

## Преамбула

1. Цель данного Кодекса состоит в обеспечении международного стандарта по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.
2. Ассамблея приняла резолюцию A.443 (XI), которой она предложила всем правительствам принять необходимые меры для защиты капитана судна в надлежащем выполнении им своих обязанностей в отношении безопасности на море и защиты морской среды.
3. Ассамблея также приняла резолюцию A.680 (17), которой она, далее признала необходимость соответствующей организации управления, которая позволяет отвечать потребности лиц, находящихся на судах, 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 судне потребуют различных уровней знания изложенных вопросов.
6. Краеугольным камнем хорошего управления безопасностью является приверженность обязанностям членам Компании сверху донизу. В вопросах безопасности и предотвращения загрязнения именно приверженность делу, компетентность и мотивация лиц на всех уровнях определяют конечный результат.

## Часть А. Внедрение

### 1. Общие положения

#### 1.1 Определения

К частям А и В настоящего Кодекса применяются следующие определения:

- 1.1.1 Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) означает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Ассамблеей с поправками, которые могут быть приняты Организацией.
- 1.1.2 Компания - собственник судна или любая другая организация или лицо, например, управляющий или фрахтователь по бербоут- чартеру, который принял на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и который при этом согласился принять на себя все обязанности и всю ответственность, возложенные МКУБ.
- 1.1.3 Администрация означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания.
- 1.1.4 Система управления безопасностью - структурированная и документированная система, позволяющая персоналу Компании эффективно внедрять политику безопасности и охраны окружающей среды.
- 1.1.5 Документ о соответствии - документ, выдаваемый Компанией, отвечающей требованиям настоящего Кодекса.
- 1.1.6 Свидетельство об управлении безопасностью - документ, выдаваемый на судно, и удостоверяющий что Компания и её управление судном осуществляется в соответствии с одобренной системой управления безопасностью.
- 1.1.7 Объективное доказательство - количественная или качественная информация, отчётные документы или установленный факт, относящиеся к безопасности или к существующему и внедрённому элементу системы управления безопасностью, основанные на наблюдении, измерении или испытании, и которые могут быть проверены.
- 1.1.8 Наблюдение - установление факта, сделанное в период проведения аудита системы управления и подтвержденное объективным доказательством.
- 1.1.9 Несоответствие - означает наблюдаемую ситуацию, когда объективное доказательство показывает не выполнение установленного требования.
- 1.1.10 Значительное несоответствие \* - означает установленное отклонение, которое представляет серьёзную угрозу для безопасности персонала или серьёзный риск загрязнения окружающей среды, требующее немедленного корректирующего действия, или отсутствие эффективного и систематического выполнения требования настоящего Кодекса.
- 1.1.11 Ежегодная дата - день и месяц каждого года, которые будут соответствовать дате истечения срока действия соответствующего документа или свидетельства.
- 1.1.12 Конвенция - Международная конвенция по охране человеческой жизни на море.

## Preamble

- 1 The purpose of this Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention.
- 2 The Assembly adopted resolution A.443 (XI), by which it invited all Governments to take the necessary steps to safeguard the shipmaster in the proper discharge of his responsibilities with regard to maritime safety and the protection of the marine environment.
- 3 The Assembly also adopted resolution A.680 (17), by which it further recognized the need for appropriate organization of management to enable it to respond to the need of those on board ships to achieve and maintain high standards of safety and environmental protection.
- 4 Recognizing that no two shipping companies or shipowners are the same, and that ships operate under a wide range of different conditions, the Code is based on general principles and objectives.
- 5 The Code is expressed in broad terms so that it can have a widespread application. Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlined.
- 6 The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters of safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result.

## Part A - Implementation

### 1 General

#### 1.1 Definitions

The following definitions apply to parts A and B of this Code.

- 1.1.1 "International Safety Management (ISM) Code" means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Assembly, as may be amended by the Organization.
- 1.1.2 "Company" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the shipowner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibility imposed by the Code.
- 1.1.3 "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.
- 1.1.4 "Safety management system" means a structured and documented system enabling Company personnel to implement effectively the Company safety and environmental protection policy.
- 1.1.5 "Document of Compliance" means a document issued to a Company which complies with the requirements of this Code.
- 1.1.6 "Safety Management Certificate" means a document issued to a ship which signifies that the Company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.
- 1.1.7 "Objective evidence" means quantitative or qualitative information, records or statements of fact pertaining to safety or to the existence and implementation of a safety management system element, which is based on observation, measurement or test and which can be verified.
- 1.1.8 "Observation" means a statement of fact made during a safety management audit and substantiated by objective evidence.
- 1.1.9 "Non-conformity" means an observed situation where objective evidence indicates the non-fulfillment of a specified requirement.
- 1.1.10 "Major non-conformity" \* means an identifiable deviation that poses a serious threat to the safety of personnel or the ship or a serious risk to the environment that requires immediate corrective action or the lack of effective and systematic implementation of a requirement of this Code.
- 1.1.11 "Anniversary date" means the day and month of each year that corresponds to the date of expiry of the relevant document or certificate
- 1.1.12 "Convention" means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

\* См. "Процедуры, связанные с выявленными значительными несоответствиями требованиям МКУБ" (MSC/Circ.1059-МЕPC/Circ.401).  
"Refer to the "Procedures concerning observed ISM Code major non-conformities (MSC/Circ.1059-МЕPC/Circ.401)".

## 1.2 Цели

1.2.1 Цели Кодекса - обеспечение безопасности на море, предотвращение несчастных случаев или гибели людей и избежание вреда окружающей среде, в частности морской среде, и имуществу.

1.2.2 Цели Компании по управлению безопасностью должны, помимо прочего:

- .1 обеспечить безопасную практику эксплуатации судов и безопасную для человека окружающую среду;
- .2 оценить все идентифицированные риски, связанные с судами, персоналом и окружающей средой и организовать соответствующую защиту от них;
- .3 постоянно совершенствовать навыки берегового и судового персонала по управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, относящимся как к безопасности, так и защите окружающей среды.

1.2.3 Система управления безопасностью должна обеспечивать:

- .1 выполнение обязательных правил и норм; и
- .2 чтобы применимые кодексы, руководства и стандарты, рекомендованные Организацией, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской индустрии принимались во внимание.\*

## 1.3 Применение

Требования данного Кодекса могут применяться ко всем судам.

### 1.4 Функциональные требования к системе управления безопасностью

Каждая Компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью, 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 судна;
- .3 установленный объем полномочий и линии связи между персоналом на берегу и на судне и внутри их;
- .4 процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений данного Кодекса;
- .5 процедуры подготовки к аварийным ситуациям и действий в аварийных ситуациях; и
- .6 процедуры проведения внутренних аудиторских проверок и процедуры пересмотра управления.

## 2 ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

2.1 Компания должна сформировать политику в области безопасности и защиты окружающей среды, которая определяет способность достижения целей, указанных в п.1.2.

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

## 3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КОМПАНИИ \*\*

3.1 Если ответственным за эксплуатацию судна является юридическое лицо, иное чем собственник судна, то собственник судна должен сообщить Администрации полное наименование юридического лица и подробные сведения о нем.

3.2 Компания должна определить и документально оформить ответственность, полномочия и взаимосвязь всего персонала, который управляет, выполняет и проверяет работу, относящуюся и оказывающую влияние на безопасность и предотвращение загрязнения.

3.3 Компания является ответственной за обеспечение назначенного (назначенных) лица (лиц) ресурсами и поддержкой береговых служб, необходимой для выполнения им (ими) своих обязанностей.

## 4 НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО \*\*\*

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между Компанией и судовым персоналом, Компания должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющее (имеющих) прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. Ответственность и полномочия назначенного лица (назначенных лиц) должны включать контроль, накопление данных и определение корректирующих действий по вопросам управления безопасностью и предотвращением загрязнения, связанным с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечение достаточными ресурсами и оказание соответствующей помощи на берегу, если потребуется.

## 1.2 Objectives

1.2.1 The objectives of the Code are to ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular to the marine environment and to property.

1.2.2 Safety management objectives of the Company should, inter alia:

- .1 provide for safe practices in ship operation and a safe working environment;
- .2 assess all identified risks to its ships, personnel and the environment and establish appropriate safeguards; and
- .3 continuously improve safety management skills of personnel ashore and aboard ships, including preparing for emergencies related both to safety and environmental protection.

1.2.3 The safety management system should ensure:

- .1 compliance with mandatory rules and regulations; and
- .2 that applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations are taken into account.\*

## 1.3 Application

The requirements of this Code may be applied to all ships.

### 1.4 Functional requirements for a safety management system

Every Company should develop, implement and maintain a safety management system which includes the following functional requirements:

- .1 a safety and environmental protection policy;
- .2 instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation;
- .3 defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;
- .4 procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this Code;
- .5 procedures to prepare for and respond to emergency situations; and
- .6 procedures for internal audits and management reviews.

## 2 SAFETY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION POLICY

2.1 The Company should establish a safety and environmental-protection policy which describes how the objectives given in paragraph 1.2 will be achieved.

2.2 The Company should ensure that the policy is implemented and maintained at all levels of the organization, both ship-based and shore-based.

## 3 COMPANY RESPONSIBILITIES AND AUTHORITY \*\*

3.1 If the entity who is responsible for the operation of the ship is other than the owner, the owner must report the full name and details of such entity to the Administration.

3.2 The Company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

3.3 The Company is responsible for ensuring that adequate resources and shore-based support are provided to enable the designated person or persons to carry out their functions.

## 4 DESIGNATED PERSON(S) \*\*\*

To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the Company and those on board, every Company, as appropriate, should designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management. The responsibility and authority of the designated person or persons should include monitoring the safety and pollution-prevention aspects of the operation of each ship and ensuring that adequate resources and shore-based support are applied, as required.

\* См. "Перечень кодексов, рекомендации, руководств и др. не обязательных документов по безопасности и охране (MSC.1/Circ.1371)."

\*\* Refer to the "List of codes, recommendations, guidelines and other safety and security-related non-mandatory instruments (MSC.1/Circ.1371)."

\*\*\* См. "Пересмотренное руководство по эксплуатационному внедрению компаниями Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)" (MSC-MEPC.7/Circ.8)

\*\*\* Refer to the "Revised guidelines for the operational implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Companies" (MSC-MEPC.7/Circ.8)."

\*\*\* См. "Руководство по квалификации, подготовке и опыту, требуемые для выполнения функции Назначенного лица в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасностью" (МКУБ) (MSC-MEPC.7/Circ.6).

Refer to the "Guidance on the qualifications, training and experience necessary for undertaking the role of the Designated Person under the provisions of the International Safety Management" (ISM) Code" (MSC-MEPC.7/Circ.6).

## 5 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КАПИТАНА

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

- .1 реализации политики Компании по обеспечению безопасности и защите окружающей среды;
- .2 заинтересованности экипажа судна в соблюдении этой политики;
- .3 издания соответствующих приказов и распоряжений в ясной и простой форме;
- .4 проверки выполнения установленных требований; и
- .5 периодического пересмотра системы управления безопасностью и передачи сообщений о её недостатках береговому руководству.

5.2 Компания должна обеспечить, чтобы система управления безопасностью, относящаяся к судну, содержала четкое подтверждение полномочий капитана. Компания должна установить в системе управления безопасностью, что капитан имеет высшие полномочия и ответственность в отношении принятия решений по безопасности и предупреждению загрязнения и при необходимости в отношении запроса о помощи от Компании.

## 6 РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ

6.1 Компания должна обеспечить, чтобы:

- .1 капитан имел надлежащую квалификацию для командования судном;
- .2 капитан должен хорошо знать систему управления безопасностью Компании; и
- .3 капитан получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.

6.2 Компания должна обеспечить, чтобы каждое судно было:

- .1 укомплектовано квалифицированными, дипломированными и годными с медицинской точки зрения моряками согласно национальным и международным требованиям; и
- .2 соответствующим образом укомплектовано для того, чтобы обеспечить выполнение всех аспектов безопасного проведения операций на борту.\*

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.

6.4 Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, задействованный в системе управления безопасностью Компании, правильно понимал соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства.

6.5 Компания должна установить и поддерживать процедуры для определения подготовки персонала, необходимой для системы управления безопасностью и обеспечить такой подготовки весь задействованный персонал.

6.6 Компания должна установить процедуры, обеспечивающие получение судовым персоналом соответствующей информации по системе управления безопасностью на рабочем языке или языках, которые он понимает.

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

## 7 СУДОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

Компания должна установить процедуры, 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.

## 8 ГОТОВНОСТЬ К АВАРИЙНЫМ СИТУАЦИЯМ \*\*

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

8.2 Компания должна установить программы обучения экипажа и учебных тревог по действиям в аварийных ситуациях.

8.3 Система управления безопасностью должна предусматривать мероприятия, обеспечивающие, чтобы организационная структура Компании могла в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации, связанные с ее судами.

## 5 MASTER'S RESPONSIBILITY AND AUTHORITY

5.1 The Company should clearly define and document the master's responsibility with regard to:

- .1 implementing the safety and environmental-protection policy of the Company;
- .2 motivating the crew in the observation of that policy;
- .3 issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner;
- .4 verifying that specified requirements are observed; and
- .5 periodically reviewing the safety management system and reporting its deficiencies to the shore-based management.

5.2 The Company should ensure that the safety management system operating on board the ship contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company should establish in the safety management system that the master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

## 6 RESOURCES AND PERSONNEL

6.1 The Company should ensure that the master is:

- .1 properly qualified for command;
- .2 fully conversant with the Company's safety management system; and
- .3 given the necessary support so that the master's duties can be safely performed.

6.2 The Company should ensure that each ship is:

- .1 manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements; and
- .2 appropriately manned in order to encompass all aspects of maintaining safe operations on board.\*

6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.

6.4 The Company should ensure that all personnel involved in the Company's safety management system have an adequate understanding of relevant rules, regulations, codes and guidelines.

6.5 The Company should establish and maintain procedures for identifying any training which may be required in support of the safety management system and ensure that such training is provided for all personnel concerned.

6.6 The Company should establish procedures by which the ship's personnel receive relevant information on the safety management system in a working language or languages understood by them.

6.7 The Company should ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the safety management system.

## 7 SHIPBOARD OPERATIONS

The Company should establish procedures, plans and instructions, including checklists as appropriate, for key shipboard operations concerning the safety of the personnel, ship and protection of the environment. The various tasks should be defined and assigned to qualified personnel.

## 8 EMERGENCY PREPAREDNESS \*\*

8.1 The Company should identify potential emergency shipboard situations, and establish procedures to respond to them.

8.2 The Company should establish programmes for drills and exercises to prepare for emergency actions.

8.3 The safety management system should provide for measures ensuring that the Company's organization can respond at any time to hazards, accidents and emergency situations involving its ships.

\* См. "Принципы безопасного минимального численного состава экипажей судов", принятые Организацией резолюцией A.1047(27)

\*\* Refer to the P of minimum safe manning, adopted by the Organization by resolution A.1047(27)."

\* См. "Пересмотренное руководство по структуре интегрированной системе планирования действий в аварийных ситуациях на судне", принятое Организацией A.1072 (28)

Refer to the "Revised guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies", adopted by the Organization by resolution A.1072(28)."

**9 ДОКЛАДЫ О НЕСООТВЕТСТВИЯХ, НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЯХ И ОПАСНЫХ СИТУАЦИЯХ \***

9.1 Система управления безопасностью 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.

9.2 Компания должна установить процедуры по выполнению корректирующих действий, включая меры направленные на предупреждение повторений.

**10 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ СУДНА И ОБОРУДОВАНИЯ**

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.

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.

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.

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.

**11 ДОКУМЕНТАЦИЯ \***

11.1 Компания должна установить и поддерживать процедуры управления всеми документами и данными, относящимися к системе управления безопасностью.

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.

11.3 Документы, которые используются для описания и внедрения системы управления безопасностью может называться "Руководством по управлению безопасностью". Документация должна содержаться в том виде, который Компания считает наиболее эффективным. Каждое судно должно иметь на борту всю документацию, относящуюся к данному судну.

**12 ПРОВЕРКА, АНАЛИЗ И ОЦЕНКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМАЯ КОМПАНИЕЙ**

12.1 Компания должна проводить внутренние аудиты безопасности на судах и на берегу, с интервалом не превышающим двенадцать месяцев, с целью подтверждения того, что деятельность по безопасности и предупреждению загрязнения соответствует требованиям системы управления безопасностью. В исключительных обстоятельствах, данный интервал может быть превышен не более, чем на три месяца.

12.2 Компания должна периодически проверять всех тех, кому делегированы полномочия по выполнению связанных с МКУБ-ом задач: выполняются ли обязанности Компании в соответствии с настоящим Кодексом.

12.3 Компания должна периодически оценивать эффективность системы управления безопасностью в соответствии с процедурами, установленными Компанией.

12.4 Внутренние проверки и возможные корректирующие действия должны проводиться в соответствии с процедурами, оформленными документально.

12.5 Персонал, осуществляющий внутренние проверки, должен быть независимым от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера Компании.

12.6 Результаты аудитов и пересмотра должны доводиться до сведения всего персонала, ответственного за проверяемый вид деятельности.

12.7 Руководящий персонал, ответственный за проверенный вид деятельности, должен своевременно выполнить корректирующие действия по выявленным несоответствиям.

**9 REPORTS AND ANALYSIS OF NON-CONFORMITIES, ACCIDENTS AND HAZARDOUS OCCURRENCES \***

9.1 The safety management system should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the Company, investigated and analyzed with the objective of improving safety and pollution prevention.

9.2 The Company should establish procedures for the implementation of corrective action, including measures intended to prevent recurrence.

**10 MAINTENANCE OF THE SHIP AND EQUIPMENT**

10.1 The Company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions of the relevant rules and regulations and with any additional requirements which may be established by the Company.

10.2 In meeting these requirements the Company should ensure that:

- 1 inspections are held at appropriate intervals;
- 2 any non-conformity is reported, with its possible cause, if known;
- 3 appropriate corrective action is taken; and
- 4 records of these activities are maintained.

10.3 The Company should identify equipment and technical systems the sudden operational failure of which may result in hazardous situations. The safety management system should provide for specific measures aimed at promoting the reliability of such equipment or systems. These measures should include the regular testing of stand-by arrangements and equipment or technical systems that are not in continuous use.

10.4 The inspections mentioned in 10.2 as well as the measures referred to in 10.3 should be integrated into the ship's operational maintenance routine.

**11 DOCUMENTATION \***

11.1 The Company should establish and maintain procedures to control all documents and data which are relevant to the safety management system.

11.2 The Company should ensure that:

- 1 valid documents are available at all relevant locations; and
- 2 changes to documents are reviewed and approved by authorized personnel;
- 3 obsolete documents are promptly removed.

11.3 The documents used to describe and implement the safety management system may be referred to as the Safety Management Manual. Documentation should be kept in a form that the Company considers most effective. Each ship should carry on board all documentation relevant to that ship.

**12 COMPANY VERIFICATION, REVIEW AND EVALUATION**

12.1 The Company should carry out internal safety audits on board and ashore at intervals not exceeding twelve months to verify whether safety and pollution-prevention activities comply with the safety management system. In exceptional circumstances, this interval may be exceeded by not more than three months.

12.2 The Company should periodically check whether all those undertaking delegated ISM-related tasks are acting in conformity with the Company's responsibilities under the Code.

12.3 The Company should periodically evaluate effectiveness of the safety management system in accordance with procedures established by the Company.

12.4 The audits and possible corrective actions should be carried out in accordance with documented procedures.

12.5 Personnel carrying out audits should be independent of the areas being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company.

12.6 The results of the audits and reviews should be brought to the attention of all personnel having responsibility in the area involved.

12.7 The management personnel responsible for the area involved should take timely corrective action on deficiencies found.

\* См. "Руководство по информированию о потенциальных инцидентах" (MSC-MEPC.7/Circ.7)  
Refer to the "Guidance on near-miss reporting" (MSC-MEPC.7/Circ.7).

\* См. "Пересмотренный перечень свидетельств и документов, которые должны находиться на судах" (FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817 и MSC.1/Circ.1462)  
Refer to the "Revised list of certificates and documents required to be carried on board ships" (FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817 and MSC.1/Circ.1462).

**Часть В. Сертификация и освидетельствование****13. СЕРТИФИКАЦИЯ И ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ**

13.1 Судно должно эксплуатироваться Компанией, которой выдан Документ о соответствии или Временный Документ о соответствии в соответствии с п. 14.1, относящийся к данному судну.

13.2 Документ о соответствии должен выдаваться Администрацией, организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся Правительством, участником Конвенции, любой Компании, отвечающей требованиям Кодекса, на срок, оговоренный Администрацией, который не должен превышать 5 лет. Такой документ должен приниматься как подтверждение того, что Компания может выполнять требования Кодекса.

13.3 Документ о соответствии действителен только для тех типов судов, которые четко указаны в документе. В основу такого указания должны быть положены те типы судов, для которых было проведено первоначальное освидетельствование. Другие типы судов должны добавляться только после проверки способностей Компании удовлетворять требованиям настоящего Кодекса, применимым к таким типам судов. В данном контексте типы судов - это типы, которые указаны в Правиле IX/1 Конвенции.

13.4 Действительность Документа о соответствии подлежит ежегодной проверке Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, Администрацией другого Договаривающегося Правительства в пределах трех месяцев до или после ежегодной даты.

13.5 Документ о соответствии должен аннулироваться Администрацией или, по ее просьбе, Договаривающимся Правительством, выдавшим документ, если не поступает запроса на ежегодное освидетельствование в соответствии с требованиями п. 13.4, или если есть доказательство значительного несоответствия с настоящим Кодексом.

13.5.1 Все соответствующие Свидетельства об управлении безопасностью и/или Временные Свидетельства об управлении безопасностью должны аннулироваться, если аннулируется Документ о соответствии.

13.6 Копия Документа о соответствии должна находиться на судне для того, чтобы капитан судна мог, по требованию, предъявить ее для проверки Администрацией или организацией, признанной организацией, или для контроля, указанного в Правиле IX/6.2 Конвенции. Аутентичность копии документа может не подтверждаться, и копия может не заверяться.

13.7 Свидетельство об управлении безопасностью должно выдаваться на судно Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрацией, другим Договаривающимся Правительством на срок, который не должен превышать пять лет. Свидетельство об управлении безопасностью должно выдаваться после проверки того, что Компания и руководство на борту действуют в соответствии с одобренной системой управления безопасностью. Такое Свидетельство должно приниматься как подтверждение того, что судно соответствует требованиям настоящего Кодекса.

13.8 Для подтверждения действительности Свидетельства об управлении безопасностью Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся Правительством должно проводиться не менее одного промежуточного освидетельствования. Если должно проводиться только одно промежуточное освидетельствование, и срок действия Свидетельства об управлении безопасностью составляет 5 лет, оно должно проводиться между второй и третьей ежегодной датой выдачи Свидетельства об управлении безопасностью.

13.9 Дополнительно к требованиям п. 13.5.1, Свидетельство об управлении безопасностью должно аннулироваться Администрацией или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся Правительством, которое выдало его, если не поступает запроса на проведение промежуточного освидетельствования, требуемого п.13.8, или когда имеется подтверждение значительного несоответствия требованиям настоящего Кодекса.

13.10 Независимо от требований пунктов 13.2 и 13.7, если возобновляющее освидетельствование проводится в рамках трёх месяцев до истечения срока действия существующего Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью, новый Документ о соответствии или новое Свидетельство об управлении безопасностью должно быть действительно с даты окончания возобновляющего освидетельствования в течение не более 5 лет после даты истечения срока действия существующего Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью.

13.11 Если возобновляющее освидетельствование проводится более чем за три месяца до истечения срока действия существующего Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью, новый Документ о соответствии или новое Свидетельство об управлении безопасностью должно быть действительно с момента окончания возобновляющего освидетельствования на период, не превышающий 5 лет с момента окончания возобновляющего освидетельствования.

13.12 Если возобновляющее освидетельствование закончено после даты истечения срока действия существующего Свидетельства об управлении безопасностью, новое Свидетельство об управлении безопасностью должно быть действительно с даты окончания возобновляющего освидетельствования до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства об управлении безопасностью.

**Part B. Certification and Verification****13 CERTIFICATION AND PERIODICAL VERIFICATION**

13.1 The ship should be operated by a Company which has been issued with a Document of Compliance or with an Interim Document of Compliance in accordance with paragraph 14.1, relevant to that ship.

13.2 The Document of Compliance should be issued by the Administration, by an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government to the Convention to any Company complying with the requirements of this Code for a period specified by the Administration which should not exceed five years. Such a document should be accepted as evidence that the Company is capable of complying with the requirements of this Code.

13.3 The Document of Compliance is only valid for the ship types explicitly indicated in the document. Such indication should be based on the types of ships on which the initial verification was based. Other ship types should only be added after verification of the Company's capability to comply with the requirements of this Code applicable to such ship types. In this context, ship types are those referred to in regulation IX/1 of the Convention.

13.4 The validity of a Document of Compliance should be subject to annual verification by the Administration or by an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government within three months before or after the anniversary date.

13.5 The Document of Compliance should be withdrawn by the Administration or, at its request, by the Contracting Government which issued the Document when the annual verification required in paragraph 13.4 is not requested or if there is evidence of major non-conformities with this Code.

13.5.1 All associated Safety Management Certificates and/or Interim Safety Management Certificates should also be withdrawn if the Document of Compliance is withdrawn.

13.6 A copy of the Document of Compliance should be placed on board in order that the master of the ship, if so requested, may produce it for verification by the Administration or by an organization recognized by the Administration or for the purposes of the control referred to in regulation IX/6.2 of the Convention. The copy of the Document is not required to be authenticated or certified.

13.7 The Safety Management Certificate should be issued to a ship for a period which should not exceed five years by the Administration or an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government. The Safety Management Certificate should be issued after verifying that the Company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system. Such a Certificate should be accepted as evidence that the ship is complying with the requirements of this Code.

13.8 The validity of the Safety Management Certificate should be subject to at least one intermediate verification by the Administration or an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government. If only one intermediate verification is to be carried out and the period of validity of the Safety Management Certificate is five years, it should take place between the second and third anniversary dates of the Safety Management Certificate.

13.9 In addition to the requirements of paragraph 13.5.1, the Safety Management Certificate should be withdrawn by the Administration or, at the request of the Administration, by the Contracting Government which has issued it when the intermediate verification required in paragraph 13.8 is not requested or if there is evidence of major non-conformity with this Code.

13.10 Notwithstanding the requirements of paragraphs 13.2 and 13.7, when the renewal verification is completed within three months before the expiry date of the existing Document of Compliance or Safety Management Certificate, the new Document of Compliance or the new Safety Management Certificate should be valid from the date of completion of the renewal verification for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing Document of Compliance or Safety Management Certificate.

13.11 When the renewal verification is completed more than three months before the expiry date of the existing Document of Compliance or Safety Management Certificate, the new Document of Compliance or the new Safety Management Certificate should be valid from the date of completion of the renewal verification for a period not exceeding five years from the date of completion of the renewal verification.

13.12 When the renewal verification is completed after the expiry date of the existing Safety Management Certificate, the new Safety Management Certificate should be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Safety Management Certificate.

13.13 Если возобновляющее освидетельствование было закончено, а новое Свидетельство об управлении безопасностью не может быть выдано или доставлено на судно до даты истечения срока действия существующего свидетельства, Администрация или организация, признанная Администрацией, может подтвердить существующее свидетельство и такое свидетельство должно признаваться действительным на срок, который не должен быть более пяти месяцев считая от даты истечения указанного в нём срока действия.

13.14 Если в момент истечения срока действия Свидетельства об управлении безопасностью судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, Администрация может продлить срок действия Свидетельства об управлении безопасностью, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое Свидетельство об управлении безопасностью не должно продлеваться на срок более трёх месяцев, а судну, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть этот порт без нового Свидетельства об управлении безопасностью, в силу этого продления. Когда возобновляющее освидетельствование закончено, новое Свидетельство об управлении безопасностью должно быть действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства об управлении безопасностью, установленной до предоставления продления.

#### 14 СЕРТИФИКАЦИЯ НА ВРЕМЕННЫЕ ДОКУМЕНТЫ

14.1 Временный Документ о соответствии может выдаваться для облегчения первоначального внедрения настоящего Кодекса в следующих случаях:

- .1 Компания является новообразованной; или
- .2 к существующему Документу о соответствии должны быть добавлены новые типы судов после проверки того, что Компания имеет систему управления безопасностью, отвечающую целям, указанным в п. 1.2.3 настоящего Кодекса, при условии, что Компания продемонстрирует планы внедрения системы управления безопасностью, отвечающей всем требованиям настоящего Кодекса в срок действия Временного Документа о соответствии.

Такой Временный Документ о соответствии должен выдаваться на срок не более 12 месяцев Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся Правительством. Копия Временного Документа о соответствии должна находиться на борту судна для того, чтобы капитан судна мог по требованию предъявить ее для проверки Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или для целей контроля, указанного в Правиле IX/6.2. Аутентичность копии документа может не подтверждаться, и копия может не заверяться,

14.2 Временное Свидетельство об управлении безопасностью может быть выдано:

- .1 новым судам, поступающим в компанию;
- .2 когда Компания принимает ответственность за эксплуатацию судна, которое для Компании является новым; или
- .3 когда судно меняет флаг.

Временное Свидетельство об управлении безопасностью должно выдаваться на срок не более 6 месяцев Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся Правительством.

14.3 Администрация или организация, признанная Администрацией, или, по просьбе Администрации, другое Договаривающееся Правительство может в особых случаях продлить срок действия Временного Свидетельства об управлении безопасностью на дополнительный срок, который не должен превышать 6 месяцев с момента истечения срока действия.

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

- .1 Документ о соответствии или Временный Документ о соответствии относится к данному судну;
- .2 система управления безопасностью, предусмотренная Компанией для данного судна, включает основные элементы настоящего Кодекса, и она была освидетельствована на предмет выдачи Документа о соответствии или продемонстрирована на предмет выдачи Временного Документа о соответствии;
- .3 Компания планирует внутренний аудит судна в течение трех месяцев;
- .4 капитан и комсостав знакомы с системой управления безопасностью и планируемыми мероприятиями для ее внедрения;
- .5 инструкции, которые были определены как необходимые, были обеспечены до отправления судна в рейс; и
- .6 соответствующая информация о системе управления безопасностью была выдана на рабочем(-их) языке(-ах), хорошо понимаемом (-ых) судовым персоналом.

13.13 If a renewal verification has been completed and a new Safety Management Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the Administration or organization recognized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate should be accepted as valid for a further period which should not exceed five months from the expiry date.

13.14 If a ship at the time when a Safety Management Certificate expires is not in a port in which it is to be verified, the Administration may extend the period of validity of the Safety Management Certificate but this extension should be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be verified, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Safety Management Certificate should be extended for a period of longer than three months, and the ship to which an extension is granted should not, on its arrival in the port in which it is to be verified, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Safety Management Certificate. When the renewal verification is completed, the new Safety Management Certificate should be valid to a date not exceeding five years from the expiry date of the existing Safety Management Certificate before the extension was granted.

#### 14 INTERIM CERTIFICATION

14.1 An Interim Document of Compliance may be issued to facilitate initial implementation of this Code when:

- .1 a Company is newly established; or
- .2 new ship types are to be added to an existing Document of Compliance, following verification that the Company has a safety management system that meets the objectives of paragraph 1.2.3 of this Code, provided the Company demonstrates plans to implement a safety management system meeting the full requirements of this Code within the period of validity of the Interim Document of Compliance.

Such an Interim Document of Compliance should be issued for a period not exceeding 12 months by the Administration or by an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government. A copy of the Interim Document of Compliance should be placed on board in order that the master of the ship, if so requested, may produce it for verification by the Administration or by an organization recognized by the Administration or for the purposes of the control referred to in regulation IX/6.2 of the Convention. The copy of the Document is not required to be authenticated or certified.

14.2 An Interim Safety Management Certificate may be issued:

- .1 to new ships on delivery;
- .2 when a Company takes on responsibility for the operation of a ship which is new to the Company; or
- .3 when a ship changes flag.

Such an Interim Safety Management Certificate should be issued for a period not exceeding 6 months by the Administration or an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government.

14.3 An Administration or, at the request of the Administration, another Contracting Government may, in special cases, extend the validity of an Interim Safety Management Certificate for a further period which should not exceed 6 months from the date of expiry.

14.4 An Interim Safety Management Certificate may be issued following verification that:

- .1 the Document of Compliance, or the Interim Document of Compliance, is relevant to the ship concerned;
- .2 the safety management system provided by the Company for the ship concerned includes key elements of this Code and has been assessed during the audit for issuance of the Document of Compliance or demonstrated for issuance of the Interim Document of Compliance;
- .3 the Company has planned the internal audit of the ship within three months;
- .4 the master and officers are familiar with the safety management system and the planned arrangements for its implementation;
- .5 instructions, which have been identified as being essential, are provided prior to sailing; and
- .6 relevant information on the safety management system has been given in a working language or languages understood by the ship's personnel.

## 15. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

15.1 Все освидетельствования, требуемые в соответствии с положениями настоящего Кодекса, должны проводиться согласно процедурам, принятым Администрацией, с учетом Руководства, разработанного Организацией.

## 16 ФОРМЫ СВИДЕТЕЛЬСТВ

16.1 Документ о соответствии, Свидетельство об управлении безопасностью, Временный Документ о соответствии и Временное Свидетельство об управлении безопасностью должны оформляться по форме, соответствующей образцам, приведенным в Приложении к настоящему Кодексу. Если используемый язык не является ни английским, ни французским, текст должен включать перевод на один из этих языков.

16.2 В дополнение к требованиям п. 13.3, в сведения о типах судов, указанных в Документе о соответствии и Временном Документе, может быть включена информация, отражающая любые ограничения в эксплуатации судов, включённых в систему управления безопасностью.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Формы документов по МКУБ  
Документ о соответствии  
Свидетельство об управлении безопасностью  
Временный Документ о соответствии  
Временное Свидетельство об управлении безопасностью

## 15 VERIFICATION

15.1 All verifications required by the provisions of this Code should be carried out in accordance with procedures acceptable to the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization.

## 16 FORMS OF CERTIFICATES

16.1 The Document of Compliance, the Safety Management Certificate, the Interim Document of Compliance and the Interim Safety Management Certificate should be drawn up in a form corresponding to the models given in the appendix to this Code. If the language used is neither English nor French, the text should include a translation into one of these languages.

16.2 In addition to the requirements of paragraph 13.3, the ship types indicated on the Document of Compliance and the Interim Document of Compliance may be endorsed to reflect any limitations in the operations of the ships described in the safety management system.

## APPENDIX

Forms of the ISM Documents  
Document of Compliance  
Safety Management Certificate  
Interim Document of Compliance  
Interim Safety Management Certificate

