

**ГЛАВА XI-1 — СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ
ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ**

1	Предоставление полномочий признанным организациям	818
2	Расширенные освидетельствования	818
3	Опознавательный номер судов	818
3-1	Идентификационные номера компании и зарегистрированного владельца	820
4	Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований.	822
5	Журнал непрерывной регистрации истории судна	822
6	Дополнительные требования по расследованию аварий и инцидентов на море	828

**ГЛАВА XI-1 — СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ
ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ**

Правило 1

Предоставление полномочий признанным организациям

Организации, ссылка на которые делается в правиле I/6, должны отвечать *Руководству*, принятому резолюцией A.739(18) Организации, с возможными поправками, и *Спецификациям*, принятым резолюцией Организации A.789(19), с возможными поправками, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

Правило 2

Расширенные освидетельствования

Навалочные суда, определенные в правиле IX/1.6, и нефтяные танкеры, определенные в правиле II-1/2.22, подлежат проверкам по расширенной программе в соответствии с *Руководством*, принятым Ассамблеей Организации резолюцией A.744(18), с возможными поправками, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

Правило 3

Опознавательный номер судов

(Пункты 4 и 5 применяются ко всем судам, к которым применяется данное правило. Для судов, построенных до 1 июля 2004 г., требования пунктов 4 и 5 выполняются не позднее первого планового докования после 1 июля 2004 г.)

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам валовой вместимостью 100 и более и ко всем грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

XI-1 2 Каждое судно должно иметь опознавательный номер, который соответствует Системе опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией*.

3 Опознавательный номер судна должен включаться в свидетельства и заверенные копии свидетельств, которые выдаются согласно правилу I/12 или правилу I/13.

4 Опознавательный номер судна наносится постоянно:

.1 на видном месте на корме судна; либо на каждом борту на середине длины корпуса выше самой глубокой грузовой ватерлинии; либо на каждом борту надстройки; или на лобовом листе надстройки; или — на пассажирских судах — на горизонтальной поверхности, видимой сверху; и

.2 на легкодоступном месте на одной из концевых поперечных переборок машинных помещений, определенных в правиле II-2/3.30; либо на одной стороне грузовых люков; или — на танкерах — в грузовом насосном отделении; или — на судах с помещениями ро-ро, определенными в правиле II-2/3.41 — на одной из концевых поперечных переборок помещений ро-ро.

5.1 Эта постоянная маркировка должна быть хорошо заметна и размещена отдельно от любой другой маркировки на корпусе, она должна быть выполнена на контрастном фоне.

5.2 Постоянная маркировка, упомянутая в пункте 4.1, должна иметь высоту не менее 200 мм. Постоянная маркировка, упомянутая в пункте 4.2, должна иметь высоту не менее 100 мм. Толщина знаков выбирается пропорционально высоте.

5.3 Постоянная маркировка может выполняться накладными знаками или гравировкой, или кернением, или любым другим способом, обеспечивающим надежность и сохранность.

5.4 На судах, построенных из неметаллических материалов, способ нанесения опознавательного номера судна определяется Администрацией.

Правило 3-1

Идентификационные номера компании и зарегистрированного владельца

1 Данное правило применяется к компаниям и зарегистрированным владельцам судов, к которым применяется глава I.

2 Для целей данного правила, зарегистрированным владельцем считается лицо, указанное Администрацией и компанией, определенной в правиле IX/1.

3 Каждая компания и зарегистрированный судовладелец обеспечивают идентификационным номером, который соответствует

См. «Систему опознавательных номеров судов ИМО», принятую Организацией резолюцией А.600(15).

XI-1 **I**

Системе назначения номеров ИМО компаниям и зарегистрированным судовладельцам, принятой Организацией*.

4 Идентификационный номер компании вносится в свидетельства и в заверенные копии свидетельств, выданных по правилу IX/4 и разделу A/19.2, или A/19.4 Кодекса ОСПС.

5 Данное правило вступает в силу 1 января 2009 г. и после этой даты при выдаче или возобновлении, упомянутых в пункте 4 свидетельств.

Правило 4

*Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований***

1 Судно, находясь в порту другого Договаривающегося правительства, подлежит контролю должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством, который касается выполнения эксплуатационных требований в отношении безопасности судов, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейшие судовые процедуры, относящиеся к безопасности судов.

2 При обстоятельствах, указанных в пункте 1 данного правила, Договаривающееся правительство, осуществляющее контроль, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в море до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящей Конвенции.

3 К данному правилу применяются предписанные в правиле I/19 процедуры контроля государством порта.

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Договаривающегося правительства, осуществляющего контроль эксплуатационных требований, специально предусмотренных в правилах.

Правило 5

Журнал непрерывной регистрации истории судна

1 Каждое судно, к которому применяется глава I, должно иметь *Журнал непрерывной регистрации истории судна*.

2.1 Журнал предназначен обеспечивать регистрацию на судне истории судна в отношении внесенной в него информации.

2.2 Для судов, построенных до 1 июля 2004 г., журнал должен отражать историю судна, по меньшей мере, начиная с 1 июля 2004 г.

3 Журнал выдается Администрацией каждому судну, имеющему право на несение ее флага, и должен содержать, по меньшей мере, следующую информацию (Журнал непрерывной регистрации истории судна, если он выдан или приведен на уровень современности 1 января 2009 г. и после этой даты, должен содержать информацию, указанную в подпунктах 3.7 и 3.10):

См. резолюцию MSC.160(78) - «Принятие системы назначения номеров ИМО компаниям и зарегистрированным судовладельцам».

См. «Процедуры контроля судов государством порта», принятые Организацией резолюцией A.787(19) с поправками.

- .1 название государства, под флагом которого судно имеет право плавания;
- .2 дата регистрации судна в этом государстве;
- .3 опознавательный номер судна в соответствии с правилом 3;
- .4 название судна;
- .5 порт регистрации;
- .6 имя (название) зарегистрированного(-ых) владельца(-ев) и зарегистрированный(-ые) адрес(-а);
- .7 идентификационный номер зарегистрированного владельца;
- .8 имя (название) зарегистрированного(-ых) фрахтователя(-ей) по бербоут-чартеру и зарегистрированный(-ые) адрес(-а), если используется данный вид фрахтования;
- .9 название компании, определенной в правиле IX/1, ее зарегистрированный адрес(-а), откуда осуществляется деятельность компании по управлению безопасностью;
- .10 идентификационный номер компании;
- .11 названия всех классификационных обществ, присвоивших судну класс;
- .12 название Администрации или Договаривающегося правительства, или признанной организации, выдавшей Документ о соответствии (или Временный документ о соответствии), оговоренный в МКУБ, определение которого дано в правиле IX/1, компании, эксплуатирующей судно, и название органа, выполнившего аудиторскую проверку, на основании которой был выдан Документ о соответствии, если не этот орган выдал Документ о соответствии;
- .13 название Администрации или Договаривающегося правительства, или признанной организации, выдавших судну Свидетельство об управлении безопасностью (или Временное свидетельство об управлении безопасностью), оговоренное в МКУБ, определение которого дано в правиле IX/1, и название органа, выполнившего аудиторскую проверку, на основании которой было выдано Свидетельство об управлении безопасностью, если не этот орган выдал Свидетельство об управлении безопасностью;
- .14 название Администрации или Договаривающегося правительства, или признанной в области охраны организации, выдавших Международное свидетельство об охране судна (или Временное международное свидетельство об охране судна), оговоренное в части А Кодекса ОСПС, определение которого дано в правиле XI-2/1, и название органа, выполнившего проверку, на основании которой было выдано Свидетельство, если не этот орган выдал Свидетельство; и
- .15 дата прекращения регистрации судна в государстве.

1 4.1 Любые изменения, связанные с упомянутыми в пунктах 3.4–3.12 записями, вписываются в Журнал таким образом, чтобы предоставлять приведенную на уровень современности информацию вместе с последовательностью этих изменений.

4.2 В случае любых изменений, связанных с записями, ссылка на которые дается в пункте 4.1, Администрация выдает судну под ее флагом, как можно скорее, но не позднее чем через три месяца после изменения, либо пересмотренную и приведенную на уровень современности версию Журнала, либо соответствующие поправки к Журналу.

4.3 В случае любых изменений, связанных с записями, ссылка на **которые** дается в пункте 4.1, Администрация, до выдачи пересмотренной и приведенной на уровень современности версии Журнала, уполномочивает и требует либо от компании, определенной в правиле IX/1, либо от капитана судна вносить в Журнал поправки, отражающие эти изменения. В таких случаях, после внесения в Журнал поправок, компания без задержки информирует Администрацию, соответственно.

5.1 Журнал составляется на английском или французском, или на испанском языке. Кроме того, может предоставляться перевод Журнала на официальный язык или языки Администрации.

5.2 Журнал составляется по форме, разработанной Организацией, и поддерживается в соответствии с руководством, разработанным Организацией*. Любые более ранние записи в Журнале не должны изменяться, зачеркиваться или каким-либо образом удаляться, в любом случае, они должны оставаться читабельными.

6 Когда судно передается под флаг другого государства или когда судно продается другому владельцу (или когда оно отдано другому фрахтователю по **бербоут-чартеру**), или когда другая компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, Журнал остается на судне.

7 Если судно подлежит передаче под флаг другого государства, компания сообщает Администрации название государства, под флаг которого передается судно, чтобы Администрация могла направить этому государству экземпляр Журнала, охватывающего период времени, в течение которого это судно находилось под его юрисдикцией.

8 Когда судно передается под флаг другого государства, правительство которого является Договаривающимся правительством, Договаривающееся правительство государства, под флагом которого судно совершало плавание, передает Администрации, как можно скорее после произведенной передачи судна, экземпляр соответствующего Журнала, охватывающий период времени, в течение которого судно находилось под его **юрисдикцией**, вместе с любыми Журналами, выданными ранее другими государствами.

9 Если судно передается под флаг другого государства, Администрация прилагает действующий Журнал к Журналу, который будет выдан судну, чтобы обеспечить непрерывную регистрацию истории судна, что является целью данного правила.

См. резолюцию А.959(23) — «Форма журнала непрерывной регистрации истории судна и руководство по его ведению», принятую Организацией.

- 1** 10 Журнал находится на судне и должен быть доступен для проверки в любое время.

Правило 6

Дополнительные требования по расследованию аварий и инцидентов на море

Принимая во внимание правило I/21, каждая Администрация проводит расследования аварий и инцидентов на море в соответствии с положениями настоящей Конвенции, дополненными положениями *Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море* (Кодекса расследования аварий), принятого резолюцией MSC.255(84), и:

- .1 положения частей I и II Кодекса расследования аварий должны выполняться полностью;
- .2 соответствующее руководство и пояснительный материал, содержащиеся в части III Кодекса расследования аварий, рекомендуется принимать во внимание в наиболее возможно полном объеме, чтобы достичь наиболее единообразного применения Кодекса расследования аварий;
- .3 поправки к частям I и II Кодекса расследования аварий принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I; и
- .4 в часть III Кодекса расследования аварий поправки вносятся Комитетом по безопасности на море в соответствии с его правилами процедуры.