по взаимодействию, когда ДСК и/или СвУБ утратит свое действие согласно параграфу* 4.1.3.11.

4.1.д2.*2* *Когда документ аннулируется, издавшее* его *общество должно информировать Государство флага и иные ПО, используя форму "Уведомление об аннулировании* ДСК или СВУБ*"* (см. форму 8.1.22) *или другим способом, указывая ту же информацию.*

4.1.д2.*3* *Сообщение должно ограничиваться указанием судна, Компании, сути значительного несоответствия и даты освидетельствования.*

4.1.д3 *Дополнение 3, КОНТРОЛЬ ГОСУДАРСТВА ПОРТА*

4.1.д3.*1* *Посещая судно по результатам действий Контроля государства порта* (КГП), РС *должен рассмотреть объективные свидетельства, имеющиеся у* инспектора контроля государства порта (*ИКГП*).

4.1.д3.*2* *Если эксперт сочтет, что такие свидетельства* действительно *указывают на наличие значительного несоответствия,* оно *должно быть оформлено обычным способом, Компания должна быть немедленно уведомлена, и эксперт должен действовать как указано в параграфе* 4.1.3.11.

4.1.д3.*3* *При отсутствии иных специальных инструкций,* предписывающих *обратное, объем любого дополнительного освидетельствования, выполняемого после задержания судна, которое имеет временное СвУБ, должен включать, как минимум,* анализ *недостатков, выявленных ИКГП. Выполнение будет проверено до степени, которую позволяют доступные свидетельства.*

4.1.д3.3.1 В ходе освидетельствования при выполнении работ, связанных с задержанием(ями) судна(ов), и заполнении полей формы 8.1.9-1 эксперт должен:

1) определить системные причины возникновения технических или иных недостатков, указанных в акте(ах) КГП, независимо от кода(ов), присвоенного(ых) замечанию(ям) ИКГП. Не ограничиваясь перечисленным, примерами таких причин могут быть: отсутствие процедур в СУБ Компании, их невыполнение или формальное выполнение, недостаток контроля со стороны Компании, недостаточная квалификация членов экипажа, отсутствие мотивации конкретных членов экипажа в выполнении процедур СУБ и т.п.;
2) четко определить те процедуры СУБ, отсутствие, невыполнение или формальное выполнение которых привело к задержанию(ям) судна(ов);
3) определить меру ответственности персонала Компании и/или судна за каждое рассматриваемое задержание (основание для задержания);
4) четко зафиксировать **основную причину** каждого задержания (основания для задержания) таким образом, чтобы она была понятна второй стороне, рассматривающей отчет;
5) описать действия персонала Компании и/или судна по устранению замечания(й) КГП, устранению причин(ы) задержания(й), а также сроки или предполагаемые сроки их выполнения.

4.1.д3.*4* *В случаях, когда ИКГП утверждает, что доказательства значительного несоответствия существуют, а эксперт* РС *полагает, что их нет, ИКГП в соответствии с полномочиями, которыми он наделен властями порта, должен решить, какие дальнейшие действия необходимо предпринять.*

4.1.д3.*5* *Если эксперт* РС *не согласен с действиями, предпринятыми ИКГП,* он *должен представить ИКГП письменные пояснения такого несогласия и информировать государство флага.*

4.1.д3.6 На письменных пояснениях несогласия ставится подпись ИКГП о том, что он(а) ознакомлен(а) с такими пояснениями. В случае невозможности получить подпись ИКГП на письменных пояснениях несогласия, об этом делается поясняющая причины запись, которая заверяется датой, подписью и овальной печатью инспектора РС. Копия оформленных письменных пояснений несогласия прилагается к отчету об освидетельствовании, что отмечается в поле "Примечание" Отчета об освидетельствовании СУБ ... (форма 8.1.9). Если необходимо, дополнительно может быть использована форма 8.1.6-ad.

Кроме того, одной из целей проведения экспертами по МКУБ РС дополнительного освидетельствования СУБ судна и/или Компании в связи с задержанием(ями) судна(ов) должно быть выявление основной(ых) причины его(их) задержания(й). Выявленная(ые) причина(ы) задержания(й) фиксируется(ются) в том же поле.

Например, «основной причиной задержания является не достаточное выделение Компанией ресурсов на поддержание годного технического состояния судна», или «основная причина задержания – плохая подготовка экипажа судна», или «основная причина задержания – некомпетентность капитана судна», или «основная причина задержания – недостаточная компетентность ИКГП» и т.п.

При этом должны быть приведены объективные доказательства выявленной(ых) причины задержания, которые при необходимости могут быть оформлены в виде записей в:

- Приложении к отчету по расследованию задержания судна, анализу несоответствий и принятым мерам компании, форма 8.1.9-1;
- Акте(ах) о несоответствии / наблюдении, форма 8.1.8;
- Приложении к Контрольному листу освидетельствований СУБ, форма 8.1.6-ad.

Для судов, задержанных в российском(их) порту(ах) и плавающих под Российским флагом, несогласие с действиями контроля государства порта, как и основная(ые) причина(ы) задержания, формулируется(ются) на русском языке. Во всех остальных случаях – на английском языке. По просьбе Компании / судна / ИКГП английский текст формулировки может сопровождаться аутентичным переводом на русский язык.

4.1.д3.7 Общие положения в отношении задержания судна(ов)

4.1.д3.7.1 Каждый факт обоснованного задержания судна, имеющего на борту документы, выданные РС или оформленные на основании выполненного РС освидетельствования, рассматривается в РС как признак возможного наличия **значительного несоответствия** в СУБ Компании.

Поэтому целями действий, предпринимаемых РС при получении информации о задержании такого судна, являются:

1. оценка характера и объема несоответствий СУБ, недостатков в охране судна и/или в отношении положений КТМС;
2. установление возможных причин их возникновения;
3. определение методов их устранения и предотвращения повторения.

4.1.д3.7.2 Персоналу РС в его повседневной деятельности следует предпринимать все возможные меры, направленные на исключение несоответствий или недостатков, которые могли бы повлечь за собой обоснованное(ые) замечание(я) портовых властей / Администрации флага или задержание судна, находящегося под техническим наблюдением РС.

4.1.д3.7.3 Сотрудникам подразделений РС и участков подразделений РС следует постоянно развивать и поддерживать связи с представителями портовых властей и Администрации(й) флага в регионе своей деятельности для обеспечения:

1. незамедлительного уведомления управления МСМ ГУР о каждом случае задержания судна, которое было освидетельствовано РС по МКУБ, ОСПС и/или КТМС;
2. вызова эксперта по МКУБ / эксперта морских систем менеджмента / эксперта МОТ на борт судна, освидетельствованного РС по МКУБ, ОСПС и/или КТМС, в каждом случае обнаружения на нем значительных несоответствий по МКУБ и/или недостатков по ОСПС либо по КТМС;
3. постоянного взаимодействия с представителями портовых властей или Администрации(й) флага, позволяющего своевременно оказать последним необходимое содействие в тех случаях, когда у них возникают какие-либо вопросы в отношении судна, освидетельствованного РС по МКУБ, ОСПС и/или КТМС.
   Данное взаимодействие должно быть направлено на предотвращение случаев необоснованного оформления замечания(й) или задержания судна представителями портовых властей;

4. предотвращения случаев необоснованных действий представителей портовых властей.

4.1.д3.8 Получение и регистрация первоначальной информации (входные данные процесса)

4.1.д3.8.1 Первоначальная информация о задержании и судна может быть получена управлением МСМ ГУР из подразделения РС, отдела по работе с портовыми властями ГУР, Администрации флага, портовых властей, компании, иного классификационного общества, других заинтересованных сторон, а также из средств массовой информации.

4.1.д3.8.2 Управление МСМ ГУР, получив информацию о задержании судна, если необходимо, извещает об этом отдел по работе с портовыми властями ГУР.

4.1.д3.8.3 Управление МСМ ГУР регистрирует случаи задержания портовыми властями и/или Администрацией флага судна, если оно имеет на борту документы, предписанные положениями МКУБ, ОСПС и/или КТМС, которые выданы РС, либо выданы иным уполномоченным органом по результатам выполненного РС освидетельствования.

4.1.д3.8.4 Информация о задержаниях регистрируется в электронном журнале «Detention», находящемся по адресу: \\Rshead\025_psc\detention.xls.

4.1.д3.8.5 Последующая информация, связанная с каждым конкретным случаем задержания судна вносится в электронный архив и хранится по адресу: \\Rshead\025_psc\detention.

4.1.д3.9 Действия, предпринимаемые в случае задержания судна

4.1.д3.9.1 **Действия Компании, судно которой подверглось задержанию**

4.1.д3.9.1.1 Компании рекомендуется незамедлительно известить управление МСМ ГУР, а также то подразделение РС, под техническим наблюдением которого находится задержанное судно, – по телефону, факсу или электронной почте – сообщив данные о судне, месте его задержания, известных обстоятельствах и деталях, а также направив акт(ы) портовых властей (формы "A" и "B") или Администрации флага.

4.1.д3.9.1.2 Кроме того, Компании рекомендуется оперативно провести внутреннее расследование по каждому факту задержания ее судна.

Целью такого расследования должно быть выявление тех элементов СУБ Компании и/или судна (политики, структуры, положений Основного руководства по СУБ, процедур, инструкций и/или листов контрольных проверок и т.п.), недостатки в которых привели или могли привести к данному задержанию.

4.1.д3.9.1.3 Если со стороны РС будет принято решение о необходимости проведения соответствующего(их) дополнительного(ых) освидетельствования(й) судна и/или береговых подразделений Компании, последняя в согласованные сроки должна представить соответствующую(ие) заявку(и) установленного образца по МКУБ (если применимо, форму(ы) 8.1.5-1 и/или 8.1.5-2), по ОСПС (форма 8.4.5) и/или по КТМС (форма 8.5.5).

4.1.д3.9.1.4 Связанное с задержанием(ями) судна(ов) дополнительное освидетельствование береговых подразделений Компании и/или судна должно быть проведено в пределах 1 (одного) месяца от даты задержания.

Превышение указанного срока должно быть согласовано с управлением МСМ ГУР в письменном виде.

В случае не предъявления Компании и/или судна к дополнительному освидетельствованию в согласованный срок без уважительных причин, управление МСМ ГУР по согласованию с Администрацией флага инициирует процедуру аннулирования соответствующего(их) документа(ов) (ДСК, СвУБ, СвОС и/или СвСТН).

4.1.д3.9.1.5 При проведении дополнительного освидетельствования, связанного с задержанием(ями) судна(ов) эксперту(ам) должен быть предоставлен анализ причин задержания(й), а также меры, направленные на предотвращение последующих задержаний.

4.1.д3.9.2 **Действия управления МСМ ГУР**

4.1.д3.9.2.1 По вопросам задержания судна, имеющего на борту документы, выданные РС или оформленные на основании выполненного РС освидетельствования, управление МСМ ГУР взаимодействует с отделом по работе с портовыми властями ГУР, а также с управлением обеспечения качества ГУР.

После получения информации о задержании судна, имеющего на борту документы, выданные РС или оформленные на основании выполненного РС освидетельствования, управление МСМ ГУР проводит анализ, в ходе которого учитываются:

- применимые требования Администрации флага;
- замечания / требования портовых властей;
- позиция РС в отношении задержаний освидетельствованных им судов;
- количество задержаний данного судна в течение текущих 12 месяцев;
- общее количество задержаний судов данной Компании в течение текущих 12 месяцев;
- наличие зарегистрированных несоответствий по МКУБ, недостатков по ОСПС и/или КТМС, рассматривая особо тщательно несоответствия или недостатки, явившиеся основанием для данного задержания судна;
- наличие ответственности РС (ОРС) среди причин данного задержания судна.

4.1.д3.9.2.2 В случаях, если требования Администрации и/или портовых властей не предписывают иное, управление МСМ ГУР должно действовать в соответствии с положениями, изложенными в п. 4.1.д3.10 настоящего Руководства.

4.1.д3.9.2.3 Управление МСМ ГУР организует проведение дополнительного освидетельствования береговых подразделений Компании и/или судна либо силами соответствующих специалистов ГУР, либо путем направления соответствующего Поручения тому подразделению РС, в регионе деятельности которого находится объект освидетельствования.
При оформлении данного поручения указывается объем освидетельствования и, если необходимо, дополнительные инструкции в отношении проведения такого освидетельствования и/или содержания отчета о его проведении.

4.1.д3.9.2.4 Если необходимо, назначенный специалист управления МСМ ГУР дополнительно консультирует сотрудника(ов) подразделения РС, назначенного(ых) для проведения освидетельствования.

4.1.д3.9.2.5 По результатам рассмотрения отчета о дополнительном освидетельствовании судна и/или береговых подразделений Компании, связанном с задержанием(ями) судна(ов), управление МСМ ГУР принимает решение о возможности подтверждения действия соответствующих документов (ДСК, СвУБ, СвОС и/или СвСТН).

4.1.д3.9.2.6 По согласованию с Администрацией флага управление МСМ ГУР может принять решение об изменении периодичности и/или объема освидетельствований по МКУБ, ОСПС и/или КТМС.

4.1.д3.9.2.7 Все принятые решения и действия по каждому конкретному случаю задержания управление МСМ ГУР регистрирует в базе данных, по адресу:
002 ГУР/Задержания/Анализ ГУР/Анализ задержаний МКУБ (025).

4.1.д3.9.2.8 Управление МСМ ГУР на регулярной основе проводит анализ задержаний судов, освидетельствованных РС по МКУБ, ОСПС и/или КТМС. Результаты анализа, при необходимости, доводятся до подразделений РС.

4.1.д3.9.3 **Действия Подразделения РС, в регионе деятельности которого расположен порт задержания судна**

4.1.д3.9.3.1 С получением информации о задержании судна (уведомление властей, сообщение капитана или агента судна, сообщение в СМИ и т.п.) подразделение РС, в регионе деятельности которого расположен порт задержания, оперативно извещает управление МСМ ГУР о данном факте, а также, если такие сведения имеются, о наличии требования(й) портовых властей и/или Администрации флага по проведению дополнительного освидетельствования судна по МКУБ, ОСПС и/или КТМС до его выхода из порта.

4.1.д3.9.3.2 Подразделение РС, в регионе деятельности которого расположен порт, в котором находится судно, проводит его дополнительное освидетельствование в соответствии с Поручением управления МСМ ГУР.

4.1.д3.9.3.3 В ходе выполнения дополнительного освидетельствования, связанного с задержанием, и оформления отчета эксперт(ы) должен(ны) провести детальный анализ замечаний, оформленных представителями портовых властей или Администрации флага, с использованием формы 8.1.9-1, «Приложение к отчету по расследованию задержания судна, анализу несоответствий и мерам, принятым Компанией».

Данная форма должна заполняться с учетом инструкций управления МСМ ГУР, указанных в Поручении на выполнение данного освидетельствования, см. форму 8.1.23.

При заполнении полей формы 8.1.9-1 главный эксперт освидетельствования документирует замечания и комментарии, оформленные представителями портовых властей или Администрации флага, причины их возникновения, соответствующие пояснения капитана судна, действия Компании по устранению и предотвращению повторного появления подобных замечаний.

В обязательном порядке форма 8.1.9-1 должна заполняться по каждому замечанию, отнесенному представителем(ями) портовых властей к невыполнению положений МКУБ, ОСПС и/или КТМС, а также каждому замечанию, послужившему основанием для задержания судна.

Эксперт должен представить свое заключение о причинах задержания судна. Формулировки причин задержания судна должны быть такими, чтобы их содержание было конкретным и полным, а также полностью понятным второй рассматривающей стороне.

4.1.д3.9.3.4 При наличии замечаний, отнесенных представителями портовых властей к ответственности РС (ОРС), эксперт проводит особо тщательный анализ каждого замечания подобного рода для определения правомерности его выставления и отнесения к данной категории.

4.1.д3.9.3.5 Если, находясь в порту задержания судна, эксперт(ы) не согласен(ны) с мнением представителя(ей) портовых властей, он(и) должен(ны) приложить все усилия, чтобы аргументировано опротестовать данное мнение.

4.1.д3.9.3.6 Если вопрос о пересмотре решения представителя(ей) портовых властей в отношении отнесения причин задержания к ответственности РС не удается урегулировать в порту задержания судна, главный эксперт освидетельствования должен направить в письменном виде аргументированную позицию своего подразделения в адрес управления МСМ ГУР.

4.1.д3.10 Позиция РС в отношении задержания судна, имеющего на борту документы, выданные РС или оформленные на основании выполненного РС освидетельствования

Если требования Администрации флага и/или портовых властей не предписывают иное, управление МСМ ГУР должно действовать в соответствии со следующими положениями данного раздела настоящего Руководства.

4.1.д3.10.1 **Первое обоснованное задержание судна за текущие 12 месяцев**

4.1.д3.10.1.1 В случае первого обоснованного задержания судна за текущие 12 месяцев, управление МСМ ГУР запрашивает у Компании информацию об этом задержании, акт(ы) портовых властей и/или Администрации флага, а также план корректирующих действий по оформленным представителями портовых властей и/или Администрации флага замечаниям.

При этом допускается использование Компанией формы АР.

4.1.д3.10.1.2 На основании полученной информации определяется необходимость проведения дополнительного освидетельствования береговых подразделений Компании и/или задержанного судна.

Материалы по задержанию судна анализируются и обобщаются управлением МСМ ГУР. Результаты анализа, если необходимо, доводятся до подразделений РС.

4.1.д3.10.2 **Повторное обоснованное задержание судна в течение текущих 12 месяцев**

4.1.д3.10.2.1 В случае повторного обоснованного задержания судна в течение текущих 12 месяцев управление МСМ ГУР в дополнение к материалам, указанным в п. 4.1.д3.10.1.1, запрашивает у Компании заявку на проведение дополнительного освидетельствования задержанного судна.

Заявка на проведение дополнительного освидетельствования береговых подразделений Компании может быть запрошена также в случаях, предусмотренных в п. 4.1.д3.10.3.

4.1.д3.10.2.2 Управление МСМ ГУР организует проведение дополнительного освидетельствования Компании и/или судна силами сотрудника(ов) ГУР либо того подразделения РС, в регионе деятельности которого находится соответствующий объект освидетельствования.

4.1.д3.10.2.3 В случаях, когда судно оказывается задержано 3 (три) и более раз за текущие 12 месяцев, управление МСМ ГУР должно действовать в соответствии с п. 4.1.д3.10.5 настоящего документа, а при необходимости обратится к Администрации флага за дополнительными инструкциями в отношении данной Компании и/или судна.

4.1.д3.10.3 **Обоснованное задержание судна с основаниями по МКУБ, ОСПС или КТМС**

4.1.д3.10.3.1 В случае обоснованного задержания судна с основаниями по МКУБ, ОСПС и/или КТМС управление МСМ ГУР должно запросить у Компании материалы, указанные в п. 4.1.д3.10.2.1.

Если применимо, с учетом замечания(й), послужившего(их) основанием(ями) для задержания, управление МСМ ГУР должно определить Подразделение ГУР или РС, а также специалиста(ов) РС, который(е) принимал(и) участие в проведении последнего по времени освидетельствования задержанного судна по МКУБ, ОСПС или КТМС, сроки проведения такого освидетельствования, а также оформлялся(ись) ли по его результатам акт(ы) о несоответствии / недостатке / наблюдении.

Данная информация передается в управление обеспечения качества и отдел по работе с портовыми властями ГУР.

4.1.д3.10.3.2 Для подтверждения факта снижения градации значительного несоответствия (недостатка), либо его устранения дополнительное освидетельствование судна, связанное с его задержанием, как правило, должно быть выполнено до выхода судна из порта задержания.

4.1.д3.10.3.3 При наличии оснований, например, выявлении несоответствий, относящихся к деятельности береговых подразделений Компании, или наличия соответствующих рекомендаций эксперта, с учетом применимых требований Администрации флага управление МСМ ГУР может назначить дополнительное освидетельствование береговых подразделений Компании.

4.1.д3.10.4 **Обоснованное задержание судна с основаниями по МКУБ, ОСПС или КТМС и ответственностью РС (ОРС)**

4.1.д3.10.4.1 В случае обоснованного задержания судна с основаниеи(ями) по МКУБ, ОСПС и/или КТМС и ответственностью РС управление МСМ ГУР в дополнение к действиям, указанным в п. 4.1.д3.10.3, совместно с отделом по работе с портовыми властями ГУР проводит анализ несоответствия(й) и/или недостатка(ов), отнесенного(ых) проверяющими к ОРС, для определения правомерности его(их) оформления и отнесения к данной категории.

Совместно с отделом по работе с портовыми властями ГУР инициируется процедура подачи апелляции в случае, если мнение проверяющих считается недостаточно обоснованным.

4.1.д3.10.4.2 Если мнение проверяющих считается обоснованным, управление МСМ ГУР разрабатывает и передает в управление обеспечения качества ГУР и отдел по работе с портовыми властями ГУР предложение(я) о мерах по улучшению функционирования системы менеджмента качества РС.

4.1.д3.10.5 **Позиция РС в отношении дополнительного освидетельствования береговых подразделений Компании по МКУБ**

4.1.д3.10.5.1 Дополнительное освидетельствование береговых подразделений Компании по МКУБ может быть назначено при повторяющихся задержаниях ее судов.

Если требования Администрации флага и/или портовых властей не определяют иное, управление МСМ ГУР будет требовать проведения дополнительного освидетельствования береговых подразделений Компании, руководствуясь положениями приведенной ниже табл. 4.1.д3.10.5.1.

Таблица 4.1.д3.10.5.1

Количество судов Компании, имеющих СвУБ, выданные РС	до 5 судов	от 6 до 10 судов	от 11 до 20 судов	от 21 до 40 судов	41 судно и более
Количество задержаний судов Компании за текущие 12 месяцев	2	3	5	7	10

4.1.д3.10.5.2 В случаях, когда у Компании нет ни одного ДСК, выданного РС, но имеются случаи задержания судна(ов), имеющего(их) на борту документы, выданные РС или оформленные на основании выполненного РС освидетельствования, в отношении проведения дополнительного освидетельствования береговых подразделений такой Компании РС обратится за содействием в орган, выдававший ей ДСК.

4.1.д3.10.5.3 При этом в каждом конкретном случае управление МСМ ГУР оставляет за собой право требовать или не требовать проведение дополнительного освидетельствования береговых подразделений Компании с учетом анализа причин задержания ее судов, эффективности функционирования СУБ, а также количества и характера выставленных замечаний.

4.1.д4 *Дополнение 4,*
ТИПЫ СУДНА В ДОКУМЕНТАХ ПО МКУБ

4.1.д4.*1* *Определение типов судна, указываемых в ДСК и СвУБ*

4.1.д4.*1.1* *Типы судна, указанные в ДСК и СвУБ, должны не противоречить специальным типам судна, оговоренным в* Конвенции *СОЛАС*-74, *и имеющей отношение к* Конвенции *СОЛАС*-74 *документации на борту судна.*

4.1.д4.*1.2* *Типы судна, указанные в ДСК и СвУБ, должны не противоречить тому назначению, по которому судно эксплуатируется. Некоторые суда рассчитаны на использование по нескольким назначениям (например, нефтерудовозы). Типы судна, указанные в ДСК и СвУБ, должны отражать назначение(я), по которому(ым) судно фактически используется и пригодно для использования.*

4.1.д4.*1.3* *В случае, когда многоцелевое судно добровольно используется только по одному из назначений, на которые оно рассчитано, в ДСК и СвУБ нужно указывать только тип судна, соответствующий этому назначению. Когда судно переходит* к работе *по другому назначению, на которое оно рассчитано, могут быть выданы временные ДСК и СвУБ, указывающие тип судна, соответствующий его новому назначению. После удовлетворительного освидетельствования эксплуатации судна при полностью функционирующей СУБ с дополнительным типом судна, ДСК и СвУБ могут быть переизданы с указанием соответствующих типов судна.*

4.1.д4.*2* *Сохранение типов судна, указанных в ДСК*

4.1.д4.*2.1* *При каждом ежегодном освидетельствовании Компании эксперт должен определить те типы судна, которыми управляет Компания на момент проверки. Если эксперт обнаруживает, что Компания более не управляет каким-либо типом судна, указанным в ДСК, он должен документировать* такое *наблюдение и официально (*в *документальной* форме*) предложить Компании информировать* РС, *что она не эксплуатирует данный тип судна в течение периода, превышающего один год. С получением этого сообщения ДСК должен быть выдан повторно без указания типа судна, который более не эксплуатируется.*

Данное наблюдение отмечается в поле "Примечание" Отчета об освидетельствовании СУБ компании (форма 8.1.9). Если необходимо, дополнительно может быть использована форма 8.1.6-ad.

Если в ходе освидетельствования были представлены документы подтверждающие, что Компания:

- перестала управлять указанным в ДСК типом судна либо хотя бы одним судном, плавающим под данным флагом менее чем за 12 месяцев до даты окончания освидетельствования;
- планирует вновь получить в свое управление подобное(ые) судно(а) в течение ближайшего года,

то их копии прикладываются к отчету об освидетельствовании.

4.1.д5 *Дополнение 5, СЦЕНАРИИ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ КОМПАНИИ*

	Сценарий	*Тип освидетельствования*	*Минимальный объем освидетельствования*	*Выполняет*	*Издаваемый документ*
1	*Изменение названия и/или адреса Компании*	*Освидетельствование на месте*	*– Проверить, что организация и ответственность Компании существенно не изменились.* *– Убедиться, что в документацию СУБ были внесены необходимые изменения.* *– Проверить, что об изменениях было сообщено флагу(ам) для корректировки ЖНР*	*Эксперт*	*Переиздание ДСК с новым названием (адресом) и сроком действия как в прежнем документе.* Одновременно переиздаются соответствующие СвУБ

	Сценарий	*Тип освидетельствования*	*Минимальный объем освидетельствования*	*Выполняет*	*Издаваемый документ*
			каждого судна.		
2	*Переход в РС от классификационного общества, не имеющего сертификат ПССК*	*Первоначальное освидетельствование*	*– Освидетельствование в отношении всех элементов МКУБ.* *– Все корректирующие действия проверяются и предыдущие АоН закрываются принимающим обществом.*	*Эксперт*	*Полно срочный ДСК (действие – 5 лет от даты освидетельствования)*
3	*Дополнительный тип судна в ДСК*	*Временное освидетельствование на месте*	*– Анализ изменений в СУБ, обеспечивающих новый тип судна.* *– Анализ планов по внедрению изменений (*как *минимум на 1 судне).*	*Эксперт*	*Временный ДСК с новым типом судна*
4	*Переход от Временного ДСК к полно срочному в сценарии 3*	*Дополнительное освидетельствование на месте*	*– Проверить внедрение дополнительных требований для нового типа судна* *- Анализ результатов внутренней проверки*	*Эксперт*	*ДСК (срок действия – как для существующего типа судна)*
5	*Незначительные изменения в СУБ*	*Подтверждение при следующем освидетельствовании*	*- Оценить потенциальное влияние на СУБ, когда сообщено, и определить, нужно ли посещение.*	Эксперт	*Не обязателен*
6	*Значительные изменения в СУБ*	*Освидетельствование на месте*	*– Проверить уместность и адекватность изменений новым обстоятельствам.*	*Эксперт*	*Не обязателен*
7	*Дополнительный флаг*	*Проверить при следующем освидетельствовании*	*– Проверить доступность инструкций государства флага и их внедрения в систему управления.*	Эксперт	*Если Администрация флага допускает, выдать ДСК (срок действия, как в ДСК других флагов)*

Примечание: Вышеизложенное должно применяться при отсутствии каких-либо инструкций, предписывающих *обратное, со стороны Администрации флага.*

4.1.д6 *Дополнение 6, СЦЕНАРИИ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ СУДОВ*

	Сценарий	*Тип освидетельствования*	*Минимальный объем освидетельствования*	*Выполняется*	*Издаваемый документ*
1	*Смена названия*	*Освидетельствование на борту*	*Проверка правильности названия судна во всех свидетельствах и документах* *Примечание: поправки должны вноситься выдававшей ПО или в соответствии со специальной договоренностью.*	*Экспертом или инспектором* – по **письменному согласованию** с ГУР оформляется Отчет по ф. 6.1.03, который средствами оперативной связи в пределах пяти рабочих дней направляется в управление МСМ ГУР	*Смена названия в существующем СвУБ ИЛИ смена названия и последующее издание свидетельства на замену*
2	*Смена флага*	*Освидетельствование на борту*	*- Действительность ДСК по вновь наблюдаемому флагу.* *- Доказательство информирования вновь наблюдаемого флага владельцами судна.* *- Действительность конвенционных свидетельств, документа о минимальном безопасном составе экипажа и подтверждений флага.* *- Проверить соответствие дипломов экипажа требованиям* государства *флага.* *- Доступность любых уместных требований флага и осведомленность* о них *капитанов.*	*Экспертом или инспектором* (см. предыдущий сценарий) *уполномоченного Общества*	*Выдача СвУБ на замену (срок действия – как в предыдущем свидетельстве)*
3	*Смена типа судна с новым*	*Освидетельствование на борту*	*- Анализ документации и планов внедрения процедур по*	*Экспертом*	*Временное СвУБ*

	Сценарий	*Тип освидетельствования*	*Минимальный объем освидетельствования*	*Выполняется*	*Издаваемый документ*
	новыми судовыми операциями	*на борту для выдачи Временного СвУБ*	*процедур по эксплуатации нового типа судна.* *- Проверить действительность конвенционных документов, а также квалификацию экипажа на соответствие ПДНВ.*		
4	*Дополнение типа судна* по классификации *ИМО (например, навалочного* нефтяным*)*	*Освидетельствование на борту для выдачи Временного СвУБ*	*- Анализ документации и планов внедрения процедур по эксплуатации нового типа судна.* *- Проверка действительности конвенционных документов и квалификации экипажа.*	*Экспертом*	***Временное СвУБ (в дополнение к существующему СвУБ)***
5	*Переход в* РС *из классификационного общества, не имеющего сертификата ПССК*	*Первоначальное освидетельствование*	*- Освидетельствование, направленное на проверку всех элементов МКУБ*	*Экспертом*	***Издать СвУБ (максимум 5 лет от даты освидетельствования)***
6	*Смена типа судна, с двойного на одинарный (например, нефтерудовоз* [нефтяной танкер / навалочное] *на нефтяной танкер)*	*Освидетельствование на борту*	*Доказательство переиздания свидетельств, связанных с СОЛАС-74 или МАРПОЛ-73 для исходного типа судна (например, переиздание* Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью *(IOPP) с соответствующим Дополнением, при переходе на постоянной основе от нефтерудовоза к навалочному).*	*Экспертом или инспектором –* по **письменному согласованию** с ГУР оформляется Отчет по ф. 6.1.03, который средствами оперативной связи в пределах пяти рабочих дней направляется в управление МСМ ГУР	Инспектор вправе *исправить СвУБ, чтобы отразить новый тип судна, а* затем ГУР *выдает свидетельство на замену (с прежним сроком действия)*

	Сценарий	*Тип освидетельствования*	*Минимальный объем освидетельствования*	*Выполняется*	*Издаваемый документ*
7	*Вывод судна из эксплуатации и более чем на 6 месяцев*	*Освидетельствование для выдачи Временного СвУБ*	*- Освидетельствование для выдачи Временного СвУБ*	*Экспертом*	*Выдача Временного СвУБ*
8	*Промежуточное освидетельствование,* проводимое *после окончания «вилки»*	*Промежуточное освидетельствование*	*- Объем расширяется до объема первоначального.* *- Выставляется значительное несоответствие, которое может быть снижено в градации по завершении освидетельствования.* *- Требуется дополнительное освидетельствование в пределах 3 месяцев.*	*Экспертом*	*Восстанавливаемое СвУБ должно подтверждаться с записью "Действие* Свидетельства *восстановлено* освидетельствованием *в объеме первоначального / Validity reinstated with scope as initial*"*

Примечание: Вышеизложенное должно применяться при отсутствии каких-либо инструкций, предписывающих *обратное, со стороны Администрации флага.*

4.1.д7 *Дополнение 7,*
***Уведомление об аннулировании* ДСК или СвУБ**

4.1.д7.1 см. форму 8.1.22, Уведомление об аннулировании ДСК или СвУБ.

4.1.д8 *Дополнение 8,*
ПОДТВЕРЖДЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ АДМИНИСТРАЦИИ ФЛАГА

4.1.д8.*1* *Если иное не оговорено администрацией, эксперты должны проверить соответствие специфическим требованиям государства флага выборочно, подобно тому, как проверяется соответствие другим обязательным требованиям.*

4.1.д8.2 *Такой же подход применяется, когда судно меняет флаг. Соответствие любым специфическим требованиям, налагаемым новым флагом, будет проверено выборочно при следующем запланированном освидетельствовании. Освидетельствование для выдачи Временного свидетельства в отношении любых дополнительных требований государства флага, с последующим подтверждением полного* их *выполнения, будет проводиться только, когда* это *определенно требуется соответствующей администрацией.*

* Запись делается на второй странице СвУБ, в поле, отведенном для промежуточного освидетельствования. На русском языке она обязательна только для судов, имеющих право плавания под Российским флагом.

4.1.д8.*3* *Если администрации флага потребуют стандартного подтверждения соответствия специфическим требованиям государства флага при каждом плановом освидетельствовании, как на судне, так и на берегу,* РС *будет планировать и договариваться о дополнительном времени, которое будет необходимо добавлять к обычной продолжительности освидетельствования. Тогда* Администрация *флага будет информироваться о результатах и факте, что продолжительность освидетельствования была увеличена соответственно.*

4.1.д8.4 Контрольные листы освидетельствования СУБ, учитывающие требования соответствующих Администраций флага, представлены на сайте управления МСМ ГУР.

4.2 Процедурные требования по освидетельствованиям на соответствие требованиям ОСПС

В данном разделе Руководства, если по тексту не указано иное, *курсивом* выделены положения Процедурного требования МАКО № 24, *по освидетельствованию охраны судов в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС.*

Введение

Данный раздел Руководства обеспечивает РС *методами и критериями для выполнения одобрения Плана охраны судна (ПОС), а также для выдачи Международных свидетельств об охране (СвОС) судам после подтверждения* путем *освидетельствования* того, *что их системы охраны и любое относящееся к охране оборудование отвечают требованиям Кодекса ОСПС, а также положениям соответствующих одобренных ПОС.*

РС *может проводить одобрения ПОС или поправок к ним, а также освидетельствования, необходимые для выдачи СвОС от имени Администрации. Свидетельства должны соответствовать форме, согласованной с Администрацией флага.*

4.2.1 Область распространения и применение

4.2.*1.1* Настоящим разделом Руководства *устанавливаются следующие процедуры:*

1) *рассмотрения и одобрения ПОС;*
2) *проведения освидетельствования на соответствие требованиям Кодекса ОСПС;*
3) *выдачи временных, первоначальных, и возобновленных СвОС;*
4) *проведения промежуточного освидетельствования;*
5) *проведения дополнительного освидетельствования;*
6) *аннулирования действия СвОС.*

4.2.1.2 Настоящий раздел Руководства *должен применяться, когда* РС, *действуя в качестве ПОО от имени Администраций, проводит одобрения ПОС, освидетельствования и выдачу свидетельств в соответствии с Кодексом ОСПС.*

4.2.*1.3* *Объемы освидетельствований, проводимых в соответствии с данным* документом, *должны быть ограничены требованиями главы XI-2* Конвенции *СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание п.п. 8.1 - 13.8 части В Кодекса ОСПС.*

4.2.*1.4* ***Минимальные требования нестандартных сценариев освидетельствований по Кодексу ОСПС*** приведены в *Дополнении 1* (*см.* п. 4.2.д1).

4.2.2 Определения

См. п. 3.1 Термины и определения настоящего Руководства.

4.2.3 Критерии освидетельствования

4.2.*3.1* *Критерии для подтверждения соответствия требованиям Кодекса ОСПС должны согласовываться с применимыми разделами главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС.*

4.2.*3.2* РС, *выполняя подтверждение соответствия требованиям Кодекса ОСПС, должен отвечать требованиям параграфов 3-5 приложения 1 циркуляра КБМ MSC/Circ.1074.*

4.2.*3.3* *Если* РС был *вовлечен в выполнение ООС либо разработку ПОС или каких-либо поправок к нему для конкретного судна, то во* избежание *конфликта интересов* РС *не* будет *одобрять ПОС или проводить освидетельствования этого судна.*

4.2.3.4 РС, как *классификационное общество, которое одобряет ПОС или выдает СвОС, ввел* у себя *документированную систему аттестации и непрерывного обновления знаний и компетентности экспертов, которые выполняют такие одобрения или проверки, в соответствии с* НД № 2-080501-008.

4.2.3.5 *Только эксперты, аттестованные в соответствии с требованиями* НД № 2-080501-008, *могут выполнять одобрения и проводить проверки.*

4.2.3.6 РС, как *классификационное общество, которое одобряет ПОС или выдает СвОС, ввел* у себя также *документированную систему для выполнения процессов, связанных с* работами по ОСПС. *Эта система должна, среди прочего, включать процедуры и инструкции по:*

1) *заключению соглашений с компаниями в отношении их судов;*
2) *планированию и выполнению одобрения ПОС и проведению проверок;*
3) *информированию о результатах одобрения ПОС и проверок;*
4) *выдаче временных и полносрочных СвОС.*

4.2.3.7 *Полное внедрение процесса одобрения ПОС и освидетельствований должны подтвердить:*

1) *что ПОС и любые поправки* к нему *соответствуют трем уровням охраны, определенным Кодексом ОСПС;*
2) *что ПОС соответствует Кодексу ОСПС;*
3) *что ПОС эффективно внедрен на борту.*

4.2.4 *Обязанности Компании*

4.2.4.1 *Когда освидетельствование должно быть выполнено* РС, *который не проводил одобрение ПОС, Компания должна предоставить, если* РС *это потребует, копию отчета об ООС и ПОС до начала освидетельствования на борту.*

4.2.4.2 *Компания должна проводить и внутренние проверки, и пересмотры деятельности по охране не реже, чем один раз каждые 12 месяцев на борту каждого судна.*

4.2.4.3 *Компания и судно должны поддерживать отчеты о внешних освидетельствованиях охраны в течение, как минимум, пяти (5) лет.*

4.2.4.4 *Любые изменения в системе охраны, оборудовании, относящемся к охране, или ПОС и касающиеся требований п.п. А/9.4.1 - А/9.4.18 Кодекса ОСПС, должны быть представлены* РС *для рассмотрения и одобрения.*

4.2.4.5 *При первоначальной установке ССОО, Компания должна принять меры, чтобы признанный радиоспециалист проверил и представил акт о соответствии оборудования требованиям параграфов 2-4 правила XI-2/6* Конвенции *СОЛАС-74. ССОО-НЗ допускает проверку и составление акта силами ЛКС.*

4.2.4.6 *После первоначальной установки ССОО Компания несет ответственность за:*

- *проверки и поддержние ССОО в соответствии с эксплуатационными требованиями согласно одобренному ПОС; и*
- *поддержание на борту записей по ССОО, установленных п. А/10.1.10 Кодекса ОСПС.*

4.2.4.7 Для обеспечения возможности организации необходимых работ по ОСПС Компании следует направить в ГУР Заявку по форме 8.4.5.

В тех случаях, когда необходимо проводить одобрение ПОС или изменений к нему, к Заявке следует приложить заполненный Лист опроса по форме 8.4.6.

Формы указанных документов приведены на официальном интернет–сайте ГУР по адресу:
gost.e-ecolog.ru

Дальнейшие действия сотрудников РС аналогичны тем, что описаны в п.п. 4.1.2.3.1 … 4.1.2.3.8, с той лишь разницей, что каждой поступившей в ГУР заявке по ОСПС и Поручению по ОСПС присваивается номер в формате **ГГ.3333.041** (здесь "**041**" – код указывающий, что заявка относится к работам по ОСПС, остальные пояснения к порядку его формирования – см. п. 4.1.2.3.4), а само Поручение по ОСПС оформляется на бланке по форме 8.4.23.

4.2.5 *Одобрение Плана охраны судна*

4.2.5.1 *Компания должна подготовить и представить* в РС *ПОС на каждое* свое *судно. Этот ПОС должен быть рассмотрен и одобрен от имени Администрации* флага.

4.2.5.2 *Если иное не определено Администрацией* флага, *все изменения к одобренному ПОС, относящиеся к требованиям п.п. А/9.4.1 … А/9.4.18 Кодекса ОСПС должны быть рассмотрены и одобрены перед внедрением* той *ПОО, которая одобряла ПОС. ПОС и поправки* к нему *должны сопровождаться ООС,* на основании *которой они были разработаны.*

4.2.5.3 *ПОС должен быть разработан в соответствии с требованиями Части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание* положения п.п. *В/8.1 … 13.8 Кодекса ОСПС, и должен быть написан на рабочем или рабочих языках судна. Если используемый(ые) язык(и) не является(ются) английским, французским или испанским, перевод на один из этих языков должен быть включен* в ПОС. РС, *выполняя одобрение ПОС, будет рассматривать только такую его версию,* которая *оформлена* / сопровождается *переводом на английский язык.*

Рассмотрение ПОС, не оформленного / не переведенного на английский язык, будет осуществляться РС в индивидуальном порядке.

4.2.5.4 *При рассмотрении и одобрении ПОС эксперт должен проверить, что Компания приняла во внимание уместные рекомендации, связанные с охраной, и наилучшие практики управления, включая последние циркуляры ИМО относительно пиратства, угона и вооруженного ограбления.*

4.2.5.5 *При одобрении ПОС и любых поправок к нему минимальным требованием является хранение в* РС *копий:*

1) *Письма об одобрении ПОС;*
2) ***титульного листа*** *ПОС;*
3) *листа(ов) оглавления ПОС;*
4) *листа(ов) корректуры ПОС.*

Титульный лист *должен быть* отмечен *штампом "***ОДОБРЕНО / APPROVED***". Все другие листы (страницы) ПОС должны иметь отметки об* их *анализе. Одобренный ПОС должен храниться на судне.*

Штамп "ОДОБРЕНО / APPROVED" дополнительно заверяется подписью и овальной печатью инспектора РС. Все остальные **страницы** одобренного ПОС / одобренных изменений в ПОС допускается отметить только овальной печатью инспектора РС. За исключением копий листов, перечисленных в п. 4.2.5.5, никакие другие страницы одобренного ПОС и/или изменений к нему в РС не хранятся.

4.2.5.6 РС, проводя *одобрение поправок к ПОС, должен определить, требуется ли какая-либо дополнительная проверка для подтверждения их выполнения.*

4.2.5.7 *Если Компания имеет ПОС в электронном виде,* РС *может выдать Письмо об одобрении и сохранить печатные копии листов, указанных в* п/п. (2)- (4) п. 4.2.5.5, *которые должны иметь отметку об одобрении.*

РС выполняет одобрение ПОС, если только он представлен на бумажном носителе.

При осуществлении этого процесса в качестве рабочего материала в РС используется Контрольный лист по анализу отчета оценки охраны судна, рассмотрению и одобрению Плана охраны судна на соответствие требованиям Кодекса ОСПС, форма 8.4.6-5.

4.2.*5.8* *В процессе освидетельствования* РС *не вправе одобрять поправки к ПОС, одобренному другой ПОО или Администрацией.*

4.2.*5.9* *Должны быть представлены доказательства того, что должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК), получило подготовку в соответствии с п. А/13.1 Кодекса ОСПС. Если у Компании таких доказательств нет или имеются объективные доказательства* того, *что ДЛК не получило требуемую подготовку, эксперт должен проинформировать* об этом *Компанию и* свое *Классификационное общество. Следует проинформировать, если применимо, и Классификационное общество (или общества), которое(ые) выдает(ют) СвОС судам Компании, для учета этого факта при освидетельствовании на борту.*

4.2.5.10 При положительных результатах рассмотрения ПОС РС оформляет Письмо об одобрении Плана охраны судна (форма 8.4.7).

Записи в выдаваемом документе должны быть легко читаемыми. Допускается заполнение полей установленной формы рукописным способом.

Письму об одобрении ПОС присваивается регистрационный номер, например, «**13. 001.041**», в котором первые две цифры (**13**) обозначают год выдачи, следующие три цифры (**001**) – порядковый номер по соответствующему журналу регистрации, последние три цифры – код подразделения ГУР или РС, выдавшего документ. Если рассмотрение ПОС проводилось специалистом управления МСМ ГУР, в качестве третьей части номера указывается код "**041**". Разным документам должны присваиваться разные номера.

В остальном порядок заполнения полей формы 8.4.7 аналогичен тому, что описан в п. **4.1.3.1.2.6**.

Письмо об одобрении ПОС допускается заверить подписью и овальной печатью инспектора РС, выполнявшего рассмотрение плана. Регистрация в канцелярии Письма об одобрении ПОС не требуется.

4.2.*6* *Освидетельствование судов*

4.2.*6.1* *Освидетельствования для выдачи или возобновления СвОС должны состоять из следующих этапов:*

1) *проверка того, что одобренный ПОС находится на борту;*
2) *проверка на представительных примерах того, что система охраны внедрена эффективно;*
3) *проверка того, что все относящееся к охране оборудование, указанное в ПОС, соответствует применимым требованиям;*
4) *проверка того, что все относящееся к охране оборудование, указанное в ПОС, включая судовую систему охранного оповещения (ССОО), находится в рабочем состоянии.*

4.2.*6.2* *Первоначальное, промежуточное и возобновляющее освидетельствования должны выполняться только при нормальных эксплуатационных режимах судна, полностью укомплектованного в соответствии с Документом о минимальном безопасном составе экипажа.*

В качестве рабочего материала при осуществлении первоначального, промежуточного и/или возобновляющего освидетельствования в РС используется Контрольный лист освидетельствования охраны судна, форма 8.4.6-2.

4.2.*6.3* *Эксперт должен проверить эффективное выполнение одобренного ПОС и его документированных процедур на основе объективных доказательств, полученных путем опросов, осмотров, анализа документов и изучения записей.*

4.2.6.4 *После первоначальной установки ССОО* РС *может одобрить связанные* с ней *положения в ПОС и проверить эффективное выполнение этих положений путем освидетельствования и наблюдения* за проведением *полного теста оповещения по охране. Подтверждение* того, *что ССОО соответствует требованиям параграфов 2 - 4 правила XI-2/6* Конвенции *СОЛАС-74,* должно содержаться *в Акте радиоспециалиста (или акте,* составленном *ЛКС, в случае ССОО-НЗ).*

4.2.6.5 *При каждом последующем запланированном освидетельствовании эксперт должен изучить записи* о *проверках ССОО, определить пункты активации ССОО и проверить эффективное выполнение процедур, инструкций и руководств, относящихся* к *ССОО как определено в* п. *А/9.4.18.*

4.2.6.6 *Промежуточное и возобновляющее освидетельствования должны включать анализ недостатков, зафиксированных* в ходе *предыдущего освидетельствования. Эксперт должен выбрать пример*(ы) *зафиксированных недостатков и проверить, что Компания провела их расследование, анализ и* приняла по ним *решения эффективно и своевременно.*

4.2.6.6.1 Если это применимо, в ходе освидетельствования охраны судна, имеющего на борту действующее СвОС, эксперт, кроме прочего, должен:

- проверить результативность коррекции и/или предупреждающих действий по каждому из ранее выявленных недостатков, что должно быть подтверждено объективными доказательствами, и обсудить каждое оформленное при предыдущем освидетельствовании наблюдение с ответственным представителем руководства судна (капитаном, ЛКС или ДЛК, если применимо);
- при положительных результатах проверки подтвердить устранение недостатка, подписав каждое проверенное сообщение (см. Приложение 1, с. 6 Отчета по ОСПС, в ранее действовавшей форме 8.4.9, внизу листа) или, если применимо, Акт о недостатке, форма 8.4.8, и заверить подпись овальной печатью инспектора РС (подписывать сообщение / Акт о наблюдении необязательно);
- приложить копию каждого подтвержденного сообщения / Акта о недостатке к отчету об освидетельствовании охраны судна.

4.2.6.7 *Эксперт вправе запросить информацию у любой другой ПОО или, если применимо, у Администрации, чтобы подтвердить достоверность сведений, предоставленных ему Компанией.*

4.2.6.8 *В случае, когда освидетельствование должно выполняться* РС, *который* до этого *не проводил одобрение ПОС,* РС *вправе проанализировать ПОС либо во время, либо до начала освидетельствования на борту.*

4.2.7 *Недостатки и последующие корректирующие действия*

4.2.7.1 *Данные, полученные при освидетельствовании, должны быть рассмотрены экспертом(ами)* с тем, *чтобы определить, нужно ли их зафиксировать как значительные недостатки, недостатки или наблюдения.*

4.2.7.2 *В конце освидетельствования эксперт(ы) должен*(ы) *провести совещание с высшим руководством судна и* лицами, *отвечающими за соответствующие функции. Цель* совещания – *в том, чтобы представить значительные недостатки, недостатки и наблюдения руководству судна таким образом, чтобы они* были *ясно поняты.*

4.2.7.3 *Недостатки должны быть оформлены* со ссылками на *соответствующие требования Кодекса ОСПС, применимые разделы или параграфы ПОС и любые конкретные требования Государства флага.*

4.2.7.4 *СвОС не должно выдаваться или возобновляться, если существует*, хотя бы один ***значительный недостаток***. *Необходимы немедленные действия, чтобы восстановить соответствие* судна требованиям. *Эксперт должен проверить выполнение этих мер до отхода судна, а между Компанией и экспертом должен быть согласован график выполнения предупреждающих действий для предотвращения повторения* недостатка. *По крайней мере, одно дополнительное освидетельствование должно быть проведено в пределах периода, согласованного для выполнения корректирующих действий.*

4.2.7.5 *СвОС не должно выдаваться или возобновляться, пока все выявленные недостатки не будут устранены, а соответствие* требованиям – *восстановлено. Кроме того, в зависимости от природы и серьезности выявленного недостатка, возможно, возникнет необходимость в согласовании между Компанией и экспертом графика выполнения предупреждающих действий для предотвращения* его *повторения. Дополнительные освидетельствования могут быть проведены, если необходимо.*

4.2.7.6 *СвОС не должно подтверждаться, если существует,* хотя бы один ***значительный недостаток***. *Для восстановления соответствия* требованиям, *чтобы снизить градацию значительного недостатка, необходимы немедленные действия. Эксперт должен проверить выполнение этих мер до отхода судна, а для предотвращения повторения* недостатка *между Компанией и экспертом должен быть согласован график выполнения предупреждающих действий. По крайней мере, одно дополнительное освидетельствование должно быть проведено в пределах периода, согласованного для выполнения корректирующих действий.*

4.2.7.7 *СвОС может быть подтверждено при выявленном недостатке, если между Компанией и экспертом был согласован график выполнения корректирующих действий для восстановления соответствия и предотвращения* его *повторения. Дополнительное освидетельствование может быть проведено, если необходимо.*

4.2.7.8 Каждый выявленный в ходе освидетельствования охраны недостаток и/или **наблюдение, способствующее улучшению охраны судна**, в РС оформляется отдельным Актом о несоответствии / наблюдении, форма 8.4.8.

Каждый Акт о недостатке / наблюдении идентифицируется путем присвоения ему уникального номера, состоящего из трех частей, разделяемых точкой, например, "**13.00101.041**", первая часть номера которого ("**13**") состоит из двух цифр, совпадающих с последними двумя цифрами календарного года. Вторая часть номера ("**00101**") состоит из пяти цифр, при этом первые три ("**001НН**") совпадают с первыми тремя цифрами второй части номера Отчета по ОСПС … (см. п. 4.2.10.5), а последние две ("**РРР01**") представляют собой сквозной порядковый номер недостатка / наблюдения, выявленного в ходе этого освидетельствования. Третья часть номера – трехзначный цифровой код подразделения ГУР или РС, выполнявшего данное освидетельствование. Если освидетельствование охраны судна проводилось специалистом управления МСМ ГУР, в качестве третьей части номера указывается код "**041**". Разным актам о недостатке / наблюдении присваиваются разные номера.

При этом:

- допускается использование сквозной нумерации оформляемых актов для регистрации, как недостатков, так и наблюдений;
- в поле "формулировка установленного факта (объективное доказательство)" указывается(ются) выявленный(е) факт(ы) по конкретному подразделению(ям) / судну(ам) / должности(ям). В записываемой формулировке данного поля, а также поля "формулировка НЕДОСТАТКА / НАБЛЮДЕНИЯ" не должны фигурировать фамилии и имена сотрудников Компании и/или членов экипажа. Если применимо, можно использовать названия их должностей, подразделений Компании, судна, соответствующего технического оборудования и т.п.;

- формулировка недостатка / наблюдения должна быть четкой и ясной, написанной таким образом, чтобы быть понятной для второй стороны, рассматривающей отчет. Ясностью нельзя жертвовать ради краткости.

Кроме того, в оформляемом Акте о недостатке должны быть сделаны ссылки на применимые пункты Кодекса ОСПС, разделы или параграфы ПОС и конкретные требования Государства флага, положения которых оказались невыполненными.

Если осуществимо, при оформлении Акта о наблюдении также рекомендуется указывать ссылки на применимые пункты Кодекса ОСПС, разделы или параграфы ПОС и любые конкретные требования государства флага.

Если применимо, в соответствующем поле Акта о недостатке указываются меры, принятые Компанией / судном для снижения градации значительного недостатка.

При формулировании недостатка следует также принимать во внимание то, какие действия по коррекции и предупреждающие действия сможет осуществить Компания для его устранения, а также предупреждения повторного появления. Поэтому прежде чем формулировка недостатка будет записана в соответствующем поле Акта (форма 8.4.8), ее следует обсудить хотя бы с руководством проверяемого судна.

Для судов, плавающих под российским флагом, формулировки установленного факта, а также недостатка или наблюдения записываются на русском языке. Во всех остальных случаях формулировки установленного факта, а также недостатка или наблюдения записываются на английском языке. По просьбе Компании / судна английский текст формулировок может сопровождаться аутентичным переводом на русский язык.

4.2.7.9 Действия по коррекции недостатка и предупреждающие действия должны быть разработаны Компанией.

Если по результатам освидетельствования охраны судна / рассмотрения ПОС был оформлен хотя бы один Акт о недостатке, руководству Компании / судна должна быть представлена в бумажном и/или электронном виде форма АР, План корректирующих (предупреждающих) действий .

Данную форму представлять не обязательно, если все акты были закрыты в процессе освидетельствования охраны судна / рассмотрения ПОС.

Руководствуясь положениями формы АР, Компании следует проанализировать причины появления недостатка и выработать действия по его коррекции, а также предупреждающие действия.

Не позднее одного месяца от даты заключительного совещания План(ы) с конкретными действиями по коррекции недостатка и предупреждающими действиями, а также сроками их выполнения должен(ны) быть представлен(ы) в управление МСМ ГУР (факс + 7 812 3801958, адрес электронной почты: gost.e-ecolog.ru).

Для подтверждения результативности описанных в Плане действий Компания вправе приложить к дополнительные материалы и/или документы.

Отсутствие своевременно представленного(ых) Плана(ов) корректирующих (предупреждающих) действий по выявленному(ым) недостатку(ам) будет являться основанием для начала процедуры по прекращению действия СвОС.

ГУР оставляет за собой право направить запрос в соответствующие подразделения РС относительно содержания полученного Плана корректирующих (предупреждающих) действий.

Записи в представляемом Плане корректирующих (предупреждающих) действий должны быть разборчивыми. Сроки выполнения корректирующих действий, включая, если применимо, предъявление судна к дополнительному освидетельствованию, не должны превышать трех месяцев от даты завершения освидетельствования.

Выполнение корректирующих действий в течение периода, превышающего 3 (три) месяца, должно быть согласовано с управлением МСМ ГУР в письменном виде.

При поступлении Плана корректирующих (предупреждающих) действий в Подразделение РС такой план в пределах двух рабочих дней должен быть направлен в управление МСМ ГУР средствами оперативной связи.

Представленный План корректирующих (предупреждающих) действий должен считаться согласованным, если в пределах 10 (десяти) рабочих дней после его поступления в управление МСМ ГУР на него из РС в Компанию не поступят возражения и/или запрос(ы) о предоставлении дополнительных материалов / документов.

Согласованный План направляется в соответствующий формуляр судна, а результативность выполнения действий по коррекции и предупреждающих действий оценивается в ходе последующего (дополнительного или планового) освидетельствования охраны судна.

4.2.7.10 Акт(ы) о недостатке / наблюдении регистрируются в соответствующей базе данных ГУР, с помощью которой контролируется, в том числе, срок представления Компанией Плана корректирующих (предупреждающих) действий.

Как только представленный План корректирующих (предупреждающих) действий будет признан согласованным, в соответствующей базе данных делаются необходимые отметки, и недостаток(ки) снимается(ются) с оперативного контроля.

В тех случаях, когда для оценки предпринятых действий было назначено дополнительное освидетельствование, такой(ие) недостаток(ки) может(гут) быть снят(ы) с оперативного контроля только при условии положительных результатов назначенного дополнительного освидетельствования.

4.2.8 Выдача и подтверждение Международного свидетельства об охране судна (СвОС)

4.2.8.1 СвОС должно выдаваться после первоначального или возобновляющего освидетельствования в соответствии с 4.2.6.1.

По результатам освидетельствования РС может выдать одну из следующих форм СвОС:

- 8.4.3 – Международное свидетельство об охране судна;
- 8.4.3-1 – Краткосрочное Международное свидетельство об охране судна;
- 8.4.3-2 – Свидетельство об охране судна, не подпадающего под требования Конвенции СОЛАС-74;
- 8.4.4 – Временное Международное свидетельство об охране судна.

В случае, если Администрация флага определила форму СвОС, отличную от указанных выше, и уполномочила РС на его оформление от своего имени, РС будет выдавать Международное свидетельство об охране судна на бланке соответствующей Администрации, обозначая применяемую форму как 8.4.3-А либо как 8.4.4-А, соответственно.

Записи в выдаваемом документе должны быть легко читаемыми. Допускается заполнение полей установленной формы рукописным способом.

Выдаваемому СвОС присваивается регистрационный номер, например, «**13.0001.041**», в котором первые две цифры (**13**) обозначают год выдачи, следующие четыре цифры (**0001**) – порядковый номер по соответствующему журналу регистрации, а последние три цифры – код подразделения ГУР или РС, выдавшего документ. Если освидетельствование охраны судна проводилось специалистом управления МСМ ГУР, в качестве третьей части номера указывается код "**041**". Разным документам должны присваиваться разные номера.

В остальном порядок заполнения каждой из форм аналогичен тому, что описан в п. 4.1.3.1.2.6.

Заполненные формы 8.4.3 и 8.4.3-2 могут быть подписаны генеральным директором РС, его заместителем или начальником управления МСМ, или лицом, его замещающим. Подпись генерального директора РС, его заместителя или начальника управления (лица, его замещающего) заверяется соответствующей печатью ГУР.

Заполненную форму 8.4.3-1, как и 8.4.4 допускается заверить подписью и овальной печатью инспектора РС, выполнявшего освидетельствование.

4.2.*8.2* *«Тип судна», указываемый в СвОС, должен быть выбран из* числа тех, что *определены в Правиле 2 главы IX Конвенции СОЛАС-74.*

4.2.*8.3* *СвОС должно быть подтверждено при промежуточном освидетельствовании,* как *и любом дополнительном освидетельствовании, предписанном Администрацией.*

4.2.*8.4* *По завершении освидетельствования для облегчения анализа отчета эксперта до выдачи полносрочного Свидетельства, эксперт может выдать СвОС со сроком действия не более пяти (5) месяцев.*

Если Администрация флага допускает, то эксперт РС применяет в таких случаях форму 8.4.3-1. При освидетельствовании охраны судна, не подпадающего под требования Конвенции СОЛАС-74, – первый лист формы 8.4.3-2. Порядок их заполнения аналогичен тому, что описан в п. 4.1.3.1.2.7.

4.2.*8.5* *Если на момент истечения срока действия СвОС судно не находится в порту, в котором* оно *смогло бы пройти возобновляющее освидетельствование, Администрация может продлить срок действия* его *Свидетельства, но данное продление предоставляется только с тем, чтобы дать возможность судну завершить рейс до порта, где освидетельствование может иметь место. Никакое Свидетельство не должно продлеваться более чем на три месяца. Документальные доказательства предоставления Администрацией продления должны быть рассмотрены* РС *прежде, чем продление* будет *подтверждено.*

4.2.*8.6* *По запросу Компании дата окончания срока действия СвОС может быть совмещена с датой окончания срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвУБ) при условии, что не* будет *превышен период в пять (5) лет, установленный в* п. *А/19.3 Кодекса ОСПС.*

4.2.9 Вступительное и заключительное совещания

4.2.*9.1* *Освидетельствования на борту судна должны начинаться со вступительного совещания, цели которого:*

1) *представить эксперта администрации судна;*
2) *объяснить объем и цели освидетельствования;*
3) *представить краткий обзор используемых методов и процедур;*
4) *установить официальные линии связи между экспертом и администрацией судна;*
5) *подтвердить, что необходимые ресурсы, документация и средства* будут *доступны;*
6) *подтвердить время и дату заключительного совещания, а также любых промежуточных встреч.*

4.2.*9.2* *По завершении каждого освидетельствования эксперт должен провести заключительное совещание с администрацией судна, чтобы представить полученные результаты таким* образом, *чтобы они были полностью поняты.*

4.2.10 Отчеты об одобрении планов и освидетельствованиях

4.2.*10.1* *Отчет* (форма 8.4.9) *должен быть оформлен после каждого одобрения ПОС и освидетельствования.*

4.2.*10.2* *В случае одобрения ПОС, Письмо о* его *одобрении* (форма 8.4.7) *должно включать следующую формулировку: "При разработке Плана охраны судна, в соответствии с п. 9.4* части *А Кодекса ОСПС, положения* п.п. *8.1 … 13.8* части *В Кодекса ОСПС были должным образом приняты во внимание и, соответственно, применены для судна".*

4.2.*10.3* *Письмо об одобрении* (форма 8.4.7) *должно выдаваться Компании и храниться на борту судна вместе с копией отчета об освидетельствовании.*

4.2.*10.4* *В случае освидетельствования отчет должен включать следующее:*

1) *дату и время завершения освидетельствования;*
2) *статус внедрения ПОС;*
3) *подтверждение эксплуатационного статуса всего оборудования и систем, относящихся к охране, на борту.*
4) *сообщения о любых недостатках, выявленных в ходе освидетельствования.*

4.2.10.5 Каждый Отчет по ОСПС, об одобрении Плана охраны судна (ПОС) / об освидетельствовании охраны судна (форма 8.4.9), идентифицируется путем присвоения ему уникального номера, состоящего из трех частей, разделяемых точкой, например, **"13.00100.041"**, первая часть которого (**"13"**) состоит из двух цифр, совпадающих с последними двумя цифрами календарного года. Вторая часть номера (**"00100"**) состоит из пяти цифр, причем первые три образованы, исходя из порядкового номера одобрения плана / освидетельствования по соответствующему журналу регистрации, а последние – две цифры **"00"**. Третья часть номера – трехзначный цифровой код подразделения ГУР или РС, проводившего данное одобрение плана / освидетельствование. Если одобрение Плана / освидетельствование охраны судна проводилось специалистом управления МСМ ГУР, в качестве третьей части номера указывается код **"041"**. Разным отчетам должны присваиваться разные номера.

К отчету рекомендуется приложить Поручение, на основании которого проводилось одобрение ПОС / освидетельствование охраны судна. Если проводилось освидетельствование охраны судна, к отчету должна быть приложена актуальная судовая роль.

Оформленные (выданные / подтвержденные) по результатам освидетельствования документы должны быть проверены, если это осуществимо, см. также НД № 2-060202-014, Инструкция по проверке документов РС, выдаваемых по результатам выполненных работ.

Если время между окончанием рассмотрения ПОС и началом освидетельствования охраны судна не превышает пяти рабочих дней, а обе работы выполняются одними и теми же исполнителями, допускается оформление этих работ одним отчетом (см. форму 8.4.9).

4.2.10.6 Каждый Отчет по результатам освидетельствования / одобрения плана подписывается главным экспертом. Подпись заверяется его овальной печатью инспектора РС. Включать в отчет листы формы 8.4.9, поля на которых не заполнялись, не обязательно.

4.2.10.7 Оригиналы отчетных документов, за исключением контрольных листов освидетельствования / одобрения плана, передаются руководству Компании или капитану судна, либо их полномочному представителю.

4.2.10.8 После проведения освидетельствования отчетные документы направляются в управление МСМ ГУР (см. также п. 4.1.3.7.5) для принятия решения о выдаче или подтверждении срока действия СвОС.

Копии всех отчетных документов, указанных в Поручении (форма 8.4.23), должны храниться в ГУР. Копии отчетных документов хранятся также в подразделении РС по наблюдению судна в эксплуатации, куда они должны быть направлены исполнителем работ. Рассылка отчетных документов должна быть завершена в течение пяти рабочих дней.

4.2.*11 Обязанности, связанные с освидетельствованиями*

4.2.*11.1* РС *отвечает за выполнение процесса освидетельствований* по ОСПС *в соответствии с настоящим* Руководством *и применимыми требованиями Администрации* флага, если таковые имеются.

4.2.*11.2* *Обязанности эксперта.*

4.2.*11.2.1* *Эксперт отвечает за* следующее*:*

1) *эффективное и результативное проведение освидетельствования;*
2) *выполнение применимых процедурных и регулирующих требований;*
3) *указание в отчете любых* обстоятельств, *препятствовавших эффективному проведению освидетельствования;*
4) *организацию любого специального технического содействия, необходимого для проверки соответствия;*
5) *информирование о результатах освидетельствования ясно, кратко и без неуместных задержек.*

4.2.*11.2.2* *Эксперты должны соблюдать полнейшую конфиденциальность всей информации, к которой они получают доступ в ходе одобрений ПОС и проверочных освидетельствований судна*

4.2.*12* *Аннулирование свидетельств*

4.2.*12.1* *Временное СвОС не должно выдаваться судну, у которого было аннулировано полносрочное СвОС.*

4.2.*12.2* *Если СвОС было аннулировано, новое Свидетельство может быть выдано только после успешного завершения первоначального освидетельствования.*

4.2.*12.3* *Новое Свидетельство должно иметь ту же самую дату окончания срока действия как у Свидетельства, которое было аннулировано.*

4.2.*13* *Действия после задержаний Контролем государства порта*

4.2.*13.1* *В случае задержания судна, когда недостатки по Кодексу ОСПС стали основанием для задержания, ПОО, выдававшая СвОС, должна провести дополнительное освидетельствование.*

4.2.*13.2* *Любые недостатки должны рассматриваться согласно соответствующим требованиям вышеуказанного параграфа* 4.2.7*.*

4.2.*13.3* *Если эксперт не согласен с заключениями должным образом уполномоченного лица* (ДОУ), *то причины разногласий должны быть указаны в отчете об освидетельствовании. Должным образом уполномоченное лицо, Компания и Администрация должны быть поставлены в известность о замечаниях эксперта в этом отношении.*

4.2.13.4 Разногласия с ДОУ оформляются в поле "ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ" Отчета по ОСПС (форма 8.4.9).

Кроме того, одной из целей проведения экспертами РС дополнительного освидетельствования охраны судна в связи с его задержанием должно быть выявление основной(ых) причины этого задержания. Выявленная(ые) причина(ы) задержания(й) фиксируется(ются) в том же поле.

Например, «основной причиной задержания является не достаточное выделение Компанией ресурсов на поддержание требуемого уровня охраны судна», или «основная причина задержания – плохая подготовка экипажа судна по ОСПС», или «основная причина задержания – некомпетентность капитана судна в вопросах его охраны», или «основная причина задержания – недостаточная компетентность ДОУ» и т.п.

При этом должны быть приведены объективные доказательства разногласий / основной(ых) причины задержания.

Разногласия с ДОУ, как и основная(ые) причина(ы) задержания формулируется(ются) на английском языке. По просьбе Компании / судна английский текст формулировки может сопровождаться аутентичным переводом на русский язык.

Если объем текста, необходимого для пояснений существа разногласий и/или основной(ых) причины задержания не умещается в данном поле, может быть оформлено Приложение к Отчету по ОСПС. Это обстоятельство отмечается в данном поле с указанием объема (числа страниц) оформленного Приложения.

По остальным вопросам, связанным с задержанием судна, см. п.п. 4.1.д3.7 … 4.1.д3.10.5.3 настоящего Руководства.

4.2.д1 *Дополнение 1, Минимальные требования сценариев проведения освидетельствований по ОСПС*

№ п/п	*Сценарий*	*Условия*	*Тип осв-ния*	*План охраны судна*	*Объем освидетельствования*
1	***Смена названия судна***	*Если проводится инспектором* – по **письменному согласованию** с ГУР оформляется Отчет по ф. 6.1.03, который средствами оперативной связи в пределах пяти рабочих дней направляется в управление МСМ ГУР	*Проверка на борту*	*1. Проверить правильность названия на всех свидетельствах и в титульном листе, листах оглавления и листах корректуры ПОС.* *2. Изменить название в Письме об одобрении ПОС (ПОП).* *3. Направить копию откорректированного ПОП* в управление МСМ ГУР. *Примечание: Инспектор не уполномочен выдавать ПОП.*	*1. Внести в СвОС новое название.* *2. Направить копию исправленного свидетельства в* управление МСМ ГУР. *3.* ГУР *выдает СвОС на замену с той же датой окончания срока, как в исходном свидетельстве, если применимо.* *Примечание: Одна ПОО не может исправить или подтвердить СвОС другой.*
		Если проводится экспертом	*Проверка на борту*	*1. Рассмотреть и одобрить изменения в ПОС, как предписано в* п. 4.2.5. *2. Выдать ПОП на замену, если применимо. ПОП должно быть выдано, только если к ПОС относятся изменения, которые выходят за рамки изменения названия судна.*	*1. Выдать СвОС на замену с той же датой окончания действия, как и предыдущем, если применимо.*

№ п/п	*Сценарий*	*Условия*	*Тип осв-ния*	*План охраны судна*	*Объем освидетельствования*
2	***Смена флага судна***	*Когда ПОС еще не был одобрен и есть полномочия одобрять ПОС*	*Дополнительное освидетельствование*	*1. Провести одобрение ПОС.* *2. Выдать ПОП от имени новой Администрации* флага.	*1. Проверить соответствие требованиям ПОС.* *2. Выдать свидетельство на замену с тем же сроком окончания действия, как и в предыдущем.*
		*Когда ПОС еще не был одобрен и **нет** полномочий одобрять ПОС*	*Временное освидетельствование*	*1. Проверить, имеется ли на борту ПОС.* *2. Проверить, что ПОС отражает п.п. 9.4.1-9.4.18* части *А Кодекса ОСПС.* *3. Проверить, что копия ПОС направлена в Администрацию или ПОО для одобрения.*	*1. Временное освидетельствование, как предписано п. 19.4.2* части *А Кодекса ОСПС.* *2. Выдать Временное СвОС.*
		Когда ПОС уже одобрен	*Дополнительное освидетельствование*	*---*	*1. Проверить соответствие положениям ПОС.* *2. Выдать свидетельство на замену с тем же сроком окончания действия, как и в предыдущем.*
3	***Судно выведено из эксплуатации более чем на 6 месяцев***	*СвОС не действителен*	*Временное освидетельствование*	*1. Провести одобрение ПОС и выдать ПОП.* *2. Если нет полномочий от Администрации флага на одобрение ПОС от ее имени, проверить, что ПОС имеется на борту,* он *отражает п.п. 9.4.1 … 9.4.18* части *А Кодекса ОСПС, и* его *копия была представлена Администрации флага для*	*1. Временное освидетельствование, как предписано п. 19.4.2* части *А Кодекса ОСПС.* *2. Выдать Временное СвОС.*

№ п/п	Сценарий	Условия	Тип осв-ния	План охраны судна	Объем освидетельствования
				одобрения.	
4	***Переход судна из не конвенционного в конвенционное***	---	*Дополнительное освидетельствование*	*1. Одобрить ПОС и выдать ПОП от имени Администрации флага.*	*1. Выдать СвОС на замену с той же датой окончания срока действия, как у не конвенционного СвОС.*
5	***Смена названия и адреса Компании***	---	---	*1. Компания должна подтвердить, что в ПОС нет не одобренных поправок. Выдать ПОП на замену.* *2. Если в ПОС имеются не одобренные поправки, Компания* должна *представить* его *для одобрения. Выдать ПОП на замену.*	*1. Выдать СвОС на замену с той же датой окончания срока действия, как у предыдущего СвОС.*

Примечание 1. Приведенные выше инструкции применяются, если не противоречат каким-либо требованиям Администрации флага.

Примечание 2. Инструкции, касающиеся ввода в эксплуатацию после отстоя, не относятся к судам, для которых сезонный отстой является частью их установившейся практики эксплуатации.

4.2.д2 *Дополнение 2, Применение Кодекса ОСПС к плавучим сооружениям*

См. MSC-MEPC.2/Circ.9 от 25 мая 2010 "Указания о применении положений по безопасности, охране и защите окружающей среды к плавучим нефтегазохранилищам в том числе с комплексом подготовки продукции".

4.2.д3 *Дополнение 3, Уведомление об аннулировании Свидетельства ОСПС (СвОС)*

4.1.д3.1 см. форму 8.4.22, Уведомление об аннулировании Свидетельства ОСПС (СвОС).

4.3 Руководство по определению роли признанной в области охраны организации в отношении использования вооруженных охранников и сооружения цитаделей на борту судов, которым угрожает пиратство в Индийском океане

В данном разделе Руководства *курсивом* выделены положения Рекомендации МАКО № 124, *Руководство по определению роли признанной в области охраны организации в отношении использования вооруженных охранников и сооружения цитаделей на борту судов, которым угрожает пиратство в Индийском океане.*

Ответственностью *Компании* является *основанное на результатах оценки охраны судов решение* о том, *какие меры по охране должны быть приняты на борту ее судов. Если* по результатам *оценки рисков, которым подвергается судно и определения его уязвимости* будет *решено, что вооруженная охрана или цитадели* могут *сыграть* свою роль *в совокупности средств сдерживания и ответных мер, это – вопрос руководителей Компании.*

Руководства ИМО запрещают признанной в области охраны организации (ПОО) одобрение, выдачу свидетельств или подтверждение процессов и процедур, в разработку которых она была вовлечена полностью или частично. Классификационное *общество и его эксперты не должны быть вовлечены в детальную оценку рисков,* связанных с *охраной, или выбирать конкретные меры в отношении судов, для которых* классификационное *общество действует как ПОО. Они не должны быть вовлечены в решения Компании о* том, *должны ли наниматься вооруженные охранники или сооружаться цитадель. Также они не должны быть вовлечены в* принятие *иных решений, связанных с охраной, в какие области* на судне будет *ограничен доступ, сколько камер видеонаблюдения должно быть установлено, где должны находиться пункты активации ССОО, или когда необходимо дополнительное патрулирование палубы. Вообще, ПОО и его эксперты не должны давать никаких советов в отношении конкретных процедур и операций, а также выражать* свое *мнение относительно результативности или целесообразности вооруженной охраны либо сооружения цитадели.*

Роль ПОО – проверить, что *такие решения, принятые Компанией, проистекают из реально и разумно* проведенной *оценки охраны судна, а также что соответствующие меры контроля были приняты и эффективно осуществлены. Например, в отношении вооруженной охраны эксперт может проверить, что:*

- *Компания приняла меры, чтобы убедиться* в том, *что* данный *подрядчик способен оказать* такую *услугу*;
- *Компания приняла меры, чтобы убедиться* в том, *что нанятые охранники в достаточной мере обучены, квалифицированы и опытны;*
- *Компания приняла меры для обеспечения* того, *что наличие вооруженных охранников и соответствующих процедур не нарушит какие-либо требования государства флага;*
- *Компания имеет установленные процедуры для обеспечения* того, *что предпринятые меры не нарушат законов государств, в порты которых может зайти судно или через территориальные воды которых оно может проходить;*
- *в наличии* есть *соответствующие процедуры для контроля хранения и применения оружия;*
- *разработаны процедуры управления планированированием, координацией и выполнением действий вооруженными охранниками, а также экипажем в ответ на угрозу,* связанную с *охраной;*
- *вовлеченные* лица *понимают, что от них требуется, при различных сценариях угрозы;*
- *все предполагаемые сценарии угроз проиграны и что любые полученные уроки применены к планам ответных* действий.

В соответствии с п. *1.2.3.2 МКУБ, а также п. 5.4 ПТ-24* (см. п. 4.2.5.4 настоящего Руководства), *эксперты должны убедиться, что Компании приняли во внимание последние редакции рекомендаций, содержащихся в следующих циркулярах ИМО.*

MSC.1/Circ.1405 *"Пересмотренное временное руководство для судовладельцев, операторов судов, и капитанов судов по использованию частным образом нанятого вооруженного охранного персонала на борту судов в зонах высокого риска".*

MSC.1/Circ.1406 *"Пересмотренные временные рекомендации для государств флага относительно использования частным образом нанятого вооруженного охранного персонала на борту судов в зонах высокого риска "*

В частности, параграф 5 Дополнения к циркуляру *MSC.1/Circ.1406 гласит:*

«Государства флага должны иметь политику, в отношении *возможности или недопустимости использования ЧОНВО (частным образом нанятая вооруженная охрана) и если возможно,* то *на каких условиях».*

Кроме того, параграф 1.2 Дополнения к циркуляру *MSC.1/Circ.1405 гласит:*

«Судовладельцы должны обеспечить консультирование с Государством флага на ранних стадиях рассмотрения своего решения о размещении ЧОНВО на борту, чтобы гарантировать выполнение любых обязательных требований».

С учетом этих рекомендаций эксперты должны быть уверены в том, что *Компания консультировалась с Администрацией* флага *относительно применимых требований и политики, а также приняла необходимые меры, чтобы обеспечить соблюдение применимых законов и руководств.*

Компания также должна принять во внимание лучшие методы управления, приведенные в циркуляре *MSC.1/Circ.1339 "Лучшие методы управления для сдерживания пиратства и вооруженных нападений у берегов Сомали" и знать о содержании* циркуляра *MSC.1/Circ.1408, который содержит руководящие указания для* государств *порта и прибрежных государств.*

Как и с любым другим руководством ИМО, если Компания сочла возможным не следовать некоторым рекомендациям, она должна доказать, что имеет серьезные основания, чтобы так поступить, и что осуществлены меры, которые, как *предполагается, обеспечат равноценный уровень контроля.*

В отношении цитаделей эксперты должны проверить, например, что:

- *было принято во внимание отраслевое руководство, в частности, самая последняя версия лучших методов управления;*
- *было принято во внимание руководство, представленное Морским центром охраны Африканского рога (MSCHOA,* Maritime Security Centre – Horn of Africa*) и Центром судоходства НАТО* (NATO Shipping Centre)*;*
- *Компания приняла меры, чтобы обеспечить, что любые модификации судна или его оборудования не нарушат классификационных и конвенционных требований или станут предметом соответствующих изъятий;*
- *имеются в наличии соответствующие процедуры управления приведением в действие, использованием и оставлением цитадели;*
- *принимаются меры по обеспечению наличия достаточного количества пищи и воды;*
- *принимаются меры по обеспечению наличия соответствующей вентиляции и средств связи, а также установленны средств управления;*
- *проведены надлежащие тренировки.*

Данный раздел *Руководства относится к роли и ответственности классификационных обществ, когда* они *действуют в качестве ПОО для государств флага. Однако он не препятствует им в* рамках *своей компетентности как классификационного общества предлагать Компании техническую поддержку по вопросам, относящимся к поддержанию* в действии *класса судна, при условии, что такая поддержка не станет советом, какие меры* следует *предпринять, участием в разработке конкретных операций и процедур или выражением мнения о пользе и результативности найма вооруженной охраны либо сооружения цитаделей.*

Любые услуги подобного рода, оказанные в дополнение к делегированной деятельности по освидетельствованиям и выдаче свидетельств, не должны приводить к возникновению конфликтов с деятельностью классификационного *общества в качестве ПОО.*

4.4 Рекомендации о совмещении освидетельствований по МКУБ и по ОСПС, а также сроков действия СвУБ и СвОС

В данном разделе Руководства *курсивом* выделены положения Рекомендации МАКО № 92, *о совмещении освидетельствований по МКУБ и по ОСПС, а также сроков действия СвУБ и СвОС.*

4.4.1 Введение

Данный раздел Руководства *содержит рекомендации, применяемые в случаях, когда Компания запрашивает совмещение освидетельствований по МКУБ и по ОСПС или согласование дат истечения сроков действия Свидетельства об управлении безопасностью и Международного свидетельства об охране.*

4.4.2 Определения

См. п. **3.1** Термины и определения настоящего Руководства.

4.4.3 Проведение совмещенных освидетельствований судна по МКУБ и по ОСПС

4.4.*3.1* *Если Компания выбирает* РС *для проведения совмещенных освидетельствований то:*

1) *главный эксперт должен иметь квалификацию по МКУБ и по ОСПС, соответствующую требованиям* НД № 2-080501-008, Процедура по подбору, подготовке, сертификации и установлению полномочий экспертов морских систем менеджмента*;*
2) РС *должен быть уполномочен Администрацией флага на проведение освидетельствований по МКУБ и по ОСПС;*
3) *процедуры передачи прав на освидетельствования по МКУБ и/или по ОСПС (форма ТС) применяются в соответствии с* разделом 4.4 настоящего Руководства*;*
4) *все элементы МКУБ и/или ОСПС должны быть проверены в ходе совмещенного освидетельствования для совмещения свидетельств;*
5) *результаты совмещенного освидетельствования должны быть зафиксированы и представлены отдельно, в соответствии с* разделом 4.1 *и* разделом 4.2 настоящего Руководства.

4.4.*3.2* *Любое изменение срока действия* СвУБ и/или СвОС *требует проведения полного возобновляющего освидетельствования так, чтобы срок действия* Свидетельства *не перемещался назад, а при согласовании их* сроков *не терялось ни одно освидетельствование, назначенное или наступающее в то время, когда гармонизация будет завершена.*

4.4.*4 Согласование* сроков *СвУБ и СвОС путем проведения совмещенных освидетельствований*

4.4.*4.1* *После успешного завершения согласования новое свидетельство(а) должно(ы) быть выдано(ы), или существующее(ие) свидетельство(а) заменено(ы) так, чтобы достичь согласования их сроков.*

4.5 Процедура передачи права на освидетельствование систем управления безопасностью и охраной

В данном разделе Руководства *курсивом* выделены положения Процедурного требования МАКО № 18 *"Процедура передачи права на проведение освидетельствования систем управления безопасностью и охраной"*.

Введение

Данный раздел Руководства *определяет порядок передачи права на освидетельствования по МКУБ и по ОСПС от одного классификационного общества (теряющее общество) к другому обществу (принимающее общество), и применим независимо, являются ли эти освидетельствования обязательными или добровольными.*

Применение

Данный раздел Руководства *должен применяться ко всем случаям передачи права на освидетельствования по МКУБ и по ОСПС между классификационными обществами, выполняющими* положения *ПТ 9 / ПТ 24* (см. п. 4.1 / п. 4.2 настоящего документа, соответственно), *кроме случаев, указанных ниже, в п.* 4.5.2.

Общества должны придерживаться данного порядка, *получив от Компании запрос о передаче права на освидетельствования по МКУБ и/или по ОСПС от одного общества к другому.*

4.5.*1* *Определения*

См. п. 3.1 Термины и определения настоящего Руководства.

4.5.*2* *Общие положения*

4.5.*2.1* Данный раздел документа *не должен применяться в случаях, связанных со сменой управляющей компании.*

4.5.*3* *Обязательства* РС как *принимающего общества и переписка*

4.5.*3.1* *При получении запроса от Компании о передаче права на освидетельствования по МКУБ и/или по ОСПС от другого Общества,* РС *должен в письменной форме сообщить Компании, что заявка на такую передачу может быть принята им только после того, как будет получено подтверждение (с сопроводительной документацией) что:*

1) *существующее свидетельство не было изъято или иначе лишено законной силы теряющим обществом либо Администрацией флага;*
2) *все освидетельствования, инициированные теряющим обществом, удовлетворительно им завершены, если иное не оговорено между принимающим и теряющим обществами; и*
3) *любые значительные несоответствия были закрыты или понижены в градации теряющим обществом.*

4.5.*3.2* *Получив от Компании письменный запрос о передаче права на освидетельствования,* РС *уведомит ТО, указанное в запросе Компании, используя этап 1 Формы ТС.*

При оформлении этапа 1 Формы *ТС* в полях **"Responsible Person"** и **"Position"** следует указывать инициалы, фамилию и должность того сотрудника управления МСМ ГУР, который эту работу выполнял.

Контактные лица, факсы и адреса электронной почты для связи с Обществами МАКО по вопросам передачи права проведения освидетельствований по МКУБ и/или по ОСПС представлены на сайте МАКО в разделе "PR17 and PR18 (ISM and ISPS Matters) POINT OF CONTACT DETAILS"

4.5.*3.3* *Если данные о статусе освидетельствований, указываемые на этапе 2 Формы ТС, не будут получены из ТО в пределах трех (3) рабочих дней после уведомления,* РС *может использовать данные и информацию об освидетельствованиях, представленные Компанией. В таких случаях Компании необходимо напомнить, что условия п.* 4.5.3.1 *должны быть выполнены, когда* РС *запросит эту информацию от Компании.*

4.5.*3.4* *Для издания нового документа должно быть проведено освидетельствование. Если свидетельство выдается* Администрацией *флага, эксперт может подтвердить такое свидетельство от* ее *имени, если* он *уполномочен на это.*

4.5.*3.5* *Выполняя освидетельствование,* РС *должен проверить все элементы МКУБ (ОСПС), в той степени, на которую он уполномочен Администрацией, а также выполнение любых требований Администрации флага и любых вопросов, проистекающих из последнего освидетельствования, выполненного ТО. Если передача права на освидетельствования происходит в пределах "вилки" ежегодного, промежуточного или возобновляющего освидетельствования, оно может послужить тем освидетельствованием, что предписано в п.* 4.1.3.4.

4.5.3.5.1 Если применимо, с учетом материалов, полученных при выполнении этапа 2 данной процедуры от теряющего общества либо от компании, главному эксперту освидетельствования следует:

1) запланировать время для оценки результативности корректирующих действий по несоответствию(ям) / недостатку(ам), выявленному(ым) теряющим обществом, отражая эти действия, исходя из того, что применимо, в форме 8.1.10, План освидетельствования СУБ, и/или 8.4.9, Отчет по ОСПС;
2) в ходе освидетельствования – собирать объективные доказательства, способные подтвердить результативность выполненных Компанией / судном корректирующих действий. Если корректирующие действия будут признаны эффективными, в акте(ах) теряющего общества следует сделать соответствующие отметки;
3) при оформлении результатов освидетельствования следует сделать отметки, подтверждающие проверку результативности корректирующих действий по предыдущим несоответствиям, выявленным теряющим обществом в:
- использованном Контрольном листе;
- соответствующем Отчете об освидетельствовании СУБ ..., (форма 8.1.9) и/или Отчете по форме 8.4.9.

К отчёту об освидетельствовании, направляемому в ГУР, следует приложить копии актов теряющего общества с отметками об их проверке, а в Приложении к Контрольному листу освидетельствования СУБ (ф. 8.1.6-ad) – описать основания, по которым эти акты были закрыты, если необходимо, прилагая копии объективных доказательств, подтверждающих действия главного эксперта, проводившего освидетельствование(я).

4.5.*3.6* *Если освидетельствование проведено успешно, и* РС *выдает новое свидетельство, он должен в течение одного (1) месяца от даты выдачи сообщить* об этом в *теряющее общество, заполнив этап 3 Формы ТС.*

4.5.*3.7* *Если результаты освидетельствования отрицательны, и права на их проведение не приняты,* РС *сообщит об этом ТО в пределах двух (2) рабочих дней даты освидетельствования, заполнив этап 3 Формы ТС и приложив отчет об освидетельствовании, где будут полностью раскрыты причины отклонения.*

4.5.*4* ***Обязательства*** **РС как** ***теряющего общества и переписка***

4.5.*4.1* РС *будет содействовать, предоставляя данные, определенные этапом 2 Формы ТС в пределах трех (3) рабочих дней после получения заполненного этапа 1. Документация, прикладываемая* РС *к форме, включает:*

1) *отчет о последнем внешнем освидетельствовании, включая любые выявленные несоответствия и недостатки;*
2) *в случае несоответствий по МКУБ она должна включать план корректирующих действий и период(ы) времени их предполагаемого выполнения;*
3) *в случае недостатков по ОСПС – доказательства, что корректирующие действия были предложены, а к недостатку были приняты должные меры; и*
4) *любые другие данные, которые могут иметь значение для решения принять или отклонить передачу права на освидетельствования.*

4.5.*4.2* *Получив информацию, что принимающим обществом было выдано новое свидетельство,* РС *издает "Уведомление об аннулировании* ДСК или СвУБ*" в соответствии с* разделом **4.1** *или* разделом **4.2** настоящего документа *по применимости, обеспечив, чтобы ПрО было включено в его рассылку.*

4.5.*4.3* *Получив информацию, что освидетельствование имело отрицательные результаты из-за не устраненного значительного несоответствия и / или недостатка, выявленного принимающим обществом,* РС *рассмотрит полученные данные и примет соответствующие меры.*

4.5.*5* ***Прочие требования***

Любые разногласия, возникшие при выполнении данного процесса*, которые не удалось урегулировать принимающим и теряющим обществами между* собой*, должны быть разрешены с помощью "Процедуры МАКО по обработке претензий",* см., НД № 1-0201-006-Е*, Процедуры* МАКО*, том 3, Приложение 4, "Претензии к обладателям сертификатов ПССК".*

На следующей странице представлен Рис. 4.5.1 Схема процесса передачи права на освидетельствования.

4.5.д1 ***Дополнение*** **1**
Способы связи

Способы связи в настоящее время указаны на веб-сайте МАКО по адресу: *www.iacs.org.uk*, в разделе *"Процедурные требования",* подраздел*:*

- PR17 and PR18 (ISM and ISPS Matters) POINT OF CONTACT DETAILS.

-

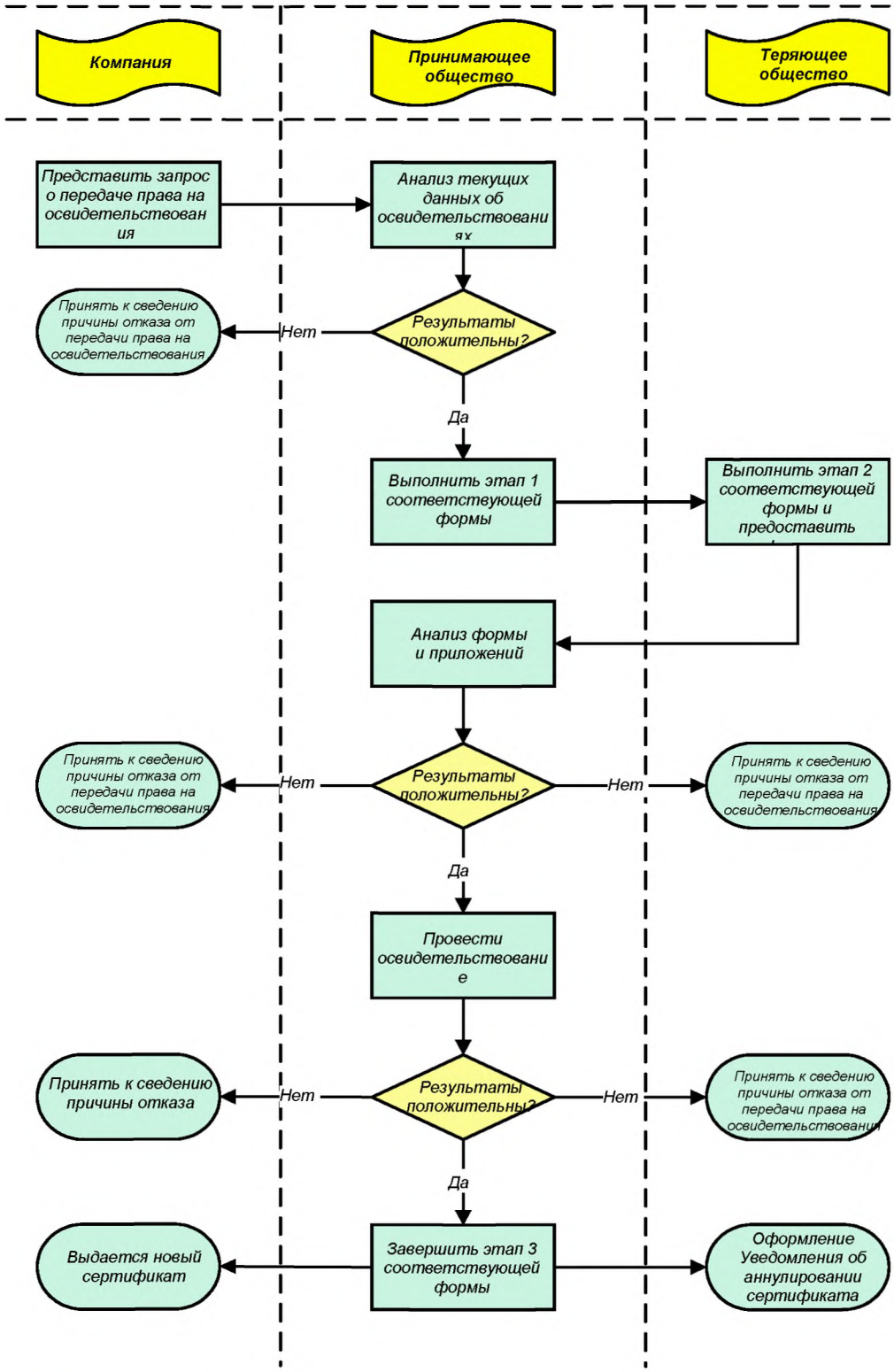

Рис. 4.5.1 ***Схема процесса передачи права на освидетельствования***

5 Отчетные документы

По результатам применения требований настоящего Руководства в РС ведутся следующие отчетные документы:

1) Переписка по вопросам МКУБ и/или ОСПС с:
- Администрациями флага;
- судоходными компаниями, судами и их владельцами;
- иными классификационными обществами;
- подразделениями ГУР и РС;

2) ведущиеся в электронном виде журналы
по МКУБ:
- регистрации заявок на освидетельствование СУБ, № 025-32.01;
- регистрации Актов о несоответствии, № 025-32.02;
- регистрации Актов о результатах освидетельствования СУБ, № 025-32.03;
- учета и регистрации Документов о соответствии (ДСК), № 025-32.04;
- учета и регистрации Свидетельств об управлении безопасностью (СвУБ), № 025-32.05;
- регистрации аннулированных ДСК и СвУБ, № 025-32.06;
- регистрации поручений на выполнение работ по МКУБ, № 025-32.12;

по ОСПС:
- регистрации заявок на работы по ОСПС, № 041-32.1;
- регистрации Отчетов по ОСПС, № 041-32.3;
- учета и регистрации Планов охраны судна (ПОС), № 041-32.4;
- учета и регистрации Международных свидетельств об охране судна (СвОС), № 041-32.5;
- регистрации поручений на выполнение работ по ОСПС, № 041-32.6;

3) формы документов, используемые при выполнении работ по МКУБ и по ОСПС.

Инспекторами РС могут быть оформлены:

- 6.1.03 – Отчет об освидетельствовании судна;
- 6.3.65 – Сообщение о потенциальном несоответствии системы управления безопасностью согласно ПТ 17 МАКО.

При работах **по МКУБ** в РС могут оформляться:

- 8.1.1 – Документ о соответствии;
- 8.1.1-1 – Приложение к документу о соответствии;
- 8.1.1-2 – Документ о соответствии (для Компании, управляющей судами не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС-74);
- 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 компании, оперирующей судами не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС-74;
- 8.1.2-А – Временный ДСК на бланке соответствующей Администрации;
- 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-74);
- 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-74);

- 8.1.4-A – Временное СвУБ – на бланке соответствующей Администрации;
- 8.1.5-1 – Заявка на освидетельствование СУБ (для береговых подразделений);
- 8.1.5-2 – Заявка на освидетельствование СУБ (для судна);
- 8.1.6 – Лист опроса по системе управления безопасностью (СУБ);
- 8.1.6-1 – Контрольный лист освидетельствований СУБ (для береговых подразделений компании);
- 8.1.6-2 – Контрольный лист освидетельствований СУБ судна;
- 8.1.6-3 – Контрольный лист освидетельствования СУБ (для выдачи Временного ДСК);
- 8.1.6-4 – Контрольный лист освидетельствования СУБ (для выдачи Временного СвУБ);
- 8.1.6-5 – Контрольный лист по оценке соответствия документации требованиям МКУБ;
- 8.1.6-ad – Приложение к Контрольному листу освидетельствований СУБ;
- 8.1.8 – Акт о несоответствии / наблюдении;
- 8.1.9 – Отчет об освидетельствовании СУБ компании / об освидетельствовании СУБ судна / об одобрении документации СУБ;
- 8.1.9-1 – Приложение к отчету по расследованию задержания судна, анализу несоответствий и принятым мерам компании;
- 8.1.10 – План освидетельствования СУБ;
- 8.1.12 – Декларация эксперта по МКУБ;
- 8.1.22 – Уведомление об аннулировании ДСК или СвУБ;
- 8.1.23 – Поручение на выполнение работ по СУБ.

При работах **по ОСПС** в РС могут оформляться:

- 8.4.3 – Международное свидетельство об охране судна;
- 8.4.3-1 – Краткосрочное Международное свидетельство об охране судна;
- 8.4.3-2 – Свидетельство об охране судна, не подпадающего под требования Конвенции СОЛАС-74;
- 8.4.3-A – Международное свидетельство об охране судна – на бланке соответствующей Администрации;
- 8.4.4 – Временное Международное свидетельство об охране судна;
- 8.4.4-A – Временное Международное свидетельство об охране судна – на бланке соответствующей Администрации;
- 8.4.5 – Заявка на одобрение Плана охраны судна / освидетельствование охраны судна:
- 8.4.6 – Лист опроса относительно соответствия Плана охраны судна (ПОС) требованиям Кодекса ОСПС;
- 8.4.6-2 – Контрольный лист освидетельствования охраны судна;
- 8.4.6-4 – Контрольный лист освидетельствования охраны судна для получения Временного СвОС;
- 8.4.6-5 – Контрольный лист по анализу отчета оценки охраны судна, рассмотрению и одобрению Плана охраны судна на соответствие требованиям Кодекса ОСПС;
- 8.4.7 – Письмо об одобрении Плана охраны судна;
- 8.4.8 – Акт о недостатке / наблюдении;
- 8.4.9 – Отчет по ОСПС, об одобрении Плана охраны судна / об освидетельствовании охраны судна;
- 8.4.22 – Уведомление об аннулировании Свидетельства ОСПС (СвОС);
- 8.4.23 – Поручение на освидетельствование по ОСПС.

При передаче права освидетельствований по МКУБ и/или по ОСПС между классификационными обществами, выполняющими положения *ПТ 9 / ПТ 24* (см. п. 4.1 / п. 4.2 настоящего документа, соответственно), должна использоваться форма *ТС*.

При наличии не закрытых несоответствий / недостатков Компании следует представить в ГУР План(ы) корректирующих (предупреждающих) действий, форма АР.

Лист учета изменений

№ п/п	Идентификационный номер изменения/ дата утверждения изменения	Перечень измененных и дополненных пунктов

Содержание

1 Область распространения ... 2

2 Нормативные ссылки ... 2

3 Термины. Определения. Сокращения ... 4

3.1 Термины и определения ... 4
3.2 Сокращения ... 9

4 Порядок проведения освидетельствований систем управления безопасностью на соответствие требованиям МКУБ, а также судов на соответствие требованиям Кодекса ОСПС ... 10

4.1 Процедурные требования по освидетельствованиям на соответствие требованиям МКУБ ... 10
ВВЕДЕНИЕ ... 10
4.1.*1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ* ... 11
4.1.*1.1 Определения* ... 11
4.1.*1.2 Область распространения и применение* ... 11
4.1.*2. ПОДТВЕРЖДЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ МКУБ* ... 11
4.1.*2.1 Ответственность* РС, как *признанной организации* ... 11
4.1.*2.2 Способность СУБ достигать цели по управлению безопасностью* ... 12
4.1.2.3 Заявка на освидетельствование ... 13
4.1.2.4 Действия РС в отношении потенциальных несоответствий СУБ, оформляемых в соответствии с ПТ-17 МАКО ... 15
4.1.*3. ПРОЦЕСС ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ* ... 17
4.1.*3.1 Проведение освидетельствования* ... 17
4.1.*3.2 Временное и первоначальное освидетельствование* ... 22
4.1.*3.3 Ежегодное подтверждение или возобновление Документа о соответствии* ... 27
4.1.*3.4 Промежуточное подтверждение или возобновление Свидетельств об управлении безопасностью* ... 28
4.1.*3.5 Подготовка к освидетельствованию* ... 29
4.1.*3.6 Выполнение освидетельствования* ... 30
4.1.*3.7 Отчет об освидетельствовании* ... 37
4.1.*3.8 Выполнение корректирующих действий* ... 39
4.1.*3.9 Обязанности Компании в отношении освидетельствований управления безопасностью* ... 43
4.1.*3.10 Обязанности проверяющей группы* ... 43
4.1.*3.11 Действия в отношении значительных несоответствий* ... 44
4.1.*3.12 Аннулирование документов* ... 45
4.1.д1 *Дополнение 1, ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ФИЛИАЛА КОМПАНИИ* ... 45
4.1.д2 *Дополнение 2, ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ГОСУДАРСТВАМИ ФЛАГА И МЕЖДУ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ ОБЩЕСТВАМИ* ... 46
4.1.д3 *Дополнение 3, КОНТРОЛЬ ГОСУДАРСТВА ПОРТА* ... 47
4.1.д4 *Дополнение 4, ТИПЫ СУДНА В ДОКУМЕНТАХ ПО МКУБ* ... 53
4.1.д5 *Дополнение 5, СЦЕНАРИИ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ КОМПАНИИ* ... 54
4.1.д6 *Дополнение 6, СЦЕНАРИИ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ СУДОВ* ... 56
4.1.д7 *Дополнение 7, Уведомление об аннулировании* ДСК или СвУБ ... 58
4.1.д8 *Дополнение 8,* ПОДТВЕРЖДЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ АДМИНИСТРАЦИИ ФЛАГА ... 58
4.2 Процедурные требования по освидетельствованиям на соответствие требованиям ОСПС ... 60
Введение ... 60
4.2.*1 Область распространения и применение* ... 60

4.2.*2* *Определения* ... 60
4.2.*3* *Критерии освидетельствования* ... 60
4.2.*4* *Обязанности Компании* ... 61
4.2.*5* *Одобрение Плана охраны судна* ... 62
4.2.*6* *Освидетельствование судов* ... 63
4.2.*7* *Недостатки и последующие корректирующие действия* ... 64
4.2.*8* *Выдача и подтверждение Международного свидетельства об охране судна (СвОС)* ... 67
4.2.*9* *Вступительное и заключительное совещания* ... 68
4.2.*10* *Отчеты об одобрении планов и освидетельствованиях* ... 68
4.2.*11* *Обязанности, связанные с освидетельствованиями* ... 69
4.2.*12* *Аннулирование свидетельств* ... 70
4.2.*13* *Действия после задержаний Контролем государства порта* ... 70
4.2.д1 *Дополнение 1, Минимальные требования сценариев проведения освидетельствований по ОСПС* ... 71
4.2.д2 *Дополнение 2, Применение Кодекса ОСПС к плавучим сооружениям* ... 73
4.2.д3 *Дополнение 3, Уведомление об аннулировании Свидетельства ОСПС (СвОС)* ... 73
4.3 Руководство по определению роли признанной в области охраны организации в отношении использования вооруженных охранников и сооружения цитаделей на борту судов, которым угрожает пиратство в Индийском океане ... 74
4.4 Рекомендации о совмещении освидетельствований по МКУБ и по ОСПС, а также сроков действия СвУБ и СвОС ... 77
4.4.*1 Введение* ... 77
4.4.*2 Определения* ... 77
4.4.*3 Проведение совмещенных освидетельствований судна по МКУБ и по ОСПС* ... 77
4.4.*4 Согласование* сроков *СвУБ и СвОС путем проведения совмещенных освидетельствований* ... 77
4.5 Процедура передачи права на освидетельствование систем управления безопасностью и охраной ... 78
Введение ... 78
Применение ... 78
4.5.*1* *Определения* ... 78
4.5.*2* *Общие положения* ... 78
4.5.*3* *Обязательства* РС как *принимающего общества и переписка* ... 78
4.5.*4* *Обязательства* РС как *теряющего общества и переписка* ... 80
4.5.*5* *Прочие требования* ... 80
4.5.д1 *Дополнение* 1 *Способы связи* ... 80

5 Отчетные документы ... 82

gost.e-ecolog.ru