

Переклад затверджений

Генеральний директор Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)

27 грудня 2019 р.

(підпис)

О. В. Стефанішина
(ініціали та прізвище)

2006R0336 — UA — 11.12.2008 — 002.001 — 1

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

► **V** РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 336/2006

від 15 лютого 2006 року

про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в межах Співтовариства та про скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3051/95

(Текст стосується ЄЕП)

(OB L 64, 04.03.2006, С. 1)

Зі змінами та доповненнями, внесеними:

Офіційний вісник

	№	сторінка	дата
► <u>M1</u> Регламентом Комісії (ЄС) № 540/2008 від 16 червня 2008 року	L 157	15	17.06.2008
► <u>M2</u> Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1137/2008 від 22 жовтня 2008 року	L 311	1	21.11.2008

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

► **V** РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 336/2006

від 15 лютого 2006 року

про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в межах Співтовариства та про скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3051/95

(Текст стосується ЄЄП)

(ОБ L 64, 04.03.2006, С. 1)

Зі змінами та доповненнями, внесеними:

Офіційний вісник

	№	сторінка	дата
► <u>M1</u> Регламентом Комісії (ЄС) № 540/2008 від 16 червня 2008 року	L 157	15	17.06.2008
► <u>M2</u> Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1137/2008 від 22 жовтня 2008 року	L 311	1	21.11.2008



РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 336/2006

від 15 лютого 2006 року

про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в межах Співтовариства та про скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3051/95

(Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства і, зокрема його статтю 80(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету ⁽¹⁾,

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору ⁽¹⁾,

Оскільки:

(1) Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню, далі — «МКУБ», ухвалено Міжнародною морською організацією (ММО) в 1993 році. Цей Кодекс поступово став обов'язковим для більшості суден закордонного плавання після ухвалення в травні 1994 року Глави IX «Управління безпечною експлуатацією суден» Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС) 1974 року.

(2) ММО внесла до МКУБ зміни і доповнення шляхом ухвалення Резолюції MSC.104(73) 5 грудня 2000 року.

(3) Настанови щодо імплементації МКУБ адміністраціями ухвалено Резолюцією ММО А.788(19) 23 листопада 1995 року. До цих Настанов внесено зміни і доповнення Резолюцією А.913(22), ухваленою 29 листопада 2001 року.

(4) На підставі Регламенту Ради (ЄС) № 3051/95 від 8 грудня 1995 року про управління безпекою пасажирських накатних поромів (пасажирські пороми типу ро-ро) ⁽²⁾ МКУБ став обов'язковим на рівні Співтовариства після набуття чинності 1 липня 1996 року для всіх пасажирських поромів типу ро-ро, що здійснюють регулярні перевезення до та з портів держав-членів, внутрішнє і закордонне плавання, незалежно від їхнього прапора. Це був перший крок до забезпечення однакової та узгодженої імплементації МКУБ у всіх державах-членах.

(5) З 1 липня 1998 року МКУБ став обов'язковим відповідно до положень глави IX СОЛАС для компаній, що експлуатують пасажирські судна, у тому числі високошвидкісні пасажирські судна, нафтові танкери, танкери-хімовози, газовози, навалювальні судна та вантажні високошвидкісні судна з валовою місткістю 500 тонн і більше для закордонного плавання.

(6) З 1 липня 2002 року МКУБ став обов'язковим для компаній, що експлуатують інші вантажні судна та мобільні морські бурові установки з валовою місткістю 500 тонн і більше для закордонного плавання.

(7) Безпека людського життя на морі та охорона довкілля можуть бути ефективно покращені шляхом чіткого та обов'язкового застосування МКУБ.

(8) Бажано застосовувати МКУБ безпосередньо до суден, які плавають під прапором держави-члена, а також до суден, незалежно від їхнього прапора, що здійснюють виключно внутрішнє плавання або регулярні перевезення до та з портів держав-членів.

(9) Ухвалення нового Регламенту прямого застосування повинне забезпечити виконання МКУБ за умови, що держави-члени самі вирішуватимуть, чи застосовувати Кодекс до суден, незалежно від їхнього прапора, які експлуатуються виключно в портових зонах.

(10) Тому Регламент (ЄС) № 3051/95 необхідно скасувати.

⁽¹⁾ ОВ С 302, 07.12.2004, с. 20.

⁽²⁾ ОВ L 320, 30.12.1995, с. 14. Регламент з останніми змінами і доповненнями, внесеними Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2099/2002 (ОВ L 324, 29.11.2002, с.1).

(11) Якщо держава-член вважає, що компаніям на практиці складно дотримуватися конкретних положень частини А МКУБ щодо певних суден чи категорій суден, що здійснюють виключно внутрішнє плавання у такій державі-члені, вона може відступити повністю або частково від таких положень, ухваливши інструменти, що забезпечують рівноцінне досягнення цілей Кодексу. Держава-член може для таких суден та компаній встановити альтернативні процедури сертифікації та верифікації.

(12) Необхідно взяти до уваги Директиву Ради 95/21/ЄС від 19 червня 1995 року про контроль суден державою порту ⁽³⁾.

(13) Також необхідно взяти до уваги Директиву Ради 94/57/ЄС від 22 листопада 1994 року про загальні правила і стандарти для організацій, які здійснюють перевірку та огляд суден, та про відповідну діяльність морських адміністрацій ⁽⁴⁾, щоб визначити визнані організації для цілей цього Регламенту, а також Директиву Ради 98/18/ЄС від 17 березня 1998 року про правила і стандарти безпеки для пасажирських суден ⁽⁵⁾ з метою встановлення сфери застосування цього Регламенту до пасажирських суден внутрішнього плавання.

(14) Інструменти, необхідні для внесення змін і доповнень до додатка II, необхідно ухвалювати відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року про процедури здійснення імплементаційних повноважень, наданих Комісії ⁽⁶⁾.

(15) З огляду на те, що цілі цього Регламенту, а саме, покращення управління безпекою і безпечної експлуатації суден, а також запобігання забрудненню із суден, не можуть бути достатньою мірою досягнуті державами-членами, а можуть бути краще досягнуті на рівні Співтовариства, Співтовариство може ухвалювати інструменти відповідно до принципу субсидіарності, як визначено статтею 5 Договору. Згідно з принципом пропорційності, як встановлено у згаданій статті, цей Регламент не виходить за межі необхідного для досягнення таких цілей,

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

Стаття 1

Ціль

Ціллю цього Регламенту є покращення управління безпекою і безпечної експлуатації суден, а також запобігання забрудненню із суден, вказаних у статті 3(1), шляхом забезпечення дотримання компаніями, які експлуатують такі судна, МКУБ шляхом:

- (a) встановлення, впровадження та належного обслуговування компаніями бортових та берегових систем управління безпекою; та
- (b) здійснення контролю за такими системами адміністраціями держав прапора і порту.

Стаття 2

Терміни та означення

Для цілей цього Регламенту застосовуються такі терміни та означення:

- (1) «МКУБ» означає Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню, ухвалений Міжнародною морською організацією на підставі Резолюції Асамблеї А.741(18) від 4 листопада 1993 року зі змінами та доповненнями, внесеними Резолюцією Комітету з безпеки на морі MSC.104(73) від 5 грудня 2000 року, і викладений у додатку I до цього Регламенту в оновленій редакції;
- (2) «визнана організація» означає орган, визнаний відповідно до Директиви 94/57/ЄС;
- (3) «компанія» означає власника судна або будь-яку іншу організацію чи особу, таку як керівник або фрахтувальник судна без екіпажу, які перебрали на себе відповідальність за експлуатацію судна від власника судна та які, перебравши таку відповідальність, погодилися взяти на себе всі обов'язки і відповідальність, передбачені МКУБ;
- (4) «пасажирське судно» означає судно, у тому числі високошвидкісне судно, що перевозить більше

⁽³⁾ ОВ L 157, 07.07.1995, с. 1. Директива з останніми змінами і доповненнями, внесеними Директивою Європейського Парламенту і Ради 2002/84/ЄС (ОВ L 324, 29.11.2002, с. 53).

⁽⁴⁾ ОВ L 319, 12.12.1994, с. 20. Директива з останніми змінами і доповненнями, внесеними Директивою 2002/84/ЄС.

⁽⁵⁾ ОВ L 144, 15.05.1998, с. 1. Директива з останніми змінами і доповненнями, внесеними Директивою Комісії 2003/75/ЄС (ОВ L 190, 30.07.2003, с. 6).

⁽⁶⁾ ОВ L 184, 17.07.1999, с. 23.

12 пасажирів, або пасажирський підводний апарат;

(5) «пасажир» означає будь-яку особу, крім:

(a) капітана та членів екіпажу або інших осіб, найнятих на роботу або залучених у будь-якій ролі на борту судна у межах комерційної діяльності такого судна; та

(b) дитини віком до одного року;

(6) «високошвидкісне судно» означає високошвидкісне судно, як визначено в оновленій редакції Регламенту X-1/2 СОЛАС. До високошвидкісного пасажирського судна застосовуються обмеження, вказані в статті 2(f) Директиви 98/18/ЄС;

(7) «вантажне судно» означає судно, у тому числі високошвидкісне судно, що не є пасажирським судном;

(8) «закордонне плавання» означає морський рейс з порту держави-члена чи будь-якої іншої держави в порт за межами такої держави або навпаки;

(9) «внутрішнє плавання» означає рейс у морських районах з порту держави-члена в той самий або інший порт у межах такої держави-члена;

(10) «регулярне перевезення» означає серію переходів судна для обслуговування руху між тими самими двома або більше пунктами:

(a) відповідно до опублікованого розкладу; або

(b) здійснюючи настільки регулярні або часті переходи, що вони стають упізнаваною систематичною серією;

(11) «пасажирський пором типу ро-ро» означає морське пасажирське судно, як визначено в главі II-1 СОЛАС в оновленій редакції;

(12) «пасажирський підводний апарат» означає мобільне судно для перевезення пасажирів, яке головним чином експлуатується під водою і встановлюється на опорну поверхню, таку як надводне судно або берегові об'єкти, для моніторингу та для виконання однієї або більше з таких операцій:

(a) підзарядки джерела живлення;

(b) поповнення запасів повітря високого тиску;

(c) підзарядки системи життєзабезпечення;

(13) «мобільна морська бурова установка» означає судно, здатне брати участь у бурових роботах з дослідження або експлуатації ресурсів, що знаходяться під морським дном, такі як рідкі або газоподібні вуглеводні, сірка або сіль;

(14) «валова місткість» означає валову місткість судна, визначену відповідно до Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 року, або, у випадку суден, що здійснюють виключно внутрішнє плавання та місткість яких не виміряно згідно з вказаною Конвенцією, валова місткість судна, визначена відповідно до національних норм щодо вимірювання місткості суден.

Стаття 3

Сфера застосування

1. Цей Регламент застосовується до таких типів суден та до компаній, що їх експлуатують:

(a) вантажні судна та пасажирські судна, які плавають під прапором держави-члена і здійснюють закордонне плавання;

(b) вантажні судна та пасажирські судна, які здійснюють виключно внутрішні плавання, незалежно від їхнього прапора;

(c) вантажні судна та пасажирські судна, що експлуатуються для регулярних перевезень з та в порти держав-членів, незалежно від їхнього прапора;

(d) мобільні морські бурові установки, що експлуатуються під керівництвом держави-члена.

2. Цей Регламент не застосовується до таких типів суден та до компаній, що їх експлуатують:

(a) військові кораблі, судна для перевезення військ та інші судна, що належать державі-члену або

експлуатуються нею та використовуються тільки для державних некомерційних цілей;

- (b) несамохідні судна, дерев'яні судна примітивної конструкції, яхти і судна для прогулянок, якщо вони не укомплектовані екіпажем і не перевозять більше ніж 12 пасажирів для комерційних цілей;
- (c) риболовні судна;
- (d) вантажні судна або мобільні морські бурові установки з валовою місткістю менше 500 тонн;
- (e) пасажирські судна, крім пасажирських поромів типу ро-ро, у морських районах класу C і D, як визначено в статті 4 Директиви 98/18/ЄС.

Стаття 4

Відповідність

Держави-члени повинні забезпечити дотримання всіма компаніями, що експлуатують судна в межах сфери застосування цього Регламенту, положень цього Регламенту.

Стаття 5

Вимоги до управління безпекою

Судна, вказані в статті 3(1), та компанії, що їх експлуатують, повинні дотримуватися вимог частини А МКУБ.

Стаття 6

Сертифікація і верифікація

Для цілей сертифікації та верифікації держави-члени повинні дотримуватися положень частини В МКУБ.

Стаття 7

Відступ

1. Держава-член може, якщо вона вважає, що компаніям на практиці складно дотримуватися положень параграфів 6, 7, 9, 11 та 12 частини А МКУБ щодо певних суден чи категорій суден, які здійснюють виключно внутрішнє плавання в такій державі-члені, відступити повністю або частково від таких положень, ухваливши інструменти, що забезпечують рівноцінне досягнення цілей Кодексу.
2. Держава-член може встановити альтернативні процедури сертифікації та верифікації для суден та компаній, для яких було ухвалено відступ на підставі параграфа 1, якщо вона вважає складним застосування на практиці вимог, встановлених у статті 6.
3. За обставин, зазначених у параграфі 1 та, у відповідних випадках, у параграфі 2, застосовується така процедура:
 - (a) відповідна держава-член повідомляє Комісію про відступ і про інструменти, які вона має намір ухвалити;
 - (b) якщо протягом шести місяців після повідомлення ухвалено рішення відповідно до процедури, зазначеної в статті 12(2), що запропонований відступ не є виправданим або запропоновані інструменти не є достатніми, то держава-член повинна внести зміни і доповнення або відмовитися від ухвалення запропонованих положень;
 - (c) держава-член оприлюднює будь-які ухвалені інструменти з прямим покликанням на параграф 1 та, у відповідних випадках, на параграф 2.
4. Після відступу на підставі параграфа 1 та, у відповідних випадках, параграфа 2 відповідна держава-член видає свідоцтво згідно з другим параграфом секції 5 частини В додатка II, зазначаючи застосовні експлуатаційні обмеження.

Стаття 8

Дійсність, прийняття та визнання документів

1. Документ про відповідність залишається дійсним протягом п'яти років з дати його видачі. Свідоцтво про управління безпекою залишається дійсним протягом п'яти років з дати його видачі.
2. У випадках поновлення документа про відповідність та свідоцтва про управління безпекою

застосовуються відповідні положення частини В МКУБ.

3. Держави-члени повинні прийняти документи про відповідність, тимчасові документи про відповідність, свідоцтва про управління безпекою та тимчасові свідоцтва про управління безпекою, видані адміністрацією будь-якої іншої держави-члена або від імені такої адміністрації визнаною організацією.

4. Держави-члени повинні прийняти документи про відповідність, тимчасові документи про відповідність, свідоцтва про управління безпекою та тимчасові свідоцтва про управління безпекою, видані адміністраціями третіх країн або від їх імені.

Однак для суден, які залучено до регулярних перевезень, здійснюється верифікація відповідності МКУБ документів про відповідність, тимчасових документів про відповідність, свідоцтв про управління безпекою та тимчасових свідоцтв про управління безпекою, виданих від імені адміністрацій третіх країн, за допомогою будь-яких належних засобів відповідною державою-членом (відповідними державами-членами) або від її (їх) імені, якщо такі документи не були видані адміністрацією держави-члена або визнаною організацією.

Стаття 9

Санкції

Держави-члени повинні встановити правила застосування санкцій у разі порушення положень цього Регламенту і повинні вжити всіх заходів, необхідних для забезпечення виконання таких правил. Передбачені санкції повинні бути ефективними, пропорційними та стримувальними.

Стаття 10

Звітність

1. Держави-члени повинні надавати Комісії звіт про імплементацію цього Регламенту кожні два роки.

2. Комісія повинна відповідно до процедури, зазначеної в статті 12(2), встановити гармонізовану типову форму таких звітів.

3. Комісія повинна за допомогою Європейського агентства морської безпеки та протягом шести місяців після отримання звітів від держав-членів підготувати консолідований звіт щодо імплементації цього Регламенту з будь-якими запропонованими заходами, за необхідності. Такий звіт адресують Європейському Парламенту і Раді.

Стаття 11

Зміни і доповнення

1. Зміни і доповнення до МКУБ можуть бути виключені зі сфери застосування цього Регламенту відповідно до статті 5 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2099/2002 від 5 листопада 2002 року про створення Комітету з безпеки морів і запобігання забрудненню із суден (КБМ) ⁽⁷⁾.

▼ M2

2. Адаптації до додатка II, призначені для зміни та доповнення несуттєвих елементів цього Регламенту, ухвалюють відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, викладеної у статті 12(3).

Стаття 12

Процедура комітету

1. Комісії надає допомогу Комітет з безпеки морів та запобігання забрудненню із суден (КБМ), створений відповідно до статті 3 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2099/2002 ⁽⁸⁾.

2. У разі покликання на цей параграф застосовують статті 5 і 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.

Тривалість періоду, передбаченого статтею 5(6) Рішення 1999/468/ЄС, становить два місяці.

⁽⁷⁾ ОВ L 324, 29.11.2002, с. 1. Регламент зі змінами та доповненнями, внесеними Регламентом Комісії (ЄС) № 415/2004 (ОВ L 68, 06.03.2004, с.10).

⁽⁸⁾ ОВ L 324, 29.11.2002, с. 1.

3. У разі покликання на цей параграф застосовують статтю 5а (1)–(4) та статтю 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.

▼**B**

Стаття 13

Скасування

1. Регламент (ЄС) № 3051/95 скасувати з 24 березня 2006 року.
2. Тимчасові документи про відповідність, тимчасові свідоцтва про управління безпекою, документи про відповідність та свідоцтва про управління безпекою, видані до 24 березня 2006 року, залишаються дійсними до закінчення їх строку дії або до їх наступного підтвердження.

Стаття 14

Набуття чинності

Цей Регламент набуває чинності на 20-ий день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

До вантажних та пасажирських суден, від яких вже не вимагають дотримання положень МКУБ, цей Регламент застосовується з 24 березня 2008 року.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню у всіх державах-членах.

▼В

ДОДАТОК І

**Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню
(Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ))**

Частина А — Імплементация

1. Загальні положення
 - 1.1. Терміни та означення
 - 1.2. Цілі
 - 1.3. Застосування
 - 1.4. Функціональні вимоги до системи управління безпекою (СУБ)
2. Політика забезпечення безпеки і охорони довкілля
3. Відповідальність та повноваження компанії
4. Призначена особа (особи)
5. Відповідальність та повноваження капітана
6. Ресурси і персонал
7. Розроблення планів робіт на борту судна
8. Готовність до аварійних ситуацій
9. Звіти про невідповідності вимогам, аварії і небезпечні події та їх аналіз
10. Технічне обслуговування судна та обладнання
11. Документація
12. Верифікація, перегляд та оцінювання компаніїю

Частина В — Сертифікація і верифікація

13. Сертифікація і періодична верифікація
14. Тимчасова сертифікація
15. Верифікація
16. Форми документів

▼В

МІЖНАРОДНИЙ КОДЕКС З УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕЧНОЮ ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ СУДЕН ТА ЗАПОБІГАННЯМ ЗАБРУДНЕННЮ

(МІЖНАРОДНИЙ КОДЕКС З УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ (МКУБ))

ЧАСТИНА А — ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ

1. Загальні положення

1.1. Терміни та означення

До частин А і В цього Кодексу застосовуються такі терміни та означення:

1.1.1. «Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ)» означає Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню, ухвалений Асамблеєю, зі змінами і доповненнями, які можуть бути внесені організацією.

1.1.2. «Компанія» означає власника судна або будь-яку іншу організацію чи особу, таку як керівник або фрахтувальник судна без екіпажу, які перебрали на себе відповідальність за експлуатацію судна від власника судна та які, перебравши таку відповідальність, погодилися взяти на себе всі обов'язки і відповідальність, передбачені Кодексом;

1.1.3. «Адміністрація» означає уряд держави, під прапором якої має право плавати судно.

1.1.4. «Система управління безпекою» означає структуровану і документовану систему, що надає можливість персоналу компанії ефективно впроваджувати корпоративну політику безпеки та охорони довкілля.

1.1.5. «Документ про відповідність» означає документ, виданий компанії, яка дотримується вимог цього Кодексу.

1.1.6. «Свідоцтво про управління безпекою» означає виданий судну документ, який засвідчує, що компанія та керівництво її судна працюють відповідно до затвердженої системи управління безпекою.

1.1.7. «Об'єктивні докази» означає кількісну або якісну інформацію, записи або констатацію фактів щодо безпеки або наявності та впровадження елементу системи управління безпекою, що базуються на спостереженні, вимірюванні чи випробуванні і можуть бути верифіковані.

1.1.8. «Спостереження» означає констатацію факту під час аудиту управління безпекою, обґрунтовану об'єктивними доказами.

1.1.9. «Невідповідність» означає спостережену ситуацію, за якої об'єктивні докази вказують на невиконання встановленої вимоги.

1.1.10. «Значна невідповідність» означає ідентифіковане відхилення, яке становить серйозну загрозу безпеці персоналу або судна чи серйозний ризик для довкілля, що вимагає вжиття негайних коригувальних дій та включає недостатньо ефективне та недостатньо систематичне виконання вимог цього Кодексу.

1.1.11. «Щорічна дата» означає день та місяць кожного року, які відповідають даті закінчення строку дії відповідного документа або свідоцтва.

1.1.12. «Конвенція» означає Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі 1974 року із внесеними змінами та доповненнями.

1.2. Цілі

1.2.1. Цілями Кодексу є забезпечення безпеки на морі, запобігання травмуванню або смерті людини та уникнення нанесення шкоди довкіллю, зокрема морському середовищу, і пошкодження майна.

1.2.2. Для досягнення цілей компанії щодо управління безпекою необхідно, між іншим:

1.2.2.1. забезпечити безпечні методи експлуатації судна та створення безпечного робочого середовища;

1.2.2.2. встановити запобіжні заходи для захисту від усіх ідентифікованих ризиків; та

1.2.2.3. постійно вдосконалювати навички управління безпекою берегового персоналу і персоналу на борту суден, у тому числі підготовку до аварійних ситуацій, пов'язаних як із безпекою, так і з охороною довкілля.

1.2.3. Система управління безпекою повинна забезпечувати:

1.2.3.1. дотримання обов'язкових правил і норм; та

1.2.3.2. врахування вимог застосовних кодексів, настанов та стандартів, рекомендованих організацією, адміністраціями, класифікаційними товариствами та морськими промисловими організаціями.

1.3. *Застосування*

Вимоги цього Кодексу можуть застосовуватися до всіх суден.

1.4. *Функціональні вимоги до системи управління безпекою (СУБ)*

Кожна компанія повинна розробляти, впроваджувати та обслуговувати систему управління безпекою (СУБ), яка охоплює такі функціональні вимоги:

1.4.1. політика безпеки і охорони довкілля;

1.4.2. інструкції та процедури для забезпечення безпечної експлуатації суден та охорони довкілля згідно з відповідним міжнародним законодавством та законодавством держави прапора;

1.4.3. визначені рівні повноважень та способи комунікації між береговим персоналом і персоналом на борту та всередині кожної команди;

1.4.4. процедури для сповіщень про аварії та невідповідність положенням цього Кодексу;

1.4.5. процедури підготовки до аварійних ситуацій та реагування на них;

1.4.6. процедури проведення внутрішніх аудитів та перегляду системи управління.

2. **Політика безпеки і охорони довкілля**

2.1. Компанія повинна виробити політику безпеки і охорони довкілля, у якій буде описано шляхи досягнення цілей, наведених у параграфі 1.2.

2.2. Компанія повинна забезпечити впровадження і підтримку політики на всіх рівнях організації як на борту судна, так і на березі.

3. **Відповідальність та повноваження компанії**

3.1. Якщо особа, відповідальна за експлуатацію судна, не є його власником, то власник повинен повідомити найменування або прізвище та ім'я такої особи і докладні дані про неї адміністрації.

3.2. Компанія повинна визначити та документально оформити відповідальність, повноваження та взаємовідносини всього персоналу, який керує, виконує та верифікує роботу, що стосується безпеки і запобігання забрудненню та впливає на них.

3.3. Компанія несе відповідальність за забезпечення надання належних ресурсів та берегової підтримки, щоб уможливити виконання призначеною особою або призначеними особами своїх функцій.

4. **Призначена особа (особи)**

Щоб забезпечити безпечну експлуатацію кожного судна та забезпечити зв'язок між компанією і тими, хто перебуває на борту, кожна компанія, за необхідності, повинна призначити особу або осіб на березі, які мають безпосередній доступ до найвищого рівня управління. Відповідальність та повноваження призначеної особи або призначених осіб повинні охоплювати моніторинг аспектів безпеки та запобігання забрудненню під час експлуатації кожного судна та забезпечення надання достатніх ресурсів і берегової підтримки, за необхідності.

5. **Відповідальність та повноваження капітана**

5.1. Компанія повинна чітко визначити та задокументувати відповідальність капітана стосовно:

5.1.1. реалізації політики безпеки і охорони довкілля компанії;

5.1.2. мотивування екіпажу для дотримання такої політики;

5.1.3. видання відповідних наказів та інструкцій у зрозумілій та простій формі;

5.1.4. верифікації дотримання встановлених вимог; та

5.1.5. перегляду СУБ та повідомлення про її недоліки береговим службам управління.

5.2. Компанія повинна забезпечити, щоб СУБ, що застосовується на борту судна, містила чітке

підтвердження повноважень капітана. Компанія повинна встановити в СУБ, що капітан має основні повноваження і відповідальність ухвалювати рішення стосовно безпеки та запобігання забрудненню і звертатися до компанії з проханням про допомогу в разі необхідності.

6. Ресурси і персонал

6.1. Компанія повинна забезпечити, щоб капітан:

6.1.1. мав відповідну кваліфікацію для управління судном;

6.1.2. був повністю ознайомлений із СУБ компанії; та

6.1.3. отримував необхідну підтримку для безпечного виконання капітаном своїх обов'язків.

6.2. Компанія повинна забезпечити, щоб кожне судно було укомплектоване кваліфікованими, сертифікованими та придатними за станом здоров'я моряками відповідно до національних та міжнародних вимог.

6.3. Компанія повинна встановити процедури для забезпечення того, щоб новий персонал і персонал, переведений для виконання нових завдань, пов'язаних із безпекою та охороною довкілля, був належним чином ознайомлений зі своїми обов'язками.

Необхідно визначити, документально оформити та надати екіпажу інструкції, з якими він повинен ознайомитись перед виходом судна у плавання.

6.4. Компанія повинна забезпечити, щоб увесь персонал, залучений до СУБ компанії, мав належне розуміння відповідних правил, норм, кодексів та настанов.

6.5. Компанія повинна встановити і підтримувати процедури для визначення потреб у будь-якому навчанні, яке може бути необхідним для підтримки СУБ та забезпечити проведення такого навчання для всього відповідного персоналу.

6.6. Компанія повинна встановити процедури, за якими персонал судна отримує відповідну інформацію про СУБ робочою мовою або мовами, зрозумілими персоналу.

6.7. Компанія повинна забезпечити, щоб персонал судна міг ефективно спілкуватися під час виконання своїх обов'язків, пов'язаних із СУБ.

7. Розроблення планів проведення робіт на борту судна

Компанія повинна встановити процедури підготовки планів та інструкцій, у тому числі контрольні списки, за необхідності, для проведення основних робіт на борту судна, які стосуються безпеки судна та запобігання забрудненню. Різні пов'язані з цим завдання необхідно визначити та доручити кваліфікованому персоналу.

8. Готовність до аварійних ситуацій

8.1. Компанія повинна встановити процедури виявлення, описання потенційних аварійних ситуацій на борту судна та реагування на них.

8.2. Компанія повинна скласти програми навчань і навчальних тренувань для підготовки до дій в аварійних ситуаціях.

8.3. СУБ повинна передбачати заходи, які забезпечують здатність компанії реагувати в будь-який час на небезпеки, аварії та аварійні ситуації, пов'язані з її суднами.

9. Звіти про невідповідності вимогам, аварії і небезпечні події та їх аналіз

9.1. СУБ повинна включати процедури, що забезпечують передання компанії сповіщень про невідповідності вимогам, аварії та небезпечні ситуації, їх розслідування і аналіз з метою підвищення рівня безпеки та запобігання забрудненню.

9.2. Компанія повинна встановити процедури здійснення коригувальних дій.

10. Технічне обслуговування судна та обладнання

10.1. Компанія повинна встановити процедури, щоб забезпечити технічне обслуговування судна згідно з положеннями відповідних правил і норм та будь-якими додатковими вимогами, які можуть бути встановлені компанією.

10.2. Для виконання таких вимог компанія повинна забезпечити:

- 10.2.1. проведення перевірок через відповідні проміжки часу;
 - 10.2.2. звітування про будь-яку невідповідність вимогам із зазначенням її можливої причини, якщо вона відома;
 - 10.2.3. здійснення відповідних коригувальних дій; та
 - 10.2.4. ведення записів про таку діяльність.
- 10.3. Компанія повинна встановити процедури в СУБ, щоб ідентифікувати обладнання та технічні системи, раптова експлуатаційна відмова яких може призвести до виникнення небезпечних ситуацій. СУБ повинна передбачати конкретні заходи, спрямовані на забезпечення надійності такого обладнання або систем. Такі заходи повинні включати регулярні випробування резервних пристроїв та обладнання або технічних систем, які не використовуються на постійній основі.
- 10.4. Перевірки, зазначені в пункті 10.2, а також заходи, зазначені в пункті 10.3, необхідно включати до поточного технічного обслуговування судна в період експлуатації.

11. Документація

- 11.1. Компанія повинна встановити та забезпечити дотримання процедур контролю всіх документів і даних, що стосуються СУБ.
- 11.2. Компанія повинна забезпечити, щоб:
- 11.2.1. дійсні документи були доступними в усіх відповідних місцях;
 - 11.2.2. зміни до документів розглядав та затверджував уповноважений персонал; та
 - 11.2.3. застарілі документи оперативно вилучали.
- 11.3. Документи, що використовуються для описування та впровадження СУБ, можуть іменуватися як «посібник з управління безпекою». Документація повинна зберігатися у формі, яку компанія вважає найефективнішою. Кожне судно повинне мати на борту всю документацію, що стосується цього судна.

12. Верифікація, перегляд та оцінювання компаніїю

- 12.1. Компанія повинна проводити внутрішні аудити безпеки для верифікації того, чи відповідає діяльність із забезпечення безпеки та запобігання забрудненню вимогам СУБ.
- 12.2. Компанія повинна періодично оцінювати ефективність та, за необхідності, переглядати СУБ згідно з процедурами, встановленими компанією.
- 12.3. Аудити та можливі коригувальні дії повинні здійснюватися згідно із документально оформленими процедурами.
- 12.4. Персонал, який проводить аудити, повинен бути незалежним від сфер діяльності, що є об'єктами проведення аудиту, якщо таке дозволяє розмір та характер діяльності компанії.
- 12.5. Результати аудитів та перегляду необхідно доводити до відома всього персоналу, який несе відповідальність за відповідну сферу діяльності.
- 12.6. Керівний персонал, відповідальний за відповідну сферу діяльності, повинен своєчасно здійснювати коригувальні дії для усунення виявлених недоліків.

ЧАСТИНА В — СЕРТИФІКАЦІЯ І ВЕРИФІКАЦІЯ

13. Сертифікація і періодична верифікація

- 13.1. Судно повинна експлуатувати компанія, якій видано документ про відповідність або тимчасовий документ про відповідність, що стосується такого судна, відповідно до параграфу 14.1.
- 13.2. Документ про відповідність повинен видаватися адміністрацією, організацією, визнаною адміністрацією або, за запитом адміністрації, урядом іншої країни, що є договірною стороною Конвенції, будь-якій компанії, яка відповідає вимогам цього Кодексу на період, встановлений адміністрацією, що не повинен перевищувати п'ять років. Такий документ необхідно приймати як доказ того, що компанія здатна дотримуватися вимог Кодексу.
- 13.3. Документ про відповідність є дійсним тільки для типів суден, чітко зазначених у документі. Таке зазначення повинно базуватися на типах суден, на основі яких було проведено початкову верифікацію. Інші типи суден повинні вноситись тільки після верифікації здатності компанії дотримуватися вимог

цього Кодексу, застосовних до таких типів суден. У цьому контексті типи суден — це типи, що зазначені в Регламенті IX/1 Конвенції.

13.4. Дійсність документа про відповідність повинна підлягати щорічній верифікації адміністрацією, або організацією, визнаною адміністрацією, або, за запитом адміністрації, урядом іншої країни, що є договірною стороною Конвенції, протягом трьох місяців до або після щорічної дати.

13.5. Документ про відповідність повинен бути відкликаний адміністрацією або, за її запитом, урядом країни, що є договірною стороною Конвенції, який видав документ, якщо немає запиту на проведення щорічної верифікації, передбаченої у параграфі 13.4, або якщо існує доказ про значні невідповідності вимогам цього Кодексу.

13.5.1. Усі відповідні свідоцтва про управління безпекою і/або тимчасові свідоцтва про управління безпекою повинні також бути скасовані у разі скасування документа про відповідність.

13.6. Копія документа про відповідність повинна бути на борту для того, щоб капітан судна, за наявності запиту, міг надати її для верифікації адміністрацією або організацією, визнаною адміністрацією, або для цілей контролю, вказаних в Регламенті IX/6.2 Конвенції. Підтвердження достовірності або засвідчення копії документа не вимагається.

13.7. Свідоцтво про управління безпекою повинне видаватися судну на період, що не перевищує п'ять років, адміністрацією, або організацією, визнаною адміністрацією, або, за запитом адміністрації, урядом іншої країни, що є договірною стороною Конвенції. Свідоцтво про управління безпекою необхідно видавати після верифікації того, що компанія та її керівництво на борту судна працюють відповідно до затвердженої системи управління безпекою. Таке свідоцтво необхідно приймати як доказ того, що судно відповідає вимогам цього Кодексу.

13.8. Дійсність свідоцтва про управління безпекою повинна підлягати принаймні одній проміжній верифікації адміністрацією, або організацією, визнаною адміністрацією, або, за запитом адміністрації, урядом іншої країни, що є договірною стороною Конвенції. Якщо необхідно провести тільки одну проміжну верифікацію, а строк дії свідоцтва про управління безпекою становить п'ять років, то таку верифікацію необхідно проводити у період між другою та третьою щорічними датами свідоцтва про управління безпекою.

13.9. Окрім вимог параграфу 13.5.1, свідоцтво про управління безпекою повинне бути відкликане адміністрацією або, за її запитом, урядом країни, що є договірною стороною Конвенції, який видав таке свідоцтво, якщо немає запиту на проведення проміжної верифікації, передбаченої у параграфі 13.8, або якщо існує доказ про значну невідповідність вимогам цього Кодексу.

13.10. Незважаючи на вимоги параграфів 13.2 та 13.7, якщо верифікацію для поновлення завершено протягом трьох місяців до закінчення строку дії чинного документа про відповідність або свідоцтва про управління безпекою, то новий документ про відповідність або нове свідоцтво про управління безпекою набувають чинності з дати завершення верифікації для поновлення на період, що не перевищує п'ять років з дати закінчення строку дії чинного документа про відповідність або свідоцтва про управління безпекою.

13.11. Якщо верифікацію для поновлення завершено раніше, ніж за три місяці до закінчення строку дії чинного документа про відповідність або свідоцтва про управління безпекою, то новий документ про відповідність або нове свідоцтво про управління безпекою набувають чинності з дати завершення верифікації для поновлення на період, що не перевищує п'ять років з дати завершення верифікації для поновлення.

14. Тимчасова сертифікація

14.1. Тимчасовий документ про відповідність може бути виданий для сприяння імплементації цього Кодексу на початковому етапі, якщо:

1. компанія є новоствореною; або
2. необхідно внести нові типи суден до чинного документа про відповідність після верифікації того, що компанія має систему управління безпекою, яка відповідає цілям параграфу 1.2.3 цього Кодексу, за умови, що компанія представить плани для впровадження системи управління безпекою, яка відповідає всім вимогам цього Кодексу, протягом періоду дії тимчасового документа про відповідність. Такий тимчасовий документ про відповідність повинен видаватися на період, що не перевищує 12 місяців, адміністрацією, або організацією, визнаною адміністрацією, або, за запитом адміністрації, урядом іншої країни, що є договірною стороною

Конвенції. Копія тимчасового документа відповідності повинна бути на борту для того, щоб капітан судна, за наявності запиту, міг надати її для верифікації адміністрацією або організацією, визнаною адміністрацією, або для цілей контролю, зазначених у Регламенті IX/6.2 Конвенції. Підтвердження достовірності або засвідчення копії документа не вимагається.

14.2. Тимчасове свідоцтво про управління безпекою може бути видано:

1. новим суднам на момент їх доставлення/отримання;
2. коли компанія бере на себе відповідальність за експлуатацію судна, що є новим для компанії; або
3. коли судно змінює прапор.

Таке тимчасове свідоцтво про управління безпекою повинне видаватися на період, що не перевищує шість місяців, адміністрацією, або організацією, визнаною адміністрацією, або, за запитом адміністрації, урядом іншої країни, що є договірною стороною Конвенції.

14.3. Адміністрація або, за запитом адміністрації, уряд іншої країни, що є договірною стороною Конвенції, в окремих випадках може продовжити строк дії тимчасового свідоцтва про управління безпекою на наступний період, що не перевищує шість місяців з дати закінчення строку дії.

14.4. Тимчасове свідоцтво про управління безпекою може бути видано після верифікації того, що:

1. документ про відповідність або тимчасовий документ про відповідність стосується відповідного судна;
2. система управління безпекою, передбачена компанією для відповідного судна, включає головні елементи цього Кодексу, її було оцінено під час аудиту для видачі документа про відповідність або представлено для видачі тимчасового документа про відповідність;
3. компанія запланувала проведення аудиту судна протягом трьох місяців;
4. капітан та співробітники ознайомлені із системою управління безпекою і запланованими заходами для її впровадження;
5. інструкції, визначені як суттєві, надано до виходу судна у плавання; та
6. відповідну інформацію про систему управління безпекою було надано робочою мовою або мовами, зрозумілими персоналу судна.

15. Верифікація

15.1. Усі верифікації, передбачені положеннями цього Кодексу, необхідно проводити згідно з процедурами, прийнятими для адміністрації, беручи до уваги настанови, розроблені організацією ⁽⁹⁾.

16. Форми документів

16.1. Документ про відповідність, свідоцтво про управління безпекою, тимчасовий документ про відповідність і тимчасове свідоцтво про управління безпекою необхідно складати у формі, що відповідає зразкам, наведеним у доповненні до цього Кодексу. Якщо використовується мова не є англійською або французькою, то текст повинен містити переклад на одну з цих мов.

16.2. Окрім вимог параграфу 13.3, типи суден, вказані у документі про відповідність і тимчасовому документі про відповідність, можуть бути підтвержені для відображення будь-яких обмежень в експлуатації суден, описаних в системі управління безпекою.

⁽⁹⁾ Дивіться оновлену редакцію Настанов щодо імплементації Міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ) адміністраціями, ухвалених організацією на підставі Резолюції А.913(22).

▼В

Доповнення

Форми документа про відповідність, свідоцтва про управління безпекою, тимчасового документа про відповідність і тимчасового свідоцтва про управління безпекою

ДОКУМЕНТ ПРО ВІДПОВІДНІСТЬ

(Офіційна печатка)/(Держава)

Документ №

Видано відповідно до положень

МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ З ОХОРОНИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ НА МОРІ 1974 року зі змінами і доповненнями

За уповноваженням уряду

(назва держави)

КИМ

(уповноважена особа або організація)

Назва і адреса компанії:

(дивіться параграф 1.1.2 МКУБ)

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО аудит системи управління безпекою компанії проведено і система відповідає вимогам Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню (МКУБ) для типів суден, наведених нижче (видалити непотрібне):

Пасажирське судно

Пасажирське високошвидкісне судно

Вантажне високошвидкісне судно

Навалювальне судно

Нафтовий танкер

Танкер-хімовоз

Газовоз

Мобільна морська бурова установка

Інше вантажне судно

Цей документ про відповідність дійсний до за умови проведення періодичної верифікації.

Виданий

(місце видачі документа)

Дата видачі

(Підпис належним чином уповноваженого посадовця, що видав документ)

(Печатка або штамп органу, що видав документ, за необхідності)

▼В

Документ №

ПІДТВЕРДЖЕННЯ ЩОРІЧНОЇ ВЕРИФІКАЦІЇ

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО під час проведення періодичної верифікації відповідно до Регламенту IX/6.1 Конвенції та параграфа 13.4 МКУБ було встановлено, що система управління безпекою відповідає вимогам МКУБ.

1-ша ЩОРІЧНА ВЕРИФІКАЦІЯ

Підписано:

(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

2-га ЩОРІЧНА ВЕРИФІКАЦІЯ

Підписано:

(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

3-тя ЩОРІЧНА ВЕРИФІКАЦІЯ

Підписано:

(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

4-та ЩОРІЧНА ВЕРИФІКАЦІЯ

Підписано:

(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

▼В

СВІДОЦТВО ПРО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ

(Офіційна печатка)/(Держава)

Свідоцтво №

Видано відповідно до положень

МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ З ОХОРОНИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ НА МОРІ 1974 року зі змінами і доповненнями

За уповноваженням уряду
(назва держави)

КИМ
(уповноважена особа або організація)

Назва судна:

Позивний сигнал:

Порт реєстрації:

Тип судна ⁽¹⁰⁾:

Валова місткість:

Номер ММО:

Назва і адреса компанії:
(дивіться параграф 1.1.2 МКУБ)

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО аудит системи управління безпекою компанії проведено і система відповідає вимогам Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню (МКУБ) після верифікації того, що документ про відповідність для компанії є застосовним до цього типу судна.

Це свідоцтво про управління безпекою дійсне до за умови проведення періодичної верифікації та дійсності документа про відповідність.

Виданий
(місце видачі документа)

Дата видачі
(Підпис належним чином уповноваженого посадовця, що видав свідоцтво)

(Печатка або штамп органу, що видав документ, за необхідності)

⁽¹⁰⁾ Оберіть тип судна з-поміж таких: пасажирське судно; пасажирське високошвидкісне судно; вантажне високошвидкісне судно; навалювальне судно; нафтовий танкер; танкер-хімовоз; газовоз; мобільна морська бурова установка; інше вантажне судно.

▼В

Документ №

ПІДТВЕРДЖЕННЯ ПРОМІЖНОЇ ВЕРИФІКАЦІЇ ТА ДОДАТКОВОЇ ВЕРИФІКАЦІЇ (ЗА НЕОБХІДНОСТІ)

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО під час проведення періодичної верифікації відповідно до Регламенту IX/6.1 Конвенції та параграфу 13.8 МКУБ було встановлено, що система управління безпекою відповідає вимогам МКУБ.

ПРОМІЖНА ВЕРИФІКАЦІЯ (проводиться у період між другою і третьою щорічними датами)

Підписано:

(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

ДОДАТКОВА ВЕРИФІКАЦІЯ ⁽¹¹⁾

Підписано:

(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

ДОДАТКОВА ВЕРИФІКАЦІЯ ⁽¹²⁾

Підписано:

(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

ДОДАТКОВА ВЕРИФІКАЦІЯ ⁽¹²⁾

Підписано:

(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

⁽¹¹⁾ У відповідних випадках. Здійснюється покликання на параграф 3.4.1 Настанов щодо імплементації Міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ) адміністраціями (Резолюція А.913(22)).

▼В

ТИМЧАСОВИЙ ДОКУМЕНТ ПРО ВІДПОВІДНІСТЬ

(Офіційна печатка)/(Держава)

Документ №

Видано відповідно до положень

МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ З ОХОРОНИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ НА МОРІ 1974 року зі змінами і доповненнями

За уповноваженням уряду
(назва держави)

КИМ
(уповноважена особа або організація)

Назва і адреса компанії:
(дивіться параграф 1.1.2 МКУБ)

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО систему управління безпекою компанії визнано такою, що відповідає цілям параграфу 1.2.3 Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню (МКУБ) для типу (типів) суден, наведених нижче (видалити непотрібне):

Пасажирське судно

Пасажирське високошвидкісне судно

Вантажне високошвидкісне судно

Навалювальне судно

Нафтовий танкер

Танкер-хімовоз

Газовоз

Мобільна морська бурова установка

Інше вантажне судно

Цей тимчасовий документ про відповідність дійсний до:

Виданий:
(Місце видачі документа)

Дата видачі:

(Підпис належним чином уповноваженого посадовця, що видав документ)

(Печатка або штамп органу, що видав документ, за необхідності)

▼В

ТИМЧАСОВЕ СВІДОЦТВО ПРО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ

(Офіційна печатка)/(Держава)

Свідоцтво №

Видано відповідно до положень

МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ З ОХОРОНИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ НА МОРІ 1974 року зі змінами і доповненнями

За уповноваженням уряду
(назва держави)

КИМ
(уповноважена особа або організація)

Назва судна:

Позивний сигнал:

Порт реєстрації:

Тип судна ⁽¹²⁾:

Валова місткість:

Номер ММО:

Назва і адреса компанії:
(дивіться параграф 1.1.2 МКУБ)

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО вимоги параграфу 14.4 МКУБ виконано і документ про відповідність/тимчасовий документ про відповідність ⁽¹³⁾ компанії стосується цього судна.

Це тимчасове свідоцтво про управління безпекою дійсне до за умови дійсності документа про відповідність/тимчасовий документа про відповідність ⁽¹⁴⁾.

Виданий
(місце видачі документа)

Дата видачі:
(Підпис належним чином уповноваженого посадовця, що видав свідоцтво)

(Печатка або штамп органу, що видав документ, за необхідності)

Свідоцтво №

Строк дії тимчасового свідоцтва про управління безпекою продовжено до:

Дата продовження:
(Підпис належним чином уповноваженого посадовця, що продовжив строк дії)

(Печатка або штамп органу, що видав документ, за необхідності)

⁽¹²⁾ Оберіть тип судна з-поміж таких: пасажирське судно; пасажирське високошвидкісне судно; вантажне високошвидкісне судно; навалювальне судно; нафтовий танкер; танкер-хімовоз; газовоз; мобільна морська бурова установка; інше вантажне судно.

⁽¹³⁾ Видалити непотрібне.

▼В

ДОДАТОК II

ПОЛОЖЕННЯ ДЛЯ АДМІНІСТРАЦІЇ ЩОДО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ МІЖНАРОДНОГО КОДЕКСУ З УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ (МКУБ)

Частина А Загальні положення

Частина В Сертифікація і стандарти

2 Процес сертифікації

3 Стандарт управління

4 Стандарти компетенції

5 Форма документа про відповідність та свідоцтва управління безпекою

ЧАСТИНА А — ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Під час виконання завдань, пов'язаних з верифікацією і сертифікацією, передбачених положеннями МКУБ для суден, що підпадають під сферу застосування цього Регламенту, держави-члени повинні дотримуватися вимог і стандартів, викладених у частині В цього розділу.

1.2. Крім того, держави-члени повинні належним чином враховувати положення оновленої редакції Настанов щодо імплементації Міжнародного кодексу з управління безпекою адміністраціями, ухвалені ММО на підставі Резолюції А.913(22) від 29 листопада 2001 року, оскільки їх не охоплює частина В цього розділу.

ЧАСТИНА В — СЕРТИФІКАЦІЯ І СТАНДАРТИ

2. Процес сертифікації

2.1. Процес сертифікації, що стосується видачі документа про відповідність для компанії та свідоцтва про управління безпекою для кожного судна, необхідно виконувати беручи до уваги положення, наведені нижче.

2.2. Процес сертифікації повинен зазвичай охоплювати такі кроки:

1. початкова верифікація;
2. щорічна або проміжна верифікація;
3. верифікація для поновлення; та
4. додаткова верифікація.

Такі верифікації проводяться на запит компанії до адміністрації або визнаної організації, яка діє від імені адміністрації.

2.3. Верифікації включають аудит управління безпекою.

2.4. Для проведення аудиту необхідно призначити провідного аудитора і, у разі необхідності, аудиторську команду.

2.5. Призначений провідний аудитор повинен підтримувати зв'язок з компанією і надати план аудиту.

2.6. Аудиторський звіт необхідно підготувати під керівництвом провідного аудитора, який несе відповідальність за його точність і повноту.

2.7. Аудиторський звіт повинен включати план аудиту, ідентифікацію членів аудиторської команди, дати та ідентифікаційні дані компанії, записи будь-яких спостережень та невідповідностей, а також спостереження щодо ефективності системи управління безпекою у межах досягнення зазначених цілей.

3. Стандарти управління

3.1. Аудитори або аудиторська команда, які керують верифікацією відповідності вимогам МКУБ, повинні бути компетентними у таких сферах:

1. забезпечення дотримання правил і норм, у тому числі сертифікації моряків для кожного типу судна, що експлуатується компанією;

2. діяльність з ухвалення, огляду та сертифікації, що стосується морських сертифікатів;
3. технічні завдання, що необхідно взяти до уваги в рамках системи управління безпекою, як передбачено МКУБ; та
4. практичний досвід з експлуатації судна.

3.2. Під час проведення верифікації відповідності положенням МКУБ необхідно забезпечити незалежність персоналу, що надає консультаційні послуги, від персоналу, що залучений до процедури сертифікації.

4. Стандарти компетенції

4.1. Базова компетенція для проведення верифікації

4.1.1. Персонал, який братиме участь у верифікації відповідності вимогам МКУБ, повинен відповідати мінімальним критеріям для інспекторів, як встановлено в секції 2 додатка VII до Директиви 95/21/ЄС.

4.1.2. Персонал повинен пройти курс навчання для отримання належної компетенції та навичок для проведення верифікації відповідності вимогам МКУБ, зокрема, стосовно:

- (a) знання та розуміння МКУБ;
- (b) обов'язкових правил і норм;
- (c) технічних завдань, які компанії повинні взяти до уваги, як передбачено МКУБ;
- (d) методів оцінювання дослідження, опитування, оцінки та звітності;
- (e) технічних та експлуатаційних аспектів управління безпекою;
- (f) базових знань про судноплавство і роботи на борту судна; та
- (g) участі принаймні в одному аудиті системи управління у морській галузі.

4.2. Компетенція для проведення початкової верифікації та верифікації для поновлення

4.2.1. Для того, щоб повною мірою оцінити, чи компанія або кожний тип судна відповідає вимогам МКУБ, окрім базової компетенції, зазначеної вище, персонал, який повинен проводити початкові верифікації або верифікації для поновлення документа про відповідність або свідоцтва про управління безпекою, повинен бути компетентним у:

- (a) визначенні, чи елементи системи управління безпекою відповідають МКУБ;
- (b) визначенні ефективності СУБ компанії або СУБ кожного типу судна, щоб забезпечити дотримання правил і норм, про які свідчать записи конвенційних та класифікаційних оглядів;
- (c) оцінюванні ефективності СУБ у забезпеченні дотримання інших правил і норм, які не охоплено конвенційними та класифікаційними оглядами та які уможливають проведення верифікації дотримання таких правил і норм; та
- (d) оцінюванні, чи безпечні методи, рекомендовані ММО, адміністраціями, класифікаційними товариствами та морськими промисловими організаціями взято до уваги.

4.2.2. Цю компетенцію можуть реалізувати команди, які разом мають усі необхідні компетенції.

▼ **M1**

5. Форма документів про відповідність та свідоцтв про управління безпекою

Якщо судна експлуатуються тільки в державі-члені, то держави-члени повинні використовувати форми, які додано до МКУБ, або документ про відповідність, свідоцтво про управління безпекою, тимчасовий документ про відповідність і тимчасове свідоцтво про управління безпекою, складені у формі, наведеній нижче.

У разі відступу згідно зі статтею 7(1) та, у відповідних випадках, статтею 7(2), видане свідоцтво повинне відрізнятися від свідоцтва, згаданого вище, і чітко вказувати на те, що здійснення відступу згідно зі статтею 7(1) та, у відповідних випадках, статтею 7(2) цього Регламенту, дозволено, а також охоплювати застосовні експлуатаційні обмеження.

▼ **M1**

ДОКУМЕНТ ПРО ВІДПОВІДНІСТЬ

(Офіційна печатка)/(Держава)

Документ №

Видано відповідно до положень [МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ З ОХОРОНИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ НА МОРІ 1974 року зі змінами і доповненнями та] ⁽¹⁴⁾ Регламенту (ЄС) № 336/2006 про імплементацію МКУБ у межах Співтовариства

За уповноваженням уряду

(Назва держави)

ким

(уповноважена особа або організація)

Назва і адреса компанії

(дивіться параграф 1.1.2 частини А додатка I до Регламенту (ЄС) № 336/2006)

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО аудит системи управління безпекою компанії проведено і вона відповідає вимогам Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та запобігання забрудненню (МКУБ) для типів суден, наведених нижче (видалити непотрібне):

Пасажирське судно

Пасажирське високошвидкісне судно

Вантажне високошвидкісне судно

Навалювальне судно

Нафтовий танкер

Танкер-хімовоз

Газовоз

Мобільна морська бурова установка

Інше вантажне судно

Пасажирське судно типу ро-ро (пором типу ро-ро)

Цей документ про відповідність дійсний до за умови проведення періодичної верифікації.

Дата завершення верифікації, що є підставою для видачі цього документа

(дд/мм/рррр)

Виданий

(місце видачі документа)

Дата видачі

(Підпис належним чином уповноваженого посадовця, що видав документ)

(Печатка або штамп органу, що видав документ, за необхідності)

⁽¹⁴⁾ Можна видалити для суден, що здійснюють плавання лише у межах однієї держави-члена.

▼М1

Документ №

ПІДТВЕРДЖЕННЯ ЩОРІЧНОЇ ВЕРИФІКАЦІЇ

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО під час проведення періодичної перевірки відповідно до [Регламенту ІХ/6.1 Конвенції та параграфу 13.4 МКУБ, та] ⁽¹⁵⁾ статті 6 Регламенту (ЄС) № 336/2006 про імплементацію МКУБ у межах Співтовариства було встановлено, що система управління безпекою відповідає вимогам МКУБ.

ПЕРША ЩОРІЧНА ВЕРИФІКАЦІЯ Підписано:
(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

ДРУГА ЩОРІЧНА ВЕРИФІКАЦІЯ Підписано:
(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

ТРЕТЯ ЩОРІЧНА ВЕРИФІКАЦІЯ Підписано:
(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

ЧЕТВЕРТА ЩОРІЧНА ВЕРИФІКАЦІЯ Підписано:
(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

⁽¹⁵⁾ Можна видалити для суден, що здійснюють плавання лише у межах однієї держави-члена.

▼ **M1**

СВІДОЦТВО ПРО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ

(Офіційна печатка)/(Держава)

Свідоцтво №

Видано відповідно до положень [МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ З ОХОРОНИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ НА МОРІ 1974 року зі змінами і доповненнями] та ⁽¹⁶⁾ Регламенту (ЄС) № 336/2006 про імплементацію МКУБ у межах Співтовариства

За уповноваженням уряду
(назва держави)

ким
(уповноважена особа або організація)

Назва судна:

Позивний сигнал:

Порт реєстрації:

Тип судна ⁽¹⁷⁾:

Валова місткість:

Номер ММО:

Назва і адреса компанії:

(дивіться параграф 1.1.2 частини А додатка I до Регламенту (ЄС) № 336/2006)

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО аудит системи управління безпекою проведено і вона відповідає вимогам Міжнародного кодексу з безпечної експлуатації суден та запобіганням забрудненню (МКУБ) після верифікації того, що документ про відповідність для компанії є застосовним до цього типу судна.

Це свідоцтво про управління безпекою дійсне до за умови проведення періодичної перевірки і дійсності документа про відповідність.

Дата завершення верифікації, що є підставою для видачі цього свідоцтва.....
(дд/мм/рррр)

Виданий
(місце видачі документа)

Дата видачі

(Підпис належним чином уповноваженого посадовця, що видав свідоцтво)

(Печатка або штамп органу, що видав документ, за необхідності)

⁽¹⁶⁾ Можна видалити для суден, що здійснюють плавання лише у межах однієї держави-члена.

⁽¹⁷⁾ Оберіть тип судна з-поміж таких: пасажирське судно; пасажирське високошвидкісне судно; вантажне високошвидкісне судно; навалювальне судно; нафтовий танкер; танкер-хімовоз; газовоз; мобільна морська бурова установка; інше вантажне судно; пасажирський пором типу ро-ро.

▼ **M1**

Документ №

ПІДТВЕРДЖЕННЯ ПРОМІЖНОЇ ВЕРИФІКАЦІЇ ТА ДОДАТКОВОЇ ВЕРИФІКАЦІЇ (ЗА НЕОБХІДНОСТІ)

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО під час проведення періодичної перевірки відповідно до [Регламенту ІХ/6.1 Конвенції і параграфа 13.8 МКУБ та] (*¹⁸) статті 6 Регламенту (ЄС) № 336/2006 про імплементацію МКУБ у межах Співтовариства було встановлено, що система управління безпекою відповідає вимогам МКУБ.

ПРОМІЖНА ВЕРИФІКАЦІЯ (проводиться у період між другою і третьою щорічними датами) Підписано:
(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

ДОДАТКОВА ВЕРИФІКАЦІЯ (¹⁹) Підписано:
(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

ДОДАТКОВА ВЕРИФІКАЦІЯ (²⁰) Підписано:
(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

ДОДАТКОВА ВЕРИФІКАЦІЯ (²⁰) Підписано:
(Підпис уповноваженого посадовця)

Місце:

Дата:

(¹⁸) Можна видалити для суден, що здійснюють плавання лише у межах однієї держави-члена.

(¹⁹) У відповідних випадках. Здійснюється покликання на параграф 13.8 МКУБ і параграф 3.4.1 Настанов щодо імплементації Міжнародного кодексу з управління безпекою адміністраціями (Резолюція А.913 (22)).

▼ **M1**

ТИМЧАСОВИЙ ДОКУМЕНТ ВІДПОВІДНОСТІ

(Офіційна печатка)/(Держава)

Документ №

Видано відповідно до положень [МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ З ОХОРОНИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ НА МОРІ 1974 року зі змінами і доповненнями та] ⁽²⁰⁾ Регламенту (ЄС) № 336/2006 про імплементацію МКУБ у межах Співтовариства

За уповноваженням уряду
(назва держави)

КИМ
(уповноважена особа або організація)

Назва і адреса компанії

(дивіться параграф 1.1.2 частини А додатка I до Регламенту (ЄС) № 336/2006)

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО систему управління безпекою компанії визнано такою, що відповідає цілям параграфу 1.2.3 частини А додатка I до Регламенту (ЄС) № 336/2006 для типу (типів) суден, наведених нижче (видалити непотрібне):

Пасажирське судно

Пасажирське високошвидкісне судно

Вантажне високошвидкісне судно

Навалювальне судно

Нафтовий танкер

Танкер-хімовоз

Газовоз

Мобільна морська бурова установка

Інше вантажне судно

Пасажирське судно типу ро-ро (пором типу ро-ро)

Цей тимчасовий документ про відповідність дійсний до

Виданий:
(місце видачі документа)

Дата видачі:

(Підпис належним чином уповноваженого посадовця, що видав документ)

(Печатка або штамп органу, що видав документ, за необхідності)

⁽²⁰⁾ Можна видалити для суден, що здійснюють плавання лише у межах однієї держави-члена.

▼ **M1**

ТИМЧАСОВЕ СВІДОЦТВО ПРО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ

(Офіційна печатка)/(Держава)

Свідоцтво №

Видано відповідно до положень [МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ З ОХОРОНИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ НА МОРІ 1974 року зі змінами і доповненнями та] ⁽²¹⁾ Регламенту (ЄС) № 336/2006 про імплементацію МКУБ у межах Співтовариства

За уповноваженням уряду
(назва держави)

КИМ
(уповноважена особа або організація)

Назва судна:

Позивний сигнал:

Порт реєстрації:

Тип судна ⁽²²⁾:

Валова місткість:

Номер ММО:

Назва і адреса компанії:
(дивіться параграф 1.1.2 частини А додатка I до Регламенту (ЄС) № 336/2006)

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО вимоги параграфу 14.4 частини А додатка I до Регламенту (ЄС) № 336/2006 виконано і документ про відповідність/тимчасовий документ про відповідність (***) компанії стосується цього судна.

Це тимчасове свідоцтво про управління безпекою дійсне до за умови дійсності документа про відповідність/тимчасового документа про ⁽²³⁾ відповідність.

Виданий:
(місце видачі документа)

Дата видачі:
(Підпис належним чином уповноваженого посадовця, що видав свідоцтво)

(Печатка або штамп органу, що видав документ, за необхідності)

Свідоцтво №

Строк дії цього тимчасового свідоцтва про управління безпекою продовжено до:

Дата продовження:
(Підпис належним чином уповноваженого посадовця, що продовжив строк дії)

(Печатка або штамп органу, що видав документ, за необхідності)

⁽²¹⁾ Можна видалити для суден, що здійснюють плавання лише у межах однієї держави-члена.

⁽²²⁾ Оберіть тип судна з-поміж таких: пасажирське судно; пасажирське високошвидкісне судно; вантажне високошвидкісне судно; навалювальне судно; нафтовий танкер; танкер-хімовоз; газозов; мобільна морська бурова установка; інше вантажне судно; пасажирський пором типу ро-ро.

⁽²³⁾ Видалити непотрібне.