

КОМИТЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО РЫБОЛОВСТВУ

ПРИКАЗ

от 18 октября 1995 года N 165

Об организации управления безопасной эксплуатацией рыбопромыслового флота

Комитет Российской Федерации по рыболовству отмечает, что переход экономики России к рыночным отношениям, создание большого числа предприятий и организаций различных форм собственности, имеющих рыбопромысловый флот, зарегистрированный в морских рыбных портах, сопровождается значительным снижением уровня безопасности плавания и сохранения человеческой жизни на море.

Анализ материалов расследований аварийных случаев, гибели судов и членов их экипажей, а также результатов инспектирования рыболовных судов в российских и иностранных портах показывает, что основными причинами сложившейся ситуации являются:

сокращение или полное отсутствие у судовладельцев служб, обеспечивающих безопасную эксплуатацию судов;

снижение уровня дисциплины и порядка на флоте;

невыполнение судовладельцами, капитанами судов норм и правил национального законодательства, положений международных конвенций в области безопасности мореплавания;

снижение уровня требований к техническому состоянию судов со стороны специалистов Морского Регистра;

формальный подход к проверке знаний лиц командного состава, осуществляемой судовладельцами;

снижение качества подготовки специалистов на учебных и учебно-тренажерных судах.

В новых экономических условиях сложившаяся система обеспечения безопасности мореплавания требует совершенствования.

Учитывая международный опыт, закрепленный в резолюции Ассамблеи Международной морской организации от 4 ноября 1993 года А.741(18), принявшей Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)), и приближая национальные требования в области обеспечения безопасности мореплавания

рыбопромыслового флота к международным стандартам, в целях повышения уровня безопасной эксплуатации рыбопромысловых судов, снижения травматизма, предотвращения загрязнения моря при осуществлении промышленного рыболовства,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Применять в качестве международного стандарта при разработке нормативно-распорядительной документации по вопросам безопасности плавания судов рыбопромыслового флота и ведения ими промысловых операций и в организации практической работы по обеспечению безопасной эксплуатации судов Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения - МКУБ, принятый 18 сессией Международной морской организацией (прилагается).
2. Управлению мореплавания, портов и охраны труда осуществить организационные меры, связанные с применением МКУБ.
3. Судовладельцам независимо от форм собственности, суда которых зарегистрированы в морских рыбных портах, провести должные организационные работы по применению МКУБ в компании.
4. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на Управление мореплавания, портов и охраны труда.

Председатель Комитета В.Ф.Корельский

Зарегистрированов Министерстве
юстиции Российской Федерации
9 декабря 1995 г.
Регистрационный N 990

Приложение
к приказу Роскомрыболовства
от 18 октября 1995 г.
N 165

Резолюция А.741(18)
принята 4 ноября 1993 года

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ
БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ
И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
(МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС)**

ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ (МКУБ)

Ассамблея,

ссылаясь на пункт "i" статьи 15 Конвенции о Международной морской организации, касающийся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море, а также предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним,

ссылаясь также на резолюцию А.680(17), которой она предложила правительствам - членам рекомендовать лицам, ответственным за управление и эксплуатацию судов, принимать соответствующие меры для разработки, осуществления и оценки методов управления для безопасности и предотвращения загрязнения в соответствии с Руководством ИМО по методам управления для безопасной эксплуатации судов и для предотвращения загрязнения,

ссылаясь также на резолюцию А.596(15), которой она предложила Комитету по безопасности на море разработать в срочном порядке руководство, там, где это уместно, касающееся методов управления на борту судна и судном с берега, а также свое решение включить в программу работы Комитета по безопасности на море и Комитета по защите морской среды пункт относительно методов управления на борту судна и судном с берега для обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения, соответственно,

ссылаясь далее на резолюцию А.441(X1), которой она предложила каждому государству принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы собственник судна, плавающего под флагом того государства, представлял такому государству свежую информацию, необходимую для установления лица, на которое собственник судна возложил по договору или иным образом выполнение своих обязанностей в отношении этого судна по вопросам, касающимся безопасности на море и защиты морской среды, и вступления в контакт с таким лицом,

ссылаясь далее на резолюцию А.443(X1), которой она предложила правительствам принять необходимые меры для защиты капитана судна, надлежащим образом выполняющего свои обязанности в отношении безопасности на море и защиты морской среды,

признавая необходимость соответствующей организации управления, которая позволяет отвечать потребности лиц, находящихся на борту судна, в достижении и поддержании высоких стандартов безопасности и защиты окружающей среды,

признавая также, что наиболее важными средствами предотвращения морских аварий и загрязнения моря с судов являются проектирование, строительство, оснащение и техническое обслуживание судов, а также их эксплуатация надлежащим образом обученными экипажами в соответствии с международными конвенциями и стандартами, относящимися к безопасности на море и предотвращению загрязнения,

отмечая, что Комитет по безопасности на море разрабатывает требования для принятия Договаривающимися правительствами Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 года, в соответствии с которыми выполнение положения Кодекса, упомянутого в оперативном пункте 1, будет обязательным,

учитывая, что раннее применение этого Кодекса будет в большей степени способствовать улучшению безопасности на море и защиты морской среды,

отмечая далее, что Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды при разработке Кодекса рассмотрели резолюцию А.680(17) и прилагаемое к ней руководство,

рассмотрев рекомендации, сделанные Комитетом по безопасности на море на его шестьдесят второй сессии и Комитетом по защите морской среды на его тридцать четвертой сессии,

1. принимает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения ("Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)"), изложенный в Приложении к настоящей резолюции;

2. настоятельно призывает правительства применять Кодекс МКУБ на национальной основе, обращая первоочередное внимание на пассажирские суда, танкеры, газовозы, балкерные суда и морские подвижные установки, которые плавают под их флагами, как можно скорее, но не позднее 1 июня 1998 года, до разработки требований об обязательном применении Кодекса;

3. просит правительства информировать Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды о действиях, которые они предприняли в применении МКУБ;

4. просит Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды разработать руководство по применению МКУБ;

5. просит также Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды проводить обзор Кодекса и связанного с ним руководства и вносить в них поправки при необходимости;

6. отменяет резолюцию А.680(17).

Приложение
к Резолюции А.741(18)

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ
БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ
И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
(МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС
ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ (МКУБ).
ТРЕБОВАНИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ
ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
И ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ**

Содержание

Преамбула

1. Общие положения.
- 1.1. Определения.
- 1.2. Цели.
- 1.3. Применение.
- 1.4. Функциональные требования к системе управления безопасностью (СУБ).
2. Политика в области безопасности и защиты окружающей среды.
3. Ответственность и полномочия компании.
4. Назначенное лицо (лица).
5. Ответственность и полномочия капитана.
6. Ресурсы и персонал.
7. Разработка планов проведения операций.
8. Готовность к аварийной ситуации.
9. Доклады о несоблюдении требований, авариях и опасных происшествиях и их анализ.
10. Техническое обслуживание и ремонт судна и оборудования.
11. Документация.
12. Проверка, обзор и оценка, осуществляемые компанией.
13. Освидетельствование, проверка и контроль.

ПРЕАМБУЛА

1. Цель настоящего Кодекса состоит в обеспечении международного стандарта по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.
2. Ассамблея приняла резолюцию А.443(X1), которой она предложила всем правительствам принять необходимые меры для защиты капитана судна, надлежащим образом выполняющего свои обязанности в отношении безопасности на море и защиты морской среды.
3. Ассамблея также приняла резолюцию А.680(17), которой она далее признала необходимость соответствующей организации, которая позволяет отвечать потребности лиц, находящихся на борту судов, в достижении и поддержании высоких стандартов

безопасности и защиты окружающей среды.

4. Признавая, что нет двух одинаковых судоходных компаний или судовладельцев и что суда эксплуатируются в самых различных условиях, Кодекс основывается на общих принципах и целях.

5. Кодекс изложен в общих понятиях, с тем, чтобы он мог получить широкое применение. Несомненно, различные уровни управления на берегу или на море потребуют различных уровней знания и понимания изложенных вопросов.

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

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Определения

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

1.1.2. Компания означает владельца судна или любую другую организацию или лицо, такое, как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от судовладельца и которые при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Кодексом.

1.1.3. Администрация означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

1.2. Цели

1.2.1. Цели Международного кодекса по управлению безопасностью состоят в обеспечении безопасности на море, предотвращении несчастных случаев или гибели людей и избежании причинения ущерба окружающей среде, в частности морской среде, и имуществу.

1.2.2. Цели компании, связанные с управлением безопасностью, должны, среди прочего:

1. обеспечить безопасную практику эксплуатации судов и безопасные для человека условия труда;

2. обеспечить защиту от всех выявленных рисков; и

3. постоянно улучшать навыки берегового и судового персонала, относящиеся к управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, связанным как с безопасностью, так и защитой окружающей среды.

1.2.3. Система управления безопасностью должна обеспечивать:

1. выполнение обязательных норм и правил; и

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

1.3. Применение

Требования настоящего Кодекса могут применяться ко всем судам.

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

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

1. политику в области безопасности и защиты окружающей среды;

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

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

4. порядок передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений настоящего Кодекса;

5. порядок подготовки к аварийным ситуациям и действий по их устранению; и

6. порядок проведения внутренних проверок и обзора управления.

2. ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

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

2.2. Компания должна обеспечить реализацию и проведение 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 лицо, иное чем судовладелец, судовладелец должен сообщить Администрации полное имя и подробные данные об этом лице.

3.2. Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающей на них влияние, и оформить это в виде документов.

3.3. Компания несет ответственность за обеспечение того, чтобы были предусмотрены достаточные ресурсы и поддержка с берега, с тем, чтобы назначенное лицо или лица могли выполнять свои обязанности.

4. НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО (ЛИЦА)

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

5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КАПИТАНА

5.1. Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:

1. реализации политики компании в области безопасности и защиты окружающей среды;
2. побуждение экипажа к соблюдению этой политики;
3. издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме;
4. проверки выполнения предъявляемых требований; и

5. пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления.

5.2. Компания должна обеспечить, чтобы СУБ, применяемая на судне, содержала четкое подтверждение полномочий капитана. Компания должна установить в СУБ, что капитан обладает основными полномочиями и ответственностью для принятия решений относительно безопасности и предотвращения загрязнения, а также для обращения к компании с просьбой об оказании необходимой помощи.

6. РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ

6.1. Компания должна обеспечить, чтобы капитан:

1. имел надлежащую квалификацию для управления судном;
2. был полностью осведомлен о СУБ компании; и
3. получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.

6.2. Компания должна обеспечить, чтобы каждое судно было укомплектовано квалифицированными, дипломированными и годными в медицинском отношении моряками согласно международным и национальным требованиям.

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

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

6.5. Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур для определения любой подготовки, которая может потребоваться для обеспечения СУБ, а также обеспечить такую подготовку всего соответствующего персонала.

6.6. Компания должна установить процедуры, обеспечивающие получение судовым персоналом соответствующей информации о СУБ 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 СУБ.

7. РАЗРАБОТКА ПЛАНОВ ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ НА СУДАХ

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

8. ГОТОВНОСТЬ К АВАРИЙНЫМ СИТУАЦИЯМ

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

8.2. Компания должна составить программу учений экипажа и учебных отработок действий в условиях аварийной ситуации.

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

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

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

9.2. Компания должна установить порядок действий по устранению выявленных недостатков.

10. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ СУДНА И ОБОРУДОВАНИЯ

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

10.2. Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:

1. проведение инспекций через соответствующие промежутки времени;

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

3. соответствующие действия по устранению недостатков; и

4. регистрацию этих действий.

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

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

11. ДОКУМЕНТАЦИЯ

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

11.2. Компания должна обеспечить, чтобы:

1. действительные документы были доступны во всех соответствующих местах;

2. изменения, вносимые в документы, проверялись и одобрялись уполномоченным персоналом; и

3. своевременно изымались устаревшие документы.

11.3. Документы, используемые для описания и выполнения СУБ, могут называться "Руководство по управлению безопасностью". Документация должна оформляться в том виде, который компания считает наиболее эффективным. Каждое судно должно иметь на борту всю документацию, относящуюся к этому судну.

12. ПРОВЕРКА, ОБЗОР И ОЦЕНКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ КОМПАНИЕЙ

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

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

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

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

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

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

13. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ, ПРОВЕРКА И КОНТРОЛЬ

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

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

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

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

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

Текст документа сверен по:
"Российские 25 (946), 08.02.96, стр. 5
вести",