Приложение № 5

**5. МКУБ И КОММЕНТАРИИ К НЕМУ**

5.1. Область применения (комментарий)

Настоящий концептуальный комментарий Международного Кодекса по Управлению Безопасной Эксплуатацией Судов и Предотвращением Загрязнения предназначен для использования независимыми аудиторами по МКУБ при ДВ АМК при проведении работ по освидетельствованию судов и судоходных компаний на соответствие требованиям МКУБ.

При разработке комментариев использовался Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ), принятый ИМО (резолюция А.741(18)), и получивший обязательный статус в соответствии с требованиями главы IX "Управление безопасной эксплуатацией судов" Конвенции СОЛАС-74.

5.2. Применение МКУБ Компаниями (комментарий)

Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения учреждает свод международных стандартов (правил и норм) по безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения, опирающихся на международно-признанное понимание системных положений по безопасности мореплавания. Его цели состоят в обеспечении безопасности эксплуатации судов и мореплавания, предотвращения несчастных случаев или гибели людей, избежания причинения ущерба окружающей, особенно морской среде и имуществу. При разработке и внедрении системы управления безопасностью судоходные Компании должны использовать "Типовое положение по управлению безопасностью на морском транспорте", утвержденное Администрацией.

Оценивая соответствие СУБ судоходной компании требованиям

обязательных норм и правил, аудитору следует оформлять выводы в виде предложений или рекомендаций. Важно, чтобы компания имела возможность выработки самостоятельного решения, которое наиболее полно учитывает её особенности.

Независимый аудитор должен признавать, что каждая компания разрабатывает и внедряет СУБ в таком виде, который при безусловном выполнении требований МКУБ в наибольшей степени подходит к особенностям организации работы и эксплуатации судов.

5.3. Процесс освидетельствования (комментарий)

Проверка СУБ судоходной компании на соответствие требованиям

МКУБ не отменяет освидетельствований, необходимых для выдачи других конвенционных документов. Соответствие СУБ Компании

требованиям МКУБ не освобождает персонал, участвующий в управлении или эксплуатации судна/судов, от других возложенных на них обязанностей.

Независимое освидетельствование осуществляется посредством сбора объективных доказательств эффективности действия СУБ, опросом берегового и судового персонала, проверки документации по СУБ, наблюдения за деятельностью Компании/судна и условиями этой деятельности.

Независимое освидетельствование - это выборочный контроль и поэтому, если несоответствия не выявлены и о них не сообщается, то это не значит, что их нет в проверяемой судоходной компании.

5.4. Принципы построения комментариев

В комментариях приводится официальный текст перевода

Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предупреждением загрязнения на русский язык с соответствующими пояснениями.

5.5. Комментарии по применению МКУБ аудиторами

8.5.1. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ ЗАГРЯЗНЕНИЯ (МКУБ)\*

5.5.2. Преамбула

1. Цель настоящего Кодекса состоит в обеспечении международного

стандарта по управлению безопасной эксплуатацией судов и

предотвращением загрязнения.

2. Ассамблея приняла Резолюцию А.443(XI), которой она предложила

всем правительствам принять необходимые меры для защиты капитана судна, надлежащим образом выполняющего свои обязанности в отношении безопасности на море и защиты морской среды.

3. Ассамблея также приняла Резолюцию А.680(17), которой она,

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

4. Признавая, что нет двух одинаковых судоходных компаний или

судовладельцев и что суда эксплуатируются в самых различных условиях, Кодекс основывается на общих принципах и целях.

5. Кодекс изложен в общих понятиях, с тем, чтобы он смог получить

широкое применение. Несомненно, различные уровни управления на берегу или на море потребуют различных уровней знания и понимания изложенных вопросов.

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

5.5.3. 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.5.4. 1.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

5.5.5. Параграф 1.1.1.

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

Комментарий: В комментариях используется официальный перевод МКУБ, приведенный в приложении к приказу Роскомрыболовства N 165 от 18 октября 1995 г.

5.5.6 Параграф 1.1.2.

1.1.2. Компания означает владельца судна или любую другую

организацию, или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по

бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за

эксплуатацию судна от судовладельца и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые МКУБ (норма МКУБ).

Комментарий: В комментариях рассматриваются Компании, эксплуатирующие Торговые суда всех типов, пассажирские суда, танкеры а также рыбопромысловые суда, приемотранспортные, вспомогательные, суда специального назначения, и другие грузовые суда, зарегистрированные в морских портах Российской Федерации.

5.5.7. Параграф 1.1.3.

1.1.3. Администрация означает правительство государства, под

флагом которого судно имеет право плавать (норма МКУБ).

Комментарий: В соответствии со ст. 5 пункт 1 Кодекса торгового мореплавания сударственное управление в области торгового мореплавания осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере морского транспорта, а также федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции. Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) — является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, по управлению государственным имуществом, а также правоприменительные функции в сфере морского и речного транспорта, в том числе в отношении морских рыбных портов в целях развития транспортного комплекса. Находится в ведении Министерства транспорта Российской Федерации.

В соответствии со статьей 5 пункт 3 и статьей 6 пункт 3 Кодекса

торгового мореплавания РФ в Российской Федерации Администрацией государства флага для организаций, а также граждан, деятельность которых связана с использованием судов рыбопромыслового флота и промысла водных биологических ресурсов является Государственный комитет Российской Федерации по рыболовству, осуществляющий государственный надзор за:

- соблюдением международных договоров Российской Федерации,

относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства

Российской Федерации о торговом мореплавании в отношении судов рыбопромыслового флота;

- охраной человеческой жизни на море;

- дипломированием членов экипажей судов, используемых для

промысла водных биологических ресурсов;

- государственной регистрацией судов рыбопромыслового флота и

прав на них.

5.5.8. 1.2. ЦЕЛИ

5.5.9. Параграф 1.2.1.

1.2.1. Цели Международного кодекса по управлению безопасностью

состоят в обеспечении безопасности на море, предотвращении несчастных случаев или гибели людей и избежании причинения ущерба окружающей среде, в частности морской среде, и имуществу (норма МКУБ).

Комментарий: Система управления безопасностью Компании должна обеспечивать достижение предусмотренных кодексом целей.

5.5.10. Параграф 1.2.2.

1.2.2. Цели компании, связанные с управлением безопасностью,

должны, среди прочего:

.1 обеспечить безопасную практику эксплуатации судов и безопасные

для человека условия труда;

.2 ценить все идентифицированные риски, связанные с судами, персоналом и окружающей средой и организовать соответствующую защиту от них;

.3 постоянно улучшать навыки берегового и судового персонала,

относящиеся к управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, связанным как с безопасностью, так и защитой окружающей среды (норма МКУБ).

Комментарий: В соответствии с требованиями ИМО, цели обязательного применения МКУБ должны обеспечивать:

1. соответствие обязательным нормам и правилам, относящимся к

безопасной эксплуатации судов и защите окружающей среды; и

2. эффективное внедрение и принуждение со стороны Администрации.

Эффективное принуждение со стороны Администрации должно включать проверку соответствия СУБ требованиям МКУБ, а также проверку соответствия требованиям обязательных норм и правил.

Обязательное применение МКУБ должно обеспечивать поддержку и поощрение того, чтобы принимались во внимание применимые кодексы, руководства и стандарты, рекомендованные ИМО, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской индустрии.

Цели Компании охватывают эффективное и постоянное

функционирование СУБ, и в значительной степени зависят от оперативного и упреждающего совершенствования функций СУБ как части МКУБ.

5.5.11. Параграф 1.2.3.1.

1.2.3. Система управления безопасностью должна обеспечивать:

.1 выполнение обязательных норм и правил; (норма МКУБ).

Комментарий: Выполнение судоходной Компанией обязательных норм и правил является одним из основных критериев определения соответствия СУБ Компании требованиям МКУБ. Компания несет ответственность за получение и поддержание, в пределах установленных сроков действия, всех сертификатов и документов, необходимых для эксплуатации судна. Выявление просроченных документов свидетельствует о том, что СУБ Компании функционирует неэффективно.

Компания должна представить независимому аудитору все документы, включая конвенционные и классификационные, относящиеся к мероприятиям, проводимым Компанией для обеспечения соответствия требованиям обязательных норм и правил. Представленные документы могут быть проверены аудитором на предмет их подлинности и достоверности.

5.5.12. Параграф 1.2.3.2.

1.2.3.2. чтобы принимались во внимание применимые кодексы,

руководства и стандарты, рекомендованные Организацией,

Администрациями, классификационными обществами и организациями морской отрасли (норма МКУБ).

Комментарий: Аудитор не может требовать от Компании обязательного соответствия рекомендованным кодексам, руководствам и стандартам, но он может рекомендовать Компании использование их в своей деятельности для предупреждения появления несоответствий.

В период освидетельствования независимому аудитору должны быть предъявлены объективные доказательства того, что Компания проводит систематический анализ рекомендованных кодексов, руководств и стандартов.

5.5.13. 1.3. ПРИМЕНЕНИЕ

Требования настоящего Кодекса могут применяться ко всем судам.

5.5.14. Параграф 1.4.

1.4. Функциональные требования к системе управления безопасностью (СУБ).

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

1. политику в области безопасности и защиты окружающей среды;

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

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

4. порядок передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения

положений настоящего Кодекса;

5. порядок подготовки к аварийным ситуациям и действий по их

устранению; и

6. порядок проведения внутренних проверок и обзора управления (норма МКУБ).

Комментарий: Система управления безопасностью является неотъемлемой частью общей системы управления предприятием ее основной производственной деятельностью и должна создаваться на базе существующей системы с приведением в полное соответствие с международными стандартами (нормами и правилами). При расхождении международных и национальных стандартов Компания должна руководствоваться более жесткими требованиями. Международные и национальные стандарты, если в том возникает необходимость, могут быть дополнены не противоречащими им собственными требованиями Компании.

Функциональные требования в сжатой форме характеризуют основные элементы СУБ рыбопромысловой Компании, а их детализация представлена в соответствующих главах и параграфах МКУБ.

Аудитору должны быть представлены все необходимые документы, включая инструкции и процедуры, регламентирующие выполнение рыбопромысловой Компанией функциональных требований и позволяющие обеспечить соответствие им СУБ Компании. Независимому аудитору также должны быть представлены перечни возможных рисков, которые могут привести к аварийным ситуациям и планы действий в этих ситуациях.

5.5.15. 2. ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ И

ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

5.5.16. Параграф 2.1.

2.1. Компания должна выработать политику в области безопасности и

защиты окружающей среды, которая предусматривает пути достижения целей, указанные в пункте 1.2. (норма МКУБ).

Комментарий: В политике Компании должны быть определены и документально оформлены цели, реализуемые в системе управления безопасностью и предусматривающие постоянное совершенствование СУБ Компании (п.5.5.9.), а также способы их достижения (п.5.5.10).

Политика Компании должна иметь вид краткого и четко

сформулированного заявления, ясно определяющего цели Компании и способы их достижения. Политика Компании должна быть подписана Руководителем Компании и таким образом засвидетельствована обязательность выполнения положений политики персоналом компании.

Цели Компании в области управления безопасностью могут быть

установлены с превышением требований МКУБ. Такие цели и требования, направленные на повышение безопасности и предотвращение загрязнения, должны поддерживаться и одобряться аудитором.

5.5.17. Параграф 2.2.

2.2. Компания должна обеспечить реализацию и проведение этой

политики персоналом как в море, так и на берегу на всех уровнях

организации (норма МКУБ).

Комментарий: Стратегия внедрения политики по управлению безопасностью должна быть выбрана одновременно с выработкой самой политики. Она в обязательном порядке должна включать план внедрения политики на судах.

Для реализации плана внедрения политики и поддержания

работоспособности СУБ, Компания должна выделить необходимые ресурсы и персонал.

Руководство Компании должно обеспечить, чтобы весь персонал

правильно понимал содержание политики и чтобы она отражала

приверженность высшего руководства целям Компании. Поэтому весь персонал Компании должен быть ознакомлен с политикой. Исходя из проводимых Компанией мероприятий - персонал должен четко понимать их направленность и надлежащим образом выполнять свои конкретные обязанности, которые входят в сферу его деятельности. Общая и специфическая ответственность внутри Компании должна быть ясно определена. Мероприятия, с помощью которых политика будет претворяться в жизнь, должны быть скоординированы с целью обеспечения безопасной и эффективной работы Компании.

5.5.18. 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КОМПАНИИ

5.5.19. Параграф 3.1.

3.1. Если ответственным за эксплуатацию судна является

юридическое лицо, иное чем судовладелец, то судовладелец должен

сообщить Администрации полное имя и подробные данные об этом лице (норма МКУБ) .

Комментарий: Не обязательно судовладелец должен отвечать за выполнение требований МКУБ. Эти обязанности могут быть возложены на Компанию, которая осуществляет оперирование судном. Судовладелец должен заключить с такой Компанией специальный договор и в этом случае Документ о соответствии может быть выдан Компании, эксплуатирующей судно.

Компания, эксплуатирующая судно и отвечающая за выполнение

требований МКУБ, может заключить контракт (договор, соглашение) с третьей стороной (субподрядчиком) на выполнение специфических функций, относящихся к эксплуатации судна (например, укомплектование судов экипажем, техническое обслуживание и ремонт и т.п.). В этом случае Компания должна четко определить роль и функции, выполняемые таким субподрядчиком, в своей системе управления безопасностью.

Любая ответственность в СУБ, возлагаемая на третью сторону

(субподрядчика), является ответственностью Компании.

Аудитор должен убедиться в том, что судовладелец сообщил

необходимые данные о Компании Администрации.

Аудитор должен убедиться в том, что Компания контролирует все

функции, связанные с СУБ, выполняемые субподрядчиками. Компания несет ответственность и должна иметь необходимые объективные доказательства того, что субподрядчики работают в соответствии с политикой и процедурами Компании.

5.5.20. Параграф 3.2.

3.2. Компания должна определить ответственность, полномочия и

взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление,

выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающей на них влияние, и оформить это в виде документов (норма МКУБ).

Комментарий: Причиной необходимости документирования ответственности и должностных обязанностей персонала Компании является то, что Компания должна быть уверена в том, что персонал вовлеченный в систему управления безопасностью знает, что ожидается от них для эффективной работы системы.

Информация об ответственности, полномочиях, взаимоотношениях и связи между ключевым, с точки зрения управления безопасностью и предотвращения загрязнения, персоналом как на берегу, так и на судах должны быть определены и оформлены документально.

Компанией должны быть определены и зафиксированы уровни

компетенции для занятия должностей на всех уровнях управления

Компанией. Руководство Компанией должно быть уверено, что береговой и судовой персонал обладает достаточными опытом и квалификацией для выполнения своих обязанностей.

Компания должна идентифицировать и оформить документально все взаимоотношения, внутренние и внешние, на берегу и на судах. Также необходимо определить и документально зарегистрировать все линии связи, по которым может происходить обмен информацией между капитаном судна и береговыми организациями.

Аудитору должны быть представлены подробная структурная схема

Компании и должностные инструкции персонала как на берегу, так и на судах, с обязательным выделением структурных подразделений и персонала, выполняющих соответствующие функции по управлению безопасностью и предотвращением загрязнения.

5.5.21. Параграф 3.3.

3.3. Компания несет ответственность за обеспечение того, чтобы

были предусмотрены достаточные ресурсы и поддержка с берега, с тем, чтобы назначенное лицо или лица могли выполнять свои обязанности (норма МКУБ).

Комментарий: Все рыбопромысловые Компании, в зависимости от количества эксплуатируемых судов, включая суда, взятые в аренду на условиях бербоут-чартера, подразделяются на:

- малые - от одного до пяти рыбопромысловых судов;

- средние - от шести до двенадцати рыбопромысловых судов;

- крупные - свыше двенадцати рыбопромысловых судов.

И если требования к минимальной численности и квалификации

судового персонала содержатся в ряде международных и национальных нормативных актах, то необходимость формулирования аналогичных требований к береговому персоналу вытекает из целого ряда положений МКУБ - главы 3, 4 и 10, параграфы 1.2.2, 1.4 и особенно параграфа 3.3.

При освидетельствовании рыбопромысловых Компаний аудитор должен руководствоваться следующими минимальными требованиями к численности и квалификации берегового персонала, задействованного в СУБ.

**Минимальные требования к структуре малой Компании**

Для выполнения требований МКУБ в малой Компании (эксплуатирующей от одного до пяти судов), допускается

иметь одно назначенное лицо, в соответствии с пунктом 5.5.22.

настоящего положения, с условием его подмены на время отсутствия

(отпуск, командировка, болезнь и т.п.) специалистом, отвечающим

требованиям указанного параграфа. Ответственность указанного

специалиста за функционирование СУБ должна быть документально оформлена.

Для решения вопросов, связанных с технической эксплуатацией

флота, судоремонтом, освидетельствованием и предотвращением

загрязнения окружающей среды, иметь одного специалиста (судовой

механик, судовой электромеханик), имеющего квалификацию не ниже II разряда и рабочего диплома старшего механика самого крупного судна, эксплуатируемого Компанией, с условием его подмены на время отсутствия (отпуск, командировка, болезнь и т.п.) соответствующим специалистом, принятым на работу временно.

**Минимальные требования к структуре средней Компании**

Средняя судовладельческая Компания (эксплуатирующая от 6 до 12

судов), помимо назначенного лица, указанного в пункте 5.5.22., обязана иметь в своей структуре как минимум два подразделения, подчиняющихся заместителю Генерального директора по безопасности мореплавания. Одно подразделение, отвечающие за безопасность мореплавания, ведение промысла и радиосвязь, а также подразделение, курирующее техническую эксплуатацию судов и предотвращение загрязнения окружающей среды. Численность вышеупомянутых подразделений и квалификация специалистов, в каждом конкретном случае, согласовывается с администрацией морского порта, к которому приписаны суда. При этом используется следующий критерий: на пять - шесть судов Компании – один куратор по каждой специальности, включая назначенное лицо (по вопросам безопасности мореплавания, технической эксплуатации и предотвращения загрязнения) и один куратор на 12 судов по радиосвязи и электронавигационному оборудованию.

**Минимальные требования к структуре крупной Компании**

Крупная судовладельческая Компания (эксплуатирующая свыше 12

промысловых судов) должна, помимо ответственного лица по безопасности мореплавания и ведения промысла, включить в управленческую структуру должность главного инженера (или иное должностное лицо в ранге заместителя Генерального директора), на которого возлагается руководство технической эксплуатацией флота, вопросы ремонта судов, координация сотрудничества с Классификационным обществом по техническим вопросам.

Радиотехническая служба (отдел), по усмотрению руководства

Компании, может входить в состав службы безопасности мореплавания. При определении количественного состава сотрудников каждой службы (отдела) используется следующий приблизительный критерий:

- по вопросам безопасности мореплавания и ведения промысла - один

куратор на 6 судов;

- по вопросам механико-судовой службы и предотвращения

загрязнения - один куратор на 6 судов;

- по вопросам связи и электрорадионавигации - один куратор на 12

судов.

Малая Компания может заключить "Договор об обслуживании в области обеспечения безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения" с крупной судовладельческой Компанией или фирмой, специализирующейся на оказании подобных услуг и имеющей соответствующее свидетельство. Указанный договор в обязательном порядке подлежит согласованию с администрацией морского порта и регистрации в Агенстве морского и речного флота и в Госкомрыболовстве РФ. При согласовании "Договора об оказании услуг в области безопасности мореплавания", в обязательном порядке, необходимо проверять соответствие количества кураторов критериям, приведенным выше, с количеством судов, взятых на обслуживание. Компания, взявшая на себя обязательство по обеспечению безопасности мореплавания и ведению промысла другой Компании или других Компаний, несет ответственность за состояние ее(их) СУБ наравне с судовладельцем и в ней должна быть внедрена и освидетельствована собственная СУБ. Договор не освобождает Компанию от обязанности иметь в постоянном штате назначенных лиц.

Аудитору должны быть предоставлены объективные доказательства о выполнении указанных выше требований.

5.5.22. 4. НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО (ЛИЦА)

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и

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

Комментарий: Назначенное лицо должно быть квалифицированным, компетентным и профессионально подготовленным в области обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения.

Для обеспечения прямого доступа к руководству Компании на самом

высоком уровне управления назначенное лицо должно быть в ранге не ниже заместителя руководителя рыбопромысловой Компании и иметь:

* морское образование по специальности "Судовождение на морских путях",
* звание лица командного состава по рабочему диплому не ниже, чем это предусмотрено "Положением о дипломировании персонала» для самого крупного судна, эксплуатируемого Компанией;
* иметь стаж работы в должности капитана не менее трех лет и в береговых подразделениях Компании, осуществляющих контроль за безопасной эксплуатацией судов;
* объективное доказательство прохождения подготовки по

утвержденной Администрацией программе, удостоверяющее знание и понимание МКУБ.

Назначенное лицо должно проводить анализ и накопление информации, влияющей на безопасную эксплуатацию каждого судна, начиная с первичной информации от капитана судна и заканчивая проведением внутреннего аудита.

Для формирования взаимоотношений и взаимопонимания между

назначенным лицом и судовым персоналом назначенное лицо должно посещать суда. Если назначенное лицо не посещает суда, независимый аудитор должен тщательно проверить эффективность работы линий связи между судном и берегом. Кроме того, отсутствие таких визитов может служить доказательством недостаточности выделяемых ресурсов, в соответствии с требованиями п.3.3 МКУБ.

Если капитан судна является владельцем Компании, эксплуатирующей только это судно, и все функции по управлению

безопасностью и предотвращением загрязнения выполняются на борту судна, то назначенное лицо на берегу не требуется.

5.5.23. 5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КАПИТАНА

5.5.24. Параграф 5.1.

5.1. Компания должна четко определить и оформить в виде

документов ответственность капитана в отношении (норма МКУБ):

Комментарий:

* В соответствии с Кодексом торгового мореплавания РФ и Устава службы на судах РФ капитан является высшим должностным и доверенным лицом Компании на судне;
* Компания должна определить и документально оформить

ответственность и обязанности капитана с учетом организационной структуры, типа судна и вида его эксплуатации.

5.5.25. Параграф 5.1.1.

Реализации политики компании в области безопасности и защиты

окружающей среды (норма МКУБ):

Комментарий:

* Внедрение системы управления безопасностью на борту судна является ответственностью капитана. Для выполнения эффективного внедрения СУБ судна капитан должен получить необходимую помощь от береговых подразделений и иметь объективное доказательство прохождения обучения по утвержденной Администрацией программе, удостоверяющее знание и понимание МКУБ.
* Эффективность работы СУБ судна должна проверяться внутренними аудиторами Компании.

5.5.26. Параграф 5.1.2.

Заинтересованности экипажа судна в соблюдении этой политики (норма МКУБ):

Комментарий:

* Компания должна подробно познакомить, как минимум, старший комсостав с системой управления безопасностью Компании с тем, чтобы обеспечить понимание им целей и политики в области управления безопасностью и предотвращением загрязнения;
* Обязанностью Капитана является передача и разъяснения этой информации остальному экипажу и побуждение его к соблюдению требований Компании с объяснением выгоды, которую получит судовой персонал от соблюдения политики Компании поэтому вопросу;
* Данная цель может быть достигнута посредством бесед капитана или назначенного им старшего комсостава с членами экипажа при назначении на судно, при проведении учебных тревог и внутреннего аудита СУБ;
* Эффективность реализации политики в области безопасности и предотвращения загрязнения должна быть проверена независимым аудитором посредством опроса членов экипажа.

5.5.27. Параграф 5.1.3

Издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и

простой форме (норма МКУБ):

Комментарий:

* Приказы капитана по судну, записи в журнале распоряжений по вахте на мостике, расписания по тревогам и т.д. должны выполняться на рабочем языке Компании и излагаться в простой форме, исключающей возможность двойного толкования.

5.5.28. Параграф 5.1.4

Проверки выполнения предъявляемых требований (норма МКУБ):

Комментарий:

* Процесс проведения проверок на судне должен быть непрерывным и выполняться теми лицами экипажа, кто получил на это соответствующие полномочия от Капитана.
* Указанные полномочия должны быть оформлены документально.
* Общая ответственность за проведение проверок, касающихся безопасности и эффективности работы судна, лежит на Капитане.
* Итоги проверок должны быть документально оформлены в виде контрольных листов, обзоров и регулярных или периодических отчетов.
* Когда это необходимо документы должны быть подписаны проверяющим лицом.
* Результаты проверок должны подтвердить, что СУБ функционирует правильно, а сами проверки проводятся квалифицированным персоналом, назначенным для их выполнения.

Основные моменты работы СУБ, требующие проверки:

* правильность внедрения и функционирования СУБ;
* что все процедуры и инструкции СУБ понимаются персоналом и используются в качестве руководства к действию;
* что персонал понимает свои должностные обязанности и следует им;
* что проводится ознакомление вновь пребывающего члена экипажа;
* что учения, связанные с безопасностью и предотвращением

загрязнения, проводятся регулярно в соответствии с судовым

планом;

* что обязательные нормы и правила известны персоналу и
* используются им в повседневной работе;
* что система технического обслуживания охватывает все составные части судна;
* что судно имеет все необходимые документы и сертификаты для выполнения планируемого рейса.

Аудитор осуществляет инспекцию выполнения требований пункта

5.1.4. путем непосредственного просмотра документально оформленных материалов о проверках и/или во время бесед с членами экипажа.

5.5.29. Параграф 5.1.5

Периодического пересмотра СУБ и передачи сообщений о

недостатках СУБ Компании (норма МКУБ):

Комментарий: Пересмотр СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления.

* Капитан несет ответственность за своевременность передачи

информации о любых изменениях и недостатках в СУБ, относящихся к эксплуатации судна.

* Информация о недостатках или несоответствиях в СУБ должна включать предложения по корректирующим действиям и, по возможности, рекомендации по улучшению СУБ.
* Компания должна определить периодичность и процедуру анализа СУБ со стороны капитана, которая должна выполняться не реже одного раза в год. К анализу СУБ может привлекаться старший комсостав. Лучше всего выполнять анализ на основе данных получаемых при проведении внутреннего аудита. Любые выводы и рекомендации, вытекающие из анализа, должны быть переданы в Компанию для изучения и одобрения, и только после этого могут быть внедрены на борту судна.

5.5.30. Параграф 5.2.

Компания должна обеспечить, чтобы СУБ, применяемая на судне,

содержала четкое подтверждение полномочий капитана. Компания должна установить в СУБ, что капитан обладает основными полномочиями и ответственностью для принятия решений относительно безопасности и предотвращения загрязнения, а также для обращения к компании с просьбой об оказании необходимой помощи (норма МКУБ): .

Комментарий: В соответствии с международным правом Капитан обладает наивысшими полномочиями на борту судна. Поэтому СУБ должна в обязательном порядке содержать это положение и указание на то, что капитан имеет полную свободу действий, которые необходимо предпринять для безопасности экипажа, окружающей среды, судна и груза.

Высшие полномочия капитана применимы во всех обстоятельствах.

Аудитор должен проверить, что Компания документально оформила полномочия и ответственность капитана в отношении судовых операций, предписанных Резолюцией ИМО А.443(XI) "Решение капитана относительно безопасности на море и защиты морской среды".

5.5.31. 6. РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ

Комментарий: Одним из фундаментальных требований МКУБ является ресурсное

обеспечение СУБ Компании и практически все разделы кодекса в той или

иной степени затрагивают этот вопрос.

Под ресурсами понимается:

* персонал;
* материальные ресурсы;
* финансовые ресурсы;
* нормативно-правовые документы, определяющие порядок исполнения работ и проверок.

Главным элементом СУБ Компании является персонал. Для

осуществления промысла, обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения и достижения своих уставных целей, Компания должна набирать квалифицированный, компетентный и профессионально подготовленный персонал.

Минимальные требования к численности берегового персонала

приведены в комментариях к параграфу 3.3 МКУБ.

В процессе освидетельствования аудитор должен проверять

достаточность выделяемых Компанией материальных и финансовых ресурсов на создание и поддержание своей СУБ. Требования к нормативно правовой документации, как одному из ресурсов, сформулированы в главе 11.

5.5.32. Параграф 6.1.1.

6.1. Компания должна обеспечить, чтобы капитан:

.1 имел надлежащую квалификацию для управления судном (норма МКУБ) ;

Комментарий: До назначения на судно Компания должна проверить квалификацию капитана и удостовериться, что он имеет:

* морское базовое образование, для крупнотоннажных судов – высшее морское базовое образование;
* дипломы, сертификаты и свидетельства, предусмотренные

международными и национальными нормативно-правовыми

документами, удостоверяющие квалификацию, компетентность,

профессиональную подготовленность и медицинскую пригодность к морской службе;

* достаточный опыт практической деятельности, подтвержденный стажем работы капитаном, дублером капитана на судах;
* аттестацию ГКР РФ, подтверждающую квалификацию, компетентность, профессиональную и деловую подготовленность к должности капитана, а также отзывы, полученные от других работодателей;
* объективное доказательство прохождения подготовки по

утвержденной ГКР РФ программе, удостоверяющее знание и

понимание МКУБ, и отвечает дополнительным требованиям, установленным Компанией.

5.5.33. Параграф 6.1.2.

.2 был полностью осведомлен о СУБ Компании (норма МКУБ) ;

Комментарий:

* Компания должна обеспечить, чтобы Капитан хорошо знал все установленные требования, относящиеся к безопасности управления и предотвращению загрязнения и регламентируемые МКУБ, и был полностью знаком с СУБ Компании;
* Независимый аудитор должен оценить знания капитана о МКУБ и СУБ Компании в период освидетельствования судна.
* Независимому аудитору должны быть представлены отчетные документы об участии капитана в регулярных совещаниях с руководством Компании, об участии в работе семинаров и прохождении специальной подготовки по МКУБ.

5.5.34. Параграф 6.1.3.

.3 получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей (норма МКУБ) .

Комментарий: В СУБ судна должна быть включена информация о назначенном лице и других контактных лицах из числа берегового персонала Компании, облеченных соответствующими полномочиями для оказания необходимой поддержки Капитану при выполнении им своих обязанностей для того, чтобы при необходимости Капитан мог обратиться к ним и получить помощь и поддержку в любое время.

Примерами оказания капитану необходимой поддержки могут служить:

* своевременное обеспечение судна всем необходимым снабжением;
* внимательное и быстрое реагирование на обнаруженные недостатки в СУБ;
* Независимый аудитор по МКУБ должен получить объективные доказательства получения поддержки Капитаном со стороны берегового персонала Компании.

5.5.35. Параграф 6.2.

6.2. Компания должна обеспечить, чтобы каждое судно было

укомплектовано квалифицированными, дипломированными и годными в медицинском отношении моряками согласно международным и национальным требованиям (норма МКУБ) .

Комментарий: Каждая судоходная Компания должна предусмотреть в СУБ порядок комплектования экипажей судов квалифицированным и опытным персоналом и оформить его документально.

Общие стандарты по дипломированию и подготовке рыбаков при назначении на судно для лицензированного и не лицензированного персонала определены в Международной Конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 года.

Судовой персонал должен иметь:

* морское базовое образование (для командного состава, как

правило, высшее или среднее специальное в объеме программ

признанных и полномочных на то морских учебных заведений);

* дипломы, сертификаты и свидетельства, предусмотренные

международными и национальными нормативно-правовыми

документами, удостоверяющие квалификацию, компетентность,

профессиональную подготовленность и медицинскую пригодность к морской службе;

* достаточный опыт практической деятельности, подтверждаемый стажем работы в занимаемой должности или дублером при первоначальном назначении на должность командного состава, служебным продвижением и видами обучения;
* для комсостава (капитан, старший помощник и старший механик) объективное доказательство прохождения подготовки по утвержденной Администрацией программе, удостоверяющее знание и понимание МКУБ.

Компания должна выработать и документально оформить кадровую политику, в которую в обязательном порядке включить требования в отношении годности членов экипажа в медицинском отношении.

Компания должна иметь документально оформленную систему подбора персонала и процедуру, определяющую порядок найма персонала на работу.

В случае, если прием на работу или укомплектование судна экипажем

осуществляется через агента по найму, Компания должна иметь процедуру для проверки того, что агенты соблюдают кадровую политику Компании.

Компания должна установить порядок проверки профессиональной подготовленности персонала, в том числе знания и понимание политики Компании в области безопасного управления и предотвращения загрязнения при направлении на суда и назначении на должность. Проверки должны проводиться на берегу и судах в соответствии с нормативными положениями береговых кадровых подразделений и документально оформляться.

Доказательством годности моряка в медицинском отношении может быть своевременное прохождение им медицинских освидетельствовании в установленные Администрацией сроки.

Вступление в должность судового персонала осуществляется после

подписания должностной инструкции и инструктажа на рабочем месте.

Компания должна иметь процедуры для определения необходимости проведения переподготовки персонала, составления плана переподготовки и контроля за его выполнением.

5.5.36. Параграф 6.3.

6.3 Компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление нового персонала и лиц, получивших новые назначения, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на них обязанностями. Должны быть определены, оформлены в виде документов, предоставлены экипажу до выхода в рейс основные инструкции, которые необходимо соблюдать (норма МКУБ).

Комментарии: 6.3. 1. Компания должна вести процедуры, обеспечивающие должное ознакомление персонала и персонала, переведенного на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на него обязанностями. Должны быть определены, оформлены в виде документов и предоставлены экипажу инструкции, с которыми необходимо ознакомиться до выхода в море.

6.3.2. В СУБ судна должны быть включены документально оформленные процедуры и инструкции, описывающие процесс ознакомления с эксплуатационными документами, аварийным расписанием, оборудованием мостика, машинного отделения и другими судовыми мероприятиями для надлежащего выполнения своих обязанностей до выхода судна в море.

6.3.3. Особое внимание необходимо обращать при замене командного состава. Под новым назначением понимается назначение на новое судно, назначение на другую работу или должность или первое назначение после найма на работу в Компанию.

6.3.4. Само ознакомление может быть организовано следующим образом:

* подготовка на судне в качестве дублера или стажера;
* изучение судна во время нахождения его в порту;
* использование учебных пособий (видеоматериалы, руководства и инструкции по эксплуатации);
* использование тренажера по СУБ.

6.3.5. Факт ознакомления должен быть документально оформлен.

6.3.6. Инструкции определяют основные обязанности членов экипажа судна в пределах судовой организации и позволяют осуществить подготовку персонала до начала исполнения ими своих должностных обязанностей на борту судна. Эти инструкции могут включать ответственность, полномочия и взаимосвязь между членами экипажа, вовлеченными в СУБ. К ним, например, относятся инструкция по спуску спасательной шлюпки, инструкция по системам пожаротушения и т.п.

6.3.7. Особое внимание аудитор по МКУБ должен обратить на организацию процесса передачи дел капитана и комсостава. Факт передачи должен быть документально оформлен.

5.5.37. Параграф 6.4.

6.4 Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, участвующий в СУБ Компании, правильно понимал соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства (норма МКУБ).

Комментарий: 6.4.1. Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, связанный с СУБ компанией, надлежащим образом понимал соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства.

6.4.2. Компания должна разработать специальные процедуры, обеспечивающие контроль за знанием и соблюдением береговым и судовым персоналом международных и национальных нормативно-правовых документов, к которым относятся:

* международные конвенции в области безопасности мореплавания;
* международные конвенции в области рыболовства;
* резолюции ИМО;
* правовая основа Парижского и Токийского меморандумов;
* национальные законодательные и нормативные акты, отраслевые документы и правила классификационных обществ. Назначенное лицо отвечает за координацию этой работы и снабжение Компании необходимыми нормативно-правовыми документами, а также за контроль и обновление их в офисе Компании и на судах. 6.4.3. Компания должна создать библиотеки на берегу и судах, где можно было бы получить документы, регламентирующие вопросы безопасности. Вся документация должна контролироваться, т.е. в Компании и на судах должен быть перечень, содержащий полное название документа, дату его последней ревизии, дату издания и другие идентификаторы.

6.4.4. Требования нормативно-правовых документов могут быть включены в инструкции по эксплуатации, должностные инструкции и функциональные обязанности персонала.

5.5.38. Параграф 6.5.

6.5. Компания должна установить и поддерживать процедуры для

определения подготовки персонала, необходимой для СУБ и

обеспечить такой подготовкой весь персонал, участвующий в СУБ (норма МКУБ).

Комментарий: 6.5.1. Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур для определения любой подготовки, которая может потребоваться для обеспечения СУБ, а также обеспечить такой подготовкой весь соответствующий персонал.

6.5.2. Обязательность подготовки берегового и судового персонала по МКУБ вытекает из главы 4 и параграфов 1.2.2.3, 6.1.2, 8.2 и особенно

данного параграфа. В соответствии с требованиями Госкомрыболовства РФ подготовка по МКУБ должна осуществляться по двухступенчатой схеме и включать в себя:

* базовую подготовку в освидетельствованных центрах подготовки по МКУБ;
* дополнительную подготовку (инструктаж) по МКУБ в рыбопромысловых Компаниях.

Подобная схема позволяет построить систему подготовки берегового

и судового персонала по МКУБ на основе единых стандартов обучения,

закрепленных соответствующими Положениями, под контролем

Госкомрыболовства РФ, но при этом не исключает изучение специфики СУБ каждой Компании.

6.5.3. Для определения объема дополнительной подготовки по МКУБ Компания должна выявить все важные с точки зрения безопасности управления и предотвращения загрязнения, действия на берегу и ключевые операции на борту каждого из принадлежащих Компании судов с тем, чтобы обеспечить весь персонал, участвующий в решении этих задач, необходимой подготовкой.

6.5.4. Компания должна определить все потенциально опасные ситуации, которые могут возникнуть на судах и обеспечить получение персоналом необходимых навыков по недопущению и устранению таких ситуаций.

К потенциально опасным ситуациям могут быть отнесены:

* пожары в любом из помещений судна;
* загрязнение окружающей среды нефтепродуктами;
* другие виды загрязнения;
* "человек за бортом";
* спасательные операции;
* аварийные ситуации и т.п.

6.5.5. Компания должна вести учет проведения такой подготовки, а также перечни лиц прошедших ее.

6.5.6. Независимый аудитор должен проверить наличие у берегового и судового персонала необходимых сертификатов, являющихся объективным доказательством прохождения базовой подготовки по МКУБ, и документально оформленных процедур, регламентирующих дополнительную подготовку по МКУБ.

5.5.39. Параграф 6.6.

6.6. Компания должна установить процедуры, обеспечивающие

получение судовым персоналом соответствующей информации

по СУБ на рабочем языке или языках, которые он понимает (норма МКУБ).

Комментарий: 6.6.1. Компания должна установить процедуры, обеспечивающие получение судовым персоналом соответствующей информации по СУБ на рабочем языке или языках, которые он понимает.

6.6.2. Береговой и судовой персонал должен быть ознакомлен с СУБ Компании, включая используемые методы и критерии оценки эффективности системы. Для этого Компания должна установить рабочий язык (языки) и определить требуемый уровень знания его для командного и рядового состава. Все процедуры и инструкции должны быть написаны на рабочем языке в простой и ясной форме. Объем и содержание документации должны быть определены, исходя из понимания судовым персоналом своих функциональных обязанностей.

6.6.3. В случае, если прием на работу или укомплектование судна экипажем осуществляется через агента по найму, Компания должна иметь процедуру для проверки того, что агенты осуществляют отбор кандидатов с учетом знания рабочего языка Компании.

5.5.40. Параграф 6.7.

6.7. Компания должна обеспечить, чтобы судовой персонал был

способен эффективно общаться при выполнении им своих

обязанностей, относящихся к СУБ (норма МКУБ).

Комментарий: 6.7.1. Компания должна обеспечить, чтобы судовой персонал был способен эффективно общаться при выполнении им своих обязанностей, относящихся к СУБ.

6.7.2. Возможность общения судового персонала на рабочем языке является одним из основных требований МКУБ. Поэтому аудитор должен проверить все процедуры, касающиеся комплектования судового экипажа с точки зрения обеспечения эффективного общения персонала при выполнении им своих функциональных обязанностей и в аварийных ситуациях. Для этого Компания должна иметь объективные доказательства того, что весь персонал владеет рабочим языком.

5.5.41. 7. РАЗРАБОТКА ПЛАНОВ ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ НА СУДАХ

7. Компания должна установить процедуры, разработки планы и

инструкции, включая соответствующие контрольные листы, по ключевым судовым операциям, в отношении безопасности персонала, судна и защиты окружающей среды. Задачи, связанные с проведением ключевых операций на судах, должны быть определены и поручены квалифицированному персоналу (норма МКУБ).

Комментарий: 7.1. Компания должна установить порядок подготовки планов и инструкций относительно проведения основных операций на судне, касающихся безопасности судна и предотвращения загрязнения. Различные, связанные с этим задачи должны быть определены и поручены квалифицированному персоналу.

7.1.2. Компания, определив и учтя все потенциально возможные риски, связанные с ведением промысла и мореплаванием, должна составить планы проведения судовых операций, определить порядок и технологию их выполнения. Для этой цели в СУБ судна должны быть представлены все ключевые операции, которые влияют на безопасность и предотвращение загрязнения, и предусмотрено их нахождение в управляемых условиях для обеспечения надлежащего, в соответствии с требованиями классификационного общества, состояния судна и безопасности персонала.

7.1.3. Под управляемыми условиями понимается наличие необходимых процедур и детальных инструкций, описывающих порядок действий при выполнении ключевых операций, контрольных листов и допусков к производству работ. Причем очень важно осуществлять постоянный контроль за правильностью выполнения ключевых операций и проверять соответствие их инструкциям.

7.1.4. Примерами судовых операций, неправильное осуществление которых может привести к возникновению опасных ситуаций, могут быть: несение вахты, бункеровка, организация технического обслуживания оборудования.

7.1.5. Анализ выполнения ключевых операций должен делаться на основе имеющейся статистики, практического опыта, наблюдений и обсуждений, желательно в рабочей обстановке. Вся эта информация должна быть использована при разработке процедур или инструкций. 7.1.6. Процедура должна содержать пошаговое выполнение ключевой операции или задачи безопасным и правильным способом.

7.1.7. Планы, процедуры и инструкции должны основываться и учитывать соответствующие обязательные международные и национальные нормы и правила, применимые конвенции, кодексы, руководства и стандарты.

7.1.8. Кроме того, Компания должна ссылаться на технические руководства организаций рыбной отрасли, классификационных обществ и производителей оборудования. Акцент должен делаться на предупредительные и профилактические действия. Все процедуры и инструкции должны быть написаны просто и понятно.

7.1.9. Особое внимание Компания должна обращать на точное выполнение инструкций в критических ситуациях и при определении уровня компетенции персонала.

7.1.10. Примерами критических операций могут служить, плавание при тяжелых погодных условиях или плохой видимости, бункеровка и швартовка в море и т.п. Компания должна выработать требования к уровню компетенции и подготовленности персонала, который был бы достаточен для определения ключевых операций и выполнения необходимых действий, описанных в планах, процедурах и инструкциях.

7.1.11. В ходе освидетельствования, аудитор должен получить доказательства того, что:

* планы, процедуры и инструкции, произвольно выбранные аудитором, включают требования обязательных норм правил;
* Компания установила требования для лиц, несущих ответственность за разработку планов, процедур и инструкций по ключевым и критическим операциям;
* ключевые операции проводятся в управляемых условиях. Для этого необходимо осуществить наблюдение за проведением некоторых из операций и проверить, соответствует ли порядок их выполнения процедурам и инструкциям.

7.1.12. Аудитор должен выставить несоответствие, если планы, процедуры и инструкции Компании не внедрены, отсутствуют требования к уровню компетенции персонала, процедуры по определению ключевых операций не выполняются и порядок осуществления ключевой операции не соответствует процедуре или инструкции.

5.5.42. 8. ГОТОВНОСТЬ К АВАРИЙНЫМ СИТУАЦИЯМ

5.5.43. Параграф 8.1.

8.1 Компания должна определить потенциально возможные аварийные ситуации на судне, и установить процедуры по реагированию при их возникновении (норма МКУБ).

Комментарий: 8.1.1. Компания должна установить порядок выявления, описания возможных аварийных ситуаций на судне и их устранения.

Компания должна осуществлять меры по выявлению потенциально возможных аварийных ситуаций на судне и проводить подготовку персонала к действиям в подобных условиях. Подготовка должна предусматривать:

* идентификацию и описание потенциально возможных аварийных ситуаций;
* разработку берегового и судового планов действий в аварийных ситуациях;
* составление программ обучения и тренировок по отработке

береговым и судовым персоналом действий в аварийных ситуациях;

* предотвращению аварий, локализации и сведению к минимуму их последствий.

8.1.2. Идентификация потенциально возможных аварийных ситуаций должна производиться, исходя из опыта Компании, национальной и международной морской практики по эксплуатации однотипных судов с поправками на конкретные условия использования.

8.1.3. Планы действия берегового и судового персонала в аварийных ситуациях должны быть взаимосвязаны. Порядок установления и поддержания связи между судном и берегом в аварийных ситуациях должен осуществляться в соответствии с Резолюцией А.648(16) "Об основных принципах системы судовых донесений и предъявляемых к ним требованиях". Аудитор может потребовать от Компании демонстрации готовности экипажа к действиям в аварийной ситуации.

8.1.4. Компания должна быть постоянно готова в любое время дня и ночи обеспечить быстрое и эффективное реагирование на аварийные ситуации на судах, а мероприятия позволяющие осуществить такое реагирование должны быть предусмотрены в СУБ Компании.

8.1.5. Аудитор должен проверить наличие окументально оформленных процедур, описывающих действия судового персонала в аварийных ситуациях и обращения к Компании, властям и третьим лицам за помощью. Эти процедуры должны включать обязанности и ответственность, а также порядок взаимодействия судового персонала.

5.5.44. Параграф 8.2.

8.2 Компания должна установить программы обучения экипажа и

учебных тревог по действиям в аварийных ситуациях (норма МКУБ).

Комментарий: 8.2.1. Компания должна составить программу учений экипажа и учебных тревог в условиях аварийной ситуации.

8.2.2. Компания должна составить программы обучения и тренировок берегового и судового персонала по отработке действий в аварийных ситуациях. Программы должны готовиться на основе идентификации потенциально возможных аварийных ситуаций, береговых и судовых планов и включать проверку того, что документально оформленная процедура соответствует аварийной ситуации и является эффективной, а тренировки судового и берегового персонала по практическому применению документально оформленных процедур способствуют улучшению навыков по реагированию на аварийные ситуации.

8.2.3. В дополнение к учебным тревогам, выполняемым в соответствии с международными и национальных нормами и правилами, должны также проводиться тренировки по действиям в потенциально возможных аварийных ситуациях, определенных Компанией в соответствии с параграфом 8.1 МКУБ.

8.2.4. Записи обо всех учебных тревогах и тренировках проведенных на берегу и судах должны сохраняться и обрабатываться. Специально выделенный персонал должен проводить анализ результатов с целью выявления эффективности процедур.

8.2.5. Аудитор должен проверить способность Компании быстро и эффективно реагировать на аварийные ситуации путем проведения учебных тревог и тренировок. Аудитору должны быть представлены объективные доказательства осуществления учебных тревог и тренировок по действиям в ситуациях, предусмотренных Международными Конвенциями, Наставлениями по борьбе за живучесть судна и противопожарную безопасность:

* столкновение;
* посадка на мель;
* потеря управляемости;
* пожар;
* человек за бортом;
* оставление судна;
* промысловое происшествие;
* штормовое предупреждение;
* поиск и спасение;
* травма и болезнь;
* разлив нефти и нефтепродуктов;
* аварийный выброс хладогена;
* намотка орудий лова на винт.

5.5.45. Параграф 8.3.

8.3. СУБ должна предусматривать такую береговую организационную структуру, ресурсы и процедуры связи, чтобы Компания могла в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации, связанные с ее судами (норма МКУБ).

Комментарий: 8.3.1. СУБ должна предусматривать мероприятия, обеспечивающие способность компании в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации, связанные с ее судами.

8.3.2. Учебные тревоги и тренировки должны проводиться на регулярной основе для повышения эффективности работы СУБ и уточнения планов действий в аварийных ситуациях.

8.3.3. Компания должна обеспечивать достаточный уровень подготовки персонала, который может быть вовлечен в реальные аварийные ситуации, наличие оборудования, соответствующего аварийной ситуации и поддержку действий судового персонала с берега.

8.3.4. Кроме того, Компания должна иметь надлежащие средства связи и процедуры передачи сообщений для возможности реагирования на аварийную ситуацию в любое время суток.

5.5.46. 9. ДОКЛАДЫ О НЕСОБЛЮДЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ, АВАРИЯХ И

ОПАСНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ АНАЛИЗ

5.5.47. Параграф 9.1.

9.1. СУБ должна включать процедуры, обеспечивающие передачу

сообщений Компании о несоответствиях, несчастных случаях и опасных ситуациях, их расследование и анализ с целью совершенствования безопасности и предупреждения загрязнения (норма МКУБ).

Комментарий: 9.1.1. СУБ должна включать процедуры, обеспечивающие передачу сообщений компании о случаях несоблюдения требований, авариях и опасных ситуациях, их расследовании и анализ с целью повышения безопасности и предотвращения загрязнения.

9.1.2. В СУБ Компании должны быть включены документально оформленные процедуры, предусматривающие незамедлительное представление обязательных докладов обо всех возникших в Компании происшествиях, прямо или косвенно затрагивающих безопасность судового персонала и судов, сохранность имущества и предотвращение загрязнения.

9.1.3. Доклады составляются судовым комсоставом или руководителями береговых подразделений по кругу своих обязанностей и представляются соответственно капитаном или руководителем соответствующей службы в оригинале назначенному лицу, службе безопасности мореплавания и в копии персоналу и организациям, которые должны быть об этом проинформированы. Доклады должны составляться точно и исчерпывающе.

9.1.4. В Компании должны быть разработаны документально оформленные процедуры о мерах по регистрации, изучению, оцениванию и анализу указанных выше докладов и предпринятых действий.

9.1.5. Доклады о несоответствиях, обнаруженных властями порта,

представителями классификационных обществ, рыбоохраны и других

надзорных органов, должны незамедлительно передаваться руководству Компании, сохраняться и анализироваться.

9.1.6. Для подтверждения достоверности докладов, аудитор может запросить сведения об обнаруженных несоответствиях у надзорных органов.

9.1.7. Во время освидетельствования, аудитору должны быть представлены все доклады о несоответствиях, несчастных случаях и опасных ситуациях и их расследованиях, проведенных судовым персоналом и/или Компанией.

9.1.8. Независимый аудитор должен проверить эффективность внедрения документально оформленных процедур, связанных с вышеперечисленными отчетными документами.

5.5.48. Параграф 9.2.

9.2 Компания должна установить процедуры по выполнению корректирующих действия, включая меры направленные на предупреждение повторений (норма МКУБ).

Комментарий: 9.2.1. Компания должна установить порядок действий по устранению выявленных недостатков.

9.2.2. В СУБ Компании должны быть предусмотрены процедуры по выработке корректирующих и предотвращающих действий на основе:

* анализа докладов о несоответствиях;
* результатов расследования несчастных случаев и опасных

ситуаций, происшедших при проведении судовых операций.

Примерами корректирующих действий могут служить:

* внесение изменений в процедуры и/или инструкции;
* улучшение аварийных планов;
* дополнительное обучение или тренировка экипажа;
* повышение качества технического обслуживания.

9.2.3. Компания должна внедрить систему обратной связи для контроля обеспечения уверенности в том, что вся необходимая информация была распространена и достигла соответствующего персонала и судов, после того как произошел аварийный случай или опасная ситуация.

5.5.49. 10. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ СУДНА И

ОБОРУДОВАНИЯ

5.5.50. Параграф 10.1.

10.1. Компания должна установить и поддерживать процедуры,

обеспечивающие техническое обслуживание и ремонт судна в соответствии с нормами и правилами, а также дополнительными требованиями, которые могут быть установлены Компанией (норма МКУБ).

Комментарий: 10.1.1. Компания должна установить порядок обеспечения технического обслуживания и ремонта судна в соответствии с положениями соответствующих норм и правил и любыми дополнительными требованиями, которые могут быть установлены компанией.

10.1.2. Все суда Компании должны иметь систему технического обслуживания (ТО) оборудования, предусматривающую наличие регламентов по техническому обслуживанию судов и судового оборудования, инспекции по контролю технического состояния судов и судового оборудования, соблюдению регламента ТО, выявлению возможных несоответствий, процедур по регистрации, осуществляемого на судах ТО, и учета и движения сменно-запасных частей.

10.1.3. Компания должна определить судовые устройства, оборудование и технические системы, внезапный выход из строя которых порождает опасные или аварийные ситуации.

10.1.4. Техническое обслуживание судна и оборудования должно проводиться в соответствии с процедурами, учитывающими действующие нормы и правила, изложенные в международных и национальных стандартах по безопасности и предотвращению загрязнения, конвенционных и классификационных требованиях и рекомендациях производителей. Кроме того, должны быть предусмотрены документально оформленные процедуры, описывающие порядок анализа информации об отказах, повреждениях, дефектах и других неисправностях, мерах для повышения надежности судна и оборудования, включающие регулярные проверки и испытания резервных и аварийных судовых устройств, оборудования и технических систем, не используемых непрерывно.

10.1.5. При выполнении технического обслуживания судов и судового оборудования сторонними организациями, они должны быть проинформированы о требованиях Компании к организации ТО, а Компания должна иметь возможность контроля систем качества субподрядчиков.

10.1.6. Независимому аудитору должны быть представлены объективные доказательства, подтверждающие, что техническое обслуживание, ремонты и необходимые проверки производятся на плановой, своевременной и безопасной основе.

10.1.7. Компания должна иметь на берегу квалифицированный персонал для обеспечения технической поддержки судовым специалистам, включая снабжение, и слежения за состоянием судов и оборудования, а также организации обратной связи по техническим вопросам.

5.5.51. Параграф 10.2

10.2 При выполнении этих требований Компания должна

обеспечить:

.1 проведение технических осмотров через соответствующие промежутки времени;

.2 передачу сообщений о любом несоответствии с указанием возможной причины;

.3 разработку и выполнение соответствующего корректирующего действия;

.4 наличие отчетных документов по техническому обслуживанию и ремонту судну (норма МКУБ).

Комментарий: 10.2.1. Для выполнения этих требований Компания должна обеспечить проведение инспекций через соответствующие промежутки времени.

10.2.2. В основу системы организации ТО должна быть положена идея непрерывности контроля состояния судна и судового оборудования, превентивность и непрерывность обслуживания. Компания должна обеспечить, чтобы инспекции и осмотры проводились компетентным, квалифицированным и опытным персоналом.

10.2.3. Основным документом, определяющим планирование, организацию и учет технического обслуживания судов в эксплуатации, является судовой план-график. Он отражает регламент ТО. Корректировка план-графика должна осуществляться на основе непрерывного контроля технического состояния судовых конструкций, устройств и оборудования.

10.2.4. Береговой и судовой персонал несет ответственность за качество и своевременность проведения технических осмотров судна и судового оборудования.

10.2.5. Компания должна определить квалификационные требования к персоналу, использовать их при найме на работу и закрепить в должностных инструкциях.

10.2.6. Компания должна разработать документально оформленные процедуры по контролю испытаний и осмотров для проверки того, что установленные требования выполняются.

10.2.7. Вся информация о ТО должна регистрироваться, изучаться,

оцениваться и анализироваться с целью совершенствования системы ТО и СУБ Компании.

10.2.8. Независимому аудитору должны быть представлены документальные доказательства о том, что ТО судна и судового оборудования выполняется в соответствии с системой технического обслуживания и требованиями надзорных органов, классификационных обществ, предприятий рыбной и морской индустрии и т.п.

5.5.52. Параграф 10.2.2.

.1 Для выполнения этих требований Компания должна обеспечить передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с

указанием возможной причины, если она известна.

.2 В СУБ Компании должны быть предусмотрены документально

оформленные процедуры о незамедлительном информировании берегового персонала, выделенного для решения задач, связанных с отказами, повреждениями, дефектами и другими неисправностями, которые могут повлиять на безопасную эксплуатацию судна или могут повлечь за собой риск загрязнения окружающей среды.

.3 В СУБ Компании должны быть предусмотрены процедуры по оповещению соответствующих государственных органов об опасных и аварийных ситуациях, которые могут повлиять на безопасность или привести к загрязнению окружающей среды.

5.5.53. Параграф 10.2.3.

Соответствующие действия по устранению недостатков.

.4 В СУБ компании должны быть включены документально оформленные процедуры по изучению отчетов о несоблюдении требований норм и правил по ТО судна и судового оборудования, произошедших отказах, повреждениях, дефектах и других неисправностях, и выработке корректирующих действий. Ответственность и полномочия персонала занятого изучением и выработкой корректирующих действий должна быть четко определена.

5.5.54. Параграф 10.2.4.

Регистрация этих действий.

.5 Доклады и отчеты по проведенному техническому обслуживанию, отказам, повреждениям, дефектам и другим неисправностям должны регистрироваться, изучаться и анализироваться и предоставляться аудитору по МКУБ при проведении последнего освидетельствования Компании. Отчеты об инспекциях, осмотрах и предпринятых корректирующих действиях должны быть подписаны и зарегистрированы, а также могут включать в себя копии докладов о ТО.

5.5.55. Параграф 10.3.

10.3 Компания должна определить оборудование и технические системы, внезапный отказ в работе которых может создавать опасные ситуации. Система управления безопасностью должна предусматривать специальные меры, направленные на обеспечение работоспособности этого оборудования или систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или технических систем, которые не используются постоянно (норма МКУБ).

Комментарии: 10.3.1. Компания должна установить в СУБ процедуры для определения оборудования и технических систем, внезапный отказ которых может создавать опасные ситуации. СУБ должна предусматривать конкретные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования или систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или технических систем, которые не используются на постоянной основе.

10.3.2. Судовое оборудование и технические системы, внезапный выход из строя которых порождает опасные ситуации, такие как потеря судном хода, управляемости, маневренности, живучести и повреждение систем жизнеобеспечения, должны быть включены в отдельный перечень.

При включении оборудования и технических систем в подобный перечень должны также учитываться результаты изучения их надежности и опыт эксплуатации.

10.3.3. Компания должна предусматривать специальные меры по повышению надежности работы такого судового оборудования и технических систем, а СУБ Компании содержать процедуры по проведению его инспекций и осмотров, а также выполнению контрольных замеров для подтверждения его работоспособности и надежности.

10.3.4. Компания должна обеспечить осуществление регулярных проверок и испытаний резервного, аварийного и неиспользуемого постоянно судового оборудования и технических систем с целью снижения вероятности их внезапного отказа при вводе в эксплуатацию.

10.3.5. Действия по проведению инспекций, осмотров и проверок судового оборудования и технических систем, внезапный выход из строя которых порождает опасные ситуации, должны включаться в процедуры, относящиеся к несению вахты, и/или подготовке судна к выполнению ответственных операций, например, при подготовке судна к выходу в море.

5.5.56. Параграф 10.4.

10.4 Технические осмотры и специальные меры, указанные в 10.2 и 10.3, должны быть включены в текущее техническое обслуживание и ремонт судна в период эксплуатации (норма МКУБ).

Комментарий: 10.4.1. Инспекции, упомянутые в пункте 10.2, а также меры, упомянутые в пункте 10.3, должны включаться в текущее техническое обслуживание и ремонт судна в период эксплуатации.

10.4.2. Система технического обслуживания Компании должна быть единой, информационно целостной и охватывать все вопросы организации, регламентирования и регистрации выполненного ТО, а также контроля, проверки, инспектирования и испытания всего судового оборудования, учета его отказов, повреждений, дефектов, неисправностей и предпринятых мер по их устранению и повышению надежности указанного оборудования. Кроме того, в систему должны включаться процедуры, связанные с организацией материально-технического снабжения, с учетом, движением и расходованием запасных частей.

10.4.3. В СУБ Компании должны быть предусмотрены документально оформленные процедуры, касающиеся сохранения, регистрации, изучения и проведения интегрального анализа всей информации о техническом обслуживании для выработки обоснованных корректирующих действий и совершенствования системы технического обслуживания Компании.

5.5.57. 11. ДОКУМЕНТАЦИЯ

5.5.58. Параграф 11.1.

11.1 Компания должна установить и поддерживать процедуры управления всеми документами и данными, относящимися к СУБ (норма МКУБ).

Комментарий: 11.1.1. Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур контроля всех документов и данных, касающихся СУБ.

11.1.2. В СУБ Компании должны быть включены документально оформленные процедуры, описывающие и регламентирующие управление и контроль документов и данных, касающихся системы управления безопасностью.

11.1.3. Компания должна разработать процедуры для правильной регистрации, идентификации, распространения, сбора, поддержания и размещения всей документации, относящейся к эксплуатации судов и ведению промысла.

11.1.4. Необходимо предпринять меры по структурированию документации. Все документы перед вступлением в силу должны быть утверждены. В СУБ Компании должна быть предусмотрена специальная процедура, определяющая текущий статус документов с целью исключения использования просроченных и неприменимых документов.

11.1.5. Компания должна назначить ответственных лиц за управление и контроль документов, касающихся СУБ.

5.5.59. Параграф 11.2.

11.2 Компания должна обеспечить, чтобы:

.1 действующие документы были доступны во всех подразделениях Компании и на судах;

.2 изменения, вносимые в документы, были рассмотрены и одобрены уполномоченным персоналом;

.3 своевременно изымались утратившие силу документы (норма МКУБ).

Комментарий: 11.2.1. Компания должна обеспечить, чтобы действительные документы были доступны во всех соответствующих местах.

11.2.2. В СУБ Компании должен быть четко определен порядок

распространения учтенных документов, предписанное место хранения и лицо, ответственное за хранение, учет и корректировку. Актуальность документации должна поддерживаться в головном представительстве Компании, а также во всех филиалах и на судах.

11.2.3. На судне должен быть полный комплект документации, относящийся к этому судну.

11.2.4. Компания должна выделить специального человека, обеспечивающего управление, утверждение, ревизию и распространение документации системы управления безопасностью. Эта деятельность должна контролироваться назначенным лицом. Управление документацией на судне является ответственностью капитана.

11.2.5. В ходе освидетельствования, аудитор должен установить, что действующие документы доступны и находятся в установленных местах.

5.5.60. Параграф 11.3.

11.3 Документация, в которой даётся описание и внедрение СУБ может называться "Руководством (Наставлением) по управлению безопасностью". Эта документация должна содержаться в том виде, который Компания считает наиболее эффективным. Каждое судно должно иметь на борту всю относящуюся к нему документацию (норма МКУБ).

Комментарии: 11.3.1. Компания должна обеспечить, чтобы изменения, вносимые в документы, проверялись и одобрялись уполномоченным персоналом.

11.3.1. В СУБ Компании должны быть включены процедуры, определяющие порядок внесения изменений в документы и распространения их в Компании. Персонал, которого касаются вносимые изменения, должен в обязательном порядке привлекаться к обсуждению и внедрению изменений.

11.3.2. Все предложения по изменению существующих документов, поступающие с судов, должны быть утверждены ответственным береговым персоналом и только после этого изданы. Компания должна назначить ответственных лиц, обеспечивающих проверку, одобрение и издание вносимых изменений.

5.5.61. Параграф 11.4.

11.4.1. Компания должна обеспечить, чтобы своевременно изымались устаревшие документы.

11.4.2. В СУБ Компании должны быть предусмотрены процедуры по изъятию из обращения утративших силу документов и обеспечению защиты против их непреднамеренного использования. Любые отмененные документы, сохраняемые согласно обязательных норм и правил или для изучения, должны быть идентифицированы соответствующим образом.

11.4.3. В СУБ Компании должна быть включена процедура, обеспечивающая ведение перечня документов с указанием их актуальной ревизии. Этот перечень должен также содержать информацию об ответственных и местах хранения документов.

8.5.62. Параграф 11.5.

11.5.1. Документы, используемые для описания и внедрения СУБ, могут называться "Руководство по управлению безопасностью".

11.5.2. Документация должна оформляться в том виде, который компания считает наиболее эффективным. Каждое судно должно иметь на борту всю документацию, относящуюся к этому судну.

11.5.3. Основным документом, регламентирующим СУБ Компании, является "Положение по управлению безопасностью", которое определяет политику Компании в области безопасности, цели, организационную структуру и основные положения системы управления безопасностью, в том числе ее применение.

11.5.4. Основным документом, регламентирующим СУБ судна, является "Положение по эксплуатации судна", содержащее судовые операции по безопасному управлению и предотвращению загрязнения, правила и инструкции их выполнения.

11.5.5. СУБ, разработанная и внедренная в Компании, должна удовлетворять всем требованиям МКУБ и обеспечивать реальное выполнение политики Компании в области безопасного управления и предотвращения загрязнения.

11.5.6. СУБ должна быть структурирована и адаптирована к видам

деятельности Компании, ее размеру, традициям и бизнес процессам.

Документация СУБ должна включать в себя береговые и судовые

руководства и быть организована таким образом, чтобы обеспечивать

возможность любому сотруднику Компании, связанному с СУБ,

познакомиться с требованиями и порядком выполнения своих обязанностей.

11.5.7. Компания должна ясно описать взаимодействие СУБ с другими береговыми и судовыми системами и установить необходимые ссылки и связи между ними.

5.5.63. 12. ПРОВЕРКА, ОБЗОР И ОЦЕНКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ КОМПАНИЕЙ

5.5.64. Параграф 12.1.

12.1. Компания должна проводить внутренние ревизии безопасности в целях проверки соответствия мероприятий в области безопасности и предотвращения загрязнения требованиям СУБ (норма МКУБ).

Комментарий: 12.1.1. Компания должна проводить внутренние ревизии безопасности в целях проверки соответствия мероприятий в области безопасности и предотвращения загрязнения требованиям СУБ.

12.1.2. Компания должна на регулярной основе проводить внутренние аудиторские проверки системы управления безопасностью с целью:

* получения подтверждения о том, что деятельность по безопасному управлению и предотвращению загрязнения ведется в Компании

в соответствии с применимыми нормами и правилами или с

отклонением от этих норм и правил;

* определения эффективности и анализа системы управления

безопасностью;

* функционирования и постоянного совершенствования СУБ.

12.1.3. Проверки производятся в береговых подразделениях Компании и на судах на плановой основе. Проверки должны выполняться квалифицированным, компетентным, подготовленным и опытным персоналом, независимым от инспектируемых областей и видов деятельности (не несущим за них прямой ответственности). 12.1.4. Внутренний аудитор по МКУБ должен иметь объективное доказательство прохождения подготовки по МКУБ.

12.1.5. Независимый аудитор должен проверить доклады и отчеты по внутренним проверкам, проведенным Компанией на берегу и на судах для получения объективных доказательств того, что:

* СУБ функционирует не менее 3-х месяцев (при первоначальном освидетельствовании);
* Компания провела не менее одной ежегодной внутренней проверки;
* Компания разрабатывает и выполняет корректирующие действия по результатам внутренних проверок.

12.1.6. Если внутренние проверки проводятся привлеченными консультантами, то независимый аудитор должен проверить, что процедура внутренней проверки выполнялась в соответствии с процедурами СУБ Компании.

5.5.65. Параграф 12.2.

12.2. Компания должна периодически оценивать эффективность СУБ и при необходимости, пересматривать СУБ в соответствии с процедурами, установленными компанией. (норма МКУБ).

Комментарий: 12.2.1. Компания должна периодически оценивать эффективность СУБ и, при необходимости, пересматривать СУБ в соответствии с процедурами, установленными компанией.

12.2.2. Компания должна провести подготовку по МКУБ соответствующего руководящего, берегового и судового персонала, с целью знакомства с СУБ Компании, включая методы и критерии, используемые для оценки эффективности функционирования системы управления безопасностью.

12.2.3. В СУБ Компании должны быть предусмотрены документально оформленные процедуры для анализа эффективности работы системы управления безопасностью. Анализ СУБ с целью определения правильности выбора политики безопасности и ее эффективности должен выполняться не реже одного раза в год.

12.2.4. Планирование и подготовка анализа должны выполняться квалифицированным, подготовленным и опытным персоналом.

12.2.5. Несоответствия, выводы и рекомендации, полученные в результате проведения анализа, должны быть документально оформлены.

12.2.6. На основе утвержденных решений должен быть разработан план действий по их внедрению. Внеплановый анализ эффективности СУБ должен проводиться при:

* внешних аудиторских проверках Компании и судов;
* имевших место случаях травматизма или гибели людей, авариях и происшествиях, связанных с загрязнением окружающей среды;
* проверках, проводимых инспекторами государств флага и порта, классификационных обществ;
* введении в действие новых применимых международных или национальных норм и правил;
* осуществлении структурных и организационных изменений в Компании, пополнении флота судами новых типов, существенных изменениях производственной деятельности Компании.

12.2.7. Независимый аудитор должен проверить наличие объективных доказательств проведения компанией подобного анализа и выполнения корректирующих действий, предпринятых Компанией по результатам анализа работы СУБ.

5.5.66. Параграф 12.3.

12.3. Ревизии и возможные меры по устранению недостатков должны осуществляться в соответствии с процедурами, оформленными в виде документов (норма МКУБ).

Комментарий: 12.3.1. Ревизии и возможные меры по устранению недостатков должны осуществляться в соответствии с процедурами, оформленными в виде документов.

12.3.2. В СУБ Компании должны быть предусмотрены документально оформленные процедуры по проведению внутренних аудиторских проверок, устранению выявленных несоответствий и выполнению корректирующих действий. Внутренняя проверка должна завершаться составлением специального отчета. В нем должна приводиться оценка деятельности проверяемого подразделения или судна, их соответствие применимым нормам и правилам СУБ, выявленные несоответствия.

5.5.67. Параграф 12.4.

12.4. Персонал, осуществляющий ревизии, должен быть независим от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера компании (норма МКУБ).

Комментарий: 12.4.1. Персонал, осуществляющий ревизии, должен быть независим от проверяемых видов деятельности, кроме случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера компании.

12.4.2. Планирование и организация внутренних аудиторских проверок должно осуществляться в соответствии с документально оформленными процедурами, причем лица, осуществляющие внутренний аудит должны быть независимы от проверяемых областей и видов деятельности, т.е. не нести за них прямой ответственности.

5.5.68. Параграф 12.5.

12.5. Результаты ревизий и проверок должны доводиться до сведения всего персонала, ответственного за данный вид деятельности (норма МКУБ).

Комментарий: 12.5.1. Результаты ревизий и проверок должны доводиться до сведения всего персонала, ответственного за данный вид деятельности. О предстоящей проверке руководители береговых подразделений и капитаны судов должны извещаться заблаговременно.

12.5.2. В СУБ Компании должен быть документально оформлен порядок ознакомления ответственного руководства Компании и соответствующего персонала с выявленными несоответствиями, выводами и рекомендациями внутреннего аудитора.

12.5.3. Результаты работы независимого аудитора, изложенные в отчете по итогам внутренний проверки, в обязательном порядке должны обсуждаться с лицами ответственными за инспектируемый вид деятельности и подписываться аудитором, капитаном или руководителем берегового подразделения.

5.5.69. Параграф 12.6.

12.6. Управленческий персонал, ответственный за данный вид деятельности, должен своевременно принять меры по устранению обнаруженных недостатков (норма МКУБ).

Комментарий: 12.6.1. Управленческий персонал, ответственный за данный вид деятельности, должен своевременно принять меры по устранению обнаруженных недостатков.

12.6.2. В СУБ Компании должны быть предусмотрены документально оформленные процедуры по контролю, за своевременным принятием мер по устранению обнаруженных аудитором несоответствий.

5.5.70. 13. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ, ПРОВЕРКА И КОНТРОЛЬ

5.5.71. Параграф 13.1.

13.1. Судно должно эксплуатироваться компанией, получившей документ о соответствии требованиям, относящимся к этому судну (норма МКУБ).

Комментарий: 13.1.1. Судно должно эксплуатироваться компанией, получившей документ о соответствии требованиям, относящимся к этому судну.

13.1.2. Выдача документов Компании и судам осуществляется Адми1нистрацией государства флага или организацией, действующей по поручению Администрации.

13.1.3. После положительного прохождения освидетельствования на соответствие требованиям МКУБ, Компании выдается Документ о соответствии; а судну - Свидетельство об управлении безопасностью.

Свидетельство об управлении безопасностью выдается судну, только в том случае, если Компания имеет Документ о соответствии, относящийся к судам данного типа.

5.5.72. Параграф 13.2.

13.2. Документ о соответствии требованиям должен выдаваться каждой компании, отвечающих требованиям МКУБ Администрацией, организацией, признанной Администрацией или правительством страны, с которой компания ведет свои дела по поручению Администрации. Это документ должен приниматься как доказательство того, что компания способна выполнять требования Кодекса (норма МКУБ).

Комментарий: 13.2.1 Документ о соответствии требованиям должен выдаваться каждой компании, отвечающей требованиям МКУБ, Администрацией, организацией, признанной Администрацией, или правительством страны, с которой компания ведет свои дела, по поручению Администрации. Этот документ должен приниматься как доказательство того, что компания способна выполнять требования Кодекса.

13.2.2. Документ о соответствии выдается Компании после прохождения освидетельствования СУБ Компании на соответствие требованиям МКУБ и получения объективных доказательств, подтверждающих, что СУБ соответствует требованиям МКУБ и функционирует эффективно.

5.5.73. Параграф 13.3.

13.3. Копия такого документа должна находиться на судне с тем, чтобы капитан по требованию мог предъявить его для проверки Администрацией или признанной ею организацией. (норма МКУБ).

Комментарий: 13.3.1. Копия такого документа должна находиться на судне, с тем, чтобы капитан, по требованию, мог предъявить его для проверки Администрацией или признанной ею организацией.

13.3.2. Компания должна направить копию Документа о соответствии на каждое судно и в каждое структурное подразделение.

5.5.74. Параграф 13.4.

13.4. Свидетельство, именуемое Свидетельством об управлении безопасностью должно выдаваться судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией. Администрация, выдавая Свидетельство должна убедиться, что компания и ее управление на судне действуют в соответствии с одобренной СУБ. (норма МКУБ).

Комментарий: 13.4.1. Свидетельство, именуемое Свидетельством об управлении безопасностью, должно выдаваться судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией. Администрация, выдавая Свидетельство, должна убедиться, что компания и ее управленческий состав на судне действуют в соответствии с одобренной СУБ.

13.4.2. Свидетельство об управлении безопасностью должно выдаваться судну после положительного прохождения освидетельствования Компании на соответствие требованиям МКУБ и получения объективных доказательств, подтверждающих, что система управления безопасностью на судне соответствует требованиям одобренной СУБ Кампании и функционирует эффективно.

13.4.3. Компания должна обеспечить, чтобы копии Свидетельств об управлении безопасностью, выданные судам Компании, охваченным СУБ, находились в ее главном офисе.

5.5.75. Параграф 13.5

13.5. Администрация или организация, признанная Администрацией должна периодически проверять надлежащее функционирование одобренной судовой СУБ. (норма МКУБ).

Комментарий: 13.5.1. Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащее функционирование одобренной судовой СУБ.

13.5.2. Срок действия Документа о соответствии и Свидетельства об управлении безопасностью составляет три года. Каждый из документов должен подтверждаться Администрацией или организацией, признанной Администрацией, периодическими освидетельствованиями, которые должны проводиться ежегодно в период 3 (трех) месяцев до и после установленной даты их действия.