

АССАМБЛЕЯ
30-я сессия
Пункт 9 повестки дня

A 30/Res.1119
20 декабря 2017 года
Подлинный текст на
английском языке

Резолюция А.1119(30)
Принята 6 декабря 2017 года
(Пункт 9 повестки дня)

Процедуры контроля судов государством порта 2017 года

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся 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.1052(27), которой она приняла *Процедуры контроля судов государством порта 2011 года*,

ПРИЗНАВАЯ, что усилия государств порта внесли большой вклад в повышение безопасности и усиление охраны на море, а также предотвращение загрязнения моря,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ необходимость обновить Процедуры с тем, чтобы принять во внимание поправки к документам ИМО, которые вступили в силу или начали действовать после принятия резолюции А.1052(27),

РАССМОТРЕВ рекомендации, данные Комитетом по защите морской среды на его семидесятой сессии и Комитетом по безопасности на море на его девяносто седьмой и девяносто восьмой сессиях,

- 1 ПРИНИМАЕТ *Процедуры контроля судов государством порта 2017 года*, изложенные в приложении к настоящей резолюции;
- 2 ПРЕДЛАГАЕТ правительствам при осуществлении контроля судов государством порта выполнять вышеупомянутые Процедуры;
- 3 ПРОСИТ Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды проводить обзор Процедур и вносить в них поправки по мере необходимости;
- 4 ОТМЕНЯЕТ резолюцию А.1052(27).

Приложение

ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА 2017 ГОДА

Содержание

ГЛАВА 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1 Цель
- 1.2 Применение
- 1.3 Введение
- 1.4 Обеспечение контроля судов государством порта
- 1.5 Суда государств, не являющихся сторонами
- 1.6 Суда размерами менее конвенционных
- 1.7 Определения
- 1.8 Профессиональные качества ИКСГП
- 1.9 Требования относительно квалификации и подготовки ИКСГП

ГЛАВА 2 – ПРОВЕРКИ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА

- 2.1 Общие положения
- 2.2 Первоначальные проверки
- 2.3 Общее процедурное руководство для ИКСГП
- 2.4 Явные основания
- 2.5 Более детальные проверки

ГЛАВА 3 – НАРУШЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ И ЗАДЕРЖАНИЕ СУДНА

- 3.1 Выявление субстандартного судна
- 3.2 Представление информации о недостатках
- 3.3 Действия государства порта по получении информации о предполагаемых субстандартных судах
- 3.4 Ответственность государства порта за принятие мер по устранению недостатков
- 3.5 Руководство относительно задержания судов
- 3.6 Приостановление проверки
- 3.7 Процедуры устранения недостатков и освобождения судна

ГЛАВА 4 – ТРЕБОВАНИЯ К ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ДОКЛАДОВ

- 4.1 Представление докладов государством порта
- 4.2 Представление докладов государством флага
- 4.3 Представление докладов о предполагаемых недостатках согласно Конвенции МАРПОЛ

ГЛАВА 5 – ПРОЦЕДУРЫ РАССМОТРЕНИЯ

- 5.1 Доклад о комментариях

Добавления

- Добавление 1 Кодекс передовой практики для инспекторов контроля судов государством порта, проводящих проверки в рамках региональных меморандумов о взаимопонимании и соглашения о контроле судов государством порта
- Добавление 2 Руководство относительно задержания судов
- Добавление 3 Руководство по проведению расследований и проверок в соответствии с Приложением I к Конвенции МАРПОЛ
- Добавление 4 Руководство по проведению расследований и проверок в соответствии с Приложением II к Конвенции МАРПОЛ
- Добавление 5 Руководство по требованиям, касающимся сброса, согласно Приложениям I и II к Конвенции МАРПОЛ
- Добавление 6 Руководство по детальным проверкам в отношении требований к конструкции и оборудованию судна
- Добавление 7 Руководство по контролю за выполнением эксплуатационных требований
- Добавление 8 Руководство по МКУБ для инспекторов контроля судов государством порта
- Добавление 9 Руководство по контролю судов государством порта, касающемуся ЛРИТ
- Добавление 10 Руководство по контролю судов государством порта в соответствии с Конвенцией по обмеру судов 1969 года
- Добавление 11 Руководство для инспекторов контроля судов государством порта по дипломированию моряков, укомплектованию экипажем и времени отдыха
- Добавление 12 Перечень свидетельств и документов
- Добавление 13 Акт проверки в соответствии с процедурами контроля судов государством порта ИМО
- Добавление 14 Доклад о недостатках, которые не полностью устранены или только временно исправлены
- Добавление 15 Доклад о принятых мерах для организации, уведомившей о недостатках
- Добавление 16 Форма доклада о нарушении Конвенции МАРПОЛ (статья 6)
- Добавление 17 Комментарии государства флага к акту о задержании
- Добавление 18 Перечень документов, относящихся к процедурам контроля судов государством порта

ГЛАВА 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 ЦЕЛЬ

Настоящий документ предназначен для обеспечения основного руководства по проведению проверок в рамках контроля судов государством порта дополнительно к положениям по контролю, содержащимся в соответствующих конвенциях и частях *Кодекса по осуществлению документов ИМО* (Кодекс ОДИ) (резолюция А.1070(28)), а также для обеспечения последовательности в проведении этих проверок, выявлении недостатков судна, его оборудования или его экипажа и в применении процедур контроля.

1.2 ПРИМЕНЕНИЕ

1.2.1 Настоящие Процедуры применяются к судам, подпадающим под действие положений:

- .1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (Конвенция СОЛАС);
- .2 Протокола 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (Протокол СОЛАС 1988 года);
- .3 Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (Конвенция ГМ 1966 года);
- .4 Протокола 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (Протокол ГМ 1988 года);
- .5 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколами 1978 и 1997 годов к ней, с поправками (Конвенция МАРПОЛ);
- .6 Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (Конвенция ПДНВ 1978 года);
- .7 Международной конвенции по обмеру судов 1969 года (Конвенция по обмеру судов 1969 года);
- .8 Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года (Конвенция ПОС 2001 года);
- .9 Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года (МППСС 1972 года);
- .10 Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (КГО 1969 года);
- .11 Протокола 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (Протокол КГО 1992 года);
- .12 Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (BUNKERS 2001);
- .13 Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (Конвенция УБВ 2004 года); и

- .14 Найробийской Международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года (NAIROBI WRC 2007),

далее именуемых соответствующими конвенциями.

1.2.2 Судам государств, не являющихся сторонами, не должны создаваться более благоприятные условия (см. раздел 1.5).

1.2.3 К судам размерами меньше конвенционных стороны должны применять процедуры, указанные в разделе 1.6.

1.2.4 При осуществлении контроля судов государством порта стороны должны применять только те положения конвенций, которые находятся в силе и которые они приняли.

1.2.5 Несмотря на положения пункта 1.2.4 в отношении раннего осуществления на добровольной основе поправок к Конвенции СОЛАС 1974 года и соответствующим обязательным документам стороны должны принимать во внимание *Guidelines on the voluntary early implementation of amendments to the 1974 SOLSC Convention and related mandatory instruments* (MSC.1/Circ.1565).

1.2.6 Если государство порта осуществляет контроль на основании:

- .1 принятой Международной организацией труда (МОТ) Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками (КТМС 2006 года), руководящие указания по проведению таких проверок можно найти в публикации МОТ «Руководство для инспекторов контроля судов государством порта при проведении проверок в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве 2006 года»; или
- .2 Конвенции МОТ № 147, Конвенции о морском судоходстве (Минимальные стандарты) 1976 года или Протокола 1996 года к Конвенции о морском судоходстве (Минимальные стандарты) 1976 года, оно может использовать руководство по проведению таких проверок, содержащееся в публикации МОТ «Проверка рабочих условий на борту судна: Руководство по процедуре».

1.3 ВВЕДЕНИЕ

1.3.1 Согласно положениям соответствующих конвенций, указанных выше в разделе 1.2, Администрация (т.е. правительство государства флага) несет ответственность за опубликование законов и правил, а также за принятие всех других мер, которые могут оказаться необходимыми для полного осуществления положений соответствующих конвенций в целях обеспечения того, чтобы с точки зрения безопасности человеческой жизни и предотвращения загрязнения судно было пригодно для того вида эксплуатации, для которого оно предназначено, а моряки имели квалификацию и были пригодны к выполнению своих обязанностей.

1.3.2 В некоторых случаях для Администрации может быть затруднительным осуществлять полный и постоянный контроль за некоторыми судами, имеющими право плавать под флагом ее государства, например за судами, не делающими регулярных заходов в порты государства флага. Частично эта проблема может быть решена и решается путем назначения инспекторов в иностранных портах и/или предоставления полномочий признанным организациям действовать от имени Администрации государства флага.

1.3.3 Нижеследующие процедуры контроля должны рассматриваться в качестве дополнения к национальным мерам, принимаемым Администрациями государств флага в своих странах и за рубежом, и предназначены для оказания помощи Администрациям государств флага в обеспечении выполнения положений конвенций с целью защиты экипажа, пассажиров и судов и обеспечения предотвращения загрязнения.

1.4 ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНТРОЛЯ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА

Правило 19 главы I, правило 6.2 главы IX, правило 4 главы XI-1 и правило 9 главы XI-2 Конвенции СОЛАС 1974 года, измененной Протоколом СОЛАС 1988 года; статья 21 Конвенции ГМ 1966 года, измененной Протоколом ГМ 1988 года; статьи 5 и 6, правило 11 Приложения I, правило 16.9 Приложения II, правило 8 Приложения III, правило 13 Приложения IV, правило 8 Приложения V и правило 10 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ; статья X Конвенции ПДНВ 1978 года; статья 12 Конвенции по обмеру судов 1969 года, статья 11 Конвенции ПОС 2001 года и статья 9 Конвенции УБВ 2004 года предусматривают процедуры контроля, которым должна следовать сторона соответствующей конвенции в отношении иностранных судов, посещающих ее порты. Власти государств порта должны эффективно использовать эти положения в целях выявления возможных недостатков, вследствие которых такие суда могут оказаться субстандартными (см. раздел 3.1), и обеспечения принятия мер по устранению недостатков.

1.5 СУДА ГОСУДАРСТВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ СТОРОНАМИ

1.5.1 Статья I 3) Протокола СОЛАС 1988 года, статья 5 4) Конвенции МАРПОЛ, статья X 5) Конвенции ПДНВ 1978 года, статья 3 3) Конвенции ПОС 2011 года и статья 3 3) Конвенции УБВ 2004 года предусматривают, что судам государств, не являющихся сторонами соответствующей конвенции, не должны создаваться более благоприятные условия. Всем сторонам следует в принципе применять настоящие Процедуры к судам государств, не являющихся сторонами, для обеспечения того, чтобы проводились эквивалентные освидетельствования и проверки и достигался эквивалентный уровень безопасности и защиты морской среды.

1.5.2 Поскольку суда государств, не являющихся сторонами, не имеют свидетельств по конвенциям СОЛАС, о грузовой марке, МАРПОЛ, ПОС или УБВ в зависимости от случая, или члены экипажа могут не иметь дипломов по Конвенции ПДНВ, инспектор контроля судов государством порта (ИКСГП), принимая во внимание установленные в настоящих Процедурах принципы, должен убедиться, что судно и экипаж не представляют опасности для находящихся на борту людей или необоснованной угрозы причинения ущерба морской среде. Если судно или экипаж имеют какие-либо свидетельства или дипломы, отличающиеся от требуемых по конвенции, то при оценке состояния этого судна ИКСГП может принять во внимание форму и содержание этих документов. Состояние такого судна, его оборудования и условия на его борту, дипломирование экипажа и минимальный стандарт государства флага по укомплектованию судна экипажем должны быть сопоставимы с целями положений конвенций; в ином случае судно подлежит таким ограничениям, какие необходимы для обеспечения сопоставимого уровня безопасности и защиты морской среды.

1.6 СУДА РАЗМЕРАМИ МЕНЕЕ КОНВЕНЦИОННЫХ

1.6.1 При выполнении своих функций ИКСГП должны руководствоваться любыми свидетельствами и другими документами, выданными Администрацией государства флага или от ее имени. В таких случаях ИКСГП должны ограничивать объем проверки проверкой соответствия этим свидетельствам и документам.

1.6.2 В той степени, в какой соответствующий документ не применяется к судну размерами менее конвенционных, задача ИКСГП должна состоять в том, чтобы оценить, соответствует ли судно приемлемому стандарту в отношении безопасности и окружающей среды. При проведении такой оценки ИКСГП должен учитывать такие факторы, как продолжительность и характер планируемого рейса или эксплуатации, размеры и тип судна, предусмотренное оборудование и характер груза.

1.7 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1.7.1 *Навалочное судно*: принимая во внимание определения в правилах IX/1.6 и XII/1.1 Конвенции СОЛАС и в резолюции MSC.277(85), для целей контроля судов государством порта ИКСГП должны руководствоваться типом судна, указанным в судовых свидетельствах, при определении того, является ли судно навалочным судном, и признавать, что судно, для которого в судовом свидетельстве в качестве типа судна не указано, что оно является навалочным судном, может перевозить некоторые навалочные грузы, как предусмотрено в вышеуказанных документах.

1.7.2 *Явные основания*: доказательство того, что судно, его оборудование или его экипаж в существенной степени не отвечают требованиям соответствующих конвенций или что капитан или члены экипажа не знают основных судовых процедур, относящихся к безопасности судов или предотвращению загрязнения. Примеры явных оснований включены в раздел 2.4.

1.7.3 *Недостаток*: состояние, которое, как установлено, не отвечает требованиям соответствующей конвенции.

1.7.4 *Задержание*: предпринимаемое государством порта действие по вмешательству, когда состояние судна или его экипажа в существенной степени не отвечает соответствующим конвенциям, для обеспечения того, чтобы судно не уходило до тех пор, пока оно не сможет выйти в море, не представляя опасности для судна или находящихся на нем людей или не представляя необоснованной угрозы причинения ущерба морской среде, независимо от того, повлияет ли такое действие на нормальный график отхода судна.

1.7.5 *Первоначальная проверка*: посещение судна для проверки как действительности соответствующих свидетельств и других документов, так и общего состояния судна, его оборудования и его экипажа (см. также раздел 2.2).

1.7.6 *Более детальная проверка*: проверка, выполняемая, когда имеются явные основания полагать, что состояние судна, его оборудования или его экипажа в существенной степени не соответствует содержащимся в свидетельствах и дипломах сведениям.

1.7.7 *Инспектор контроля судов государством порта (ИКСГП)*: лицо, надлежащим образом уполномоченное компетентным органом стороны соответствующей конвенции для проведения проверок в рамках контроля судов государством порта и подотчетное исключительно этой стороне.

1.7.8 *Признанная организация*: организация, которая удовлетворяет соответствующим условиям, установленным *Кодексом о признанных организациях* (Кодекс ПО) (MSC.349(92) МЕРС.237(65)), для которой Администрация государства флага провела проверку и предоставила полномочия в соответствии с положениями Кодекса ПО для оказания необходимых предусмотренных законом услуг и оформления свидетельств судам, имеющим право плавать под флагом этого государства.

1.7.9 *Прекращение эксплуатации*: официальное запрещение продолжения эксплуатации судна ввиду выявленного недостатка (недостатков), которые, по отдельности или совместно, делают продолжение такой эксплуатации опасным.

1.7.10 *Субстандартное судно*: судно, у которого корпус, механизмы, оборудование и снабжение или эксплуатационная безопасность существенно ниже стандартов, требуемых соответствующей конвенцией, или экипаж которого не соответствует документу о безопасном составе экипажа.

1.7.11 *Действительные свидетельства*: свидетельство, которое выдано в электронном виде или на бумажном носителе непосредственно стороной соответствующей конвенции или от ее имени признанной организацией и содержит точные и фактические даты, отвечает положениям соответствующей конвенции и которому соответствует состояние судна, его экипажа и его оборудования.

1.8 ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КАЧЕСТВА ИКСГП

1.8.1 Контроль судов государством порта должен осуществляться только квалифицированными ИКСГП, которые отвечают требованиям относительно квалификации и подготовки, указанным в разделе 1.9.

1.8.2 Если ИКСГП не может обеспечить требуемую профессиональную экспертизу, ему может оказать помощь любое лицо, обладающее требуемыми специальными знаниями, если это является приемлемым для государства порта.

1.8.3 ИКСГП и оказывающие им помощь лица должны быть свободны от какого бы то ни было коммерческого, финансового или иного давления и не должны иметь коммерческого интереса ни в отношении порта, в котором проводится проверка, ни в отношении проверяемых судов, судоремонтных средств или каких-либо иных сопутствующих услуг в порту или в ином месте, а также ИКСГП не должны наниматься признанными организациями или классификационными обществами или выполнять работу от их имени.

1.8.4 ИКСГП должен иметь при себе личный документ в форме удостоверения личности, выданного государством порта и указывающего, что ИКСГП уполномочен осуществлять контроль.

1.9 ТРЕБОВАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО КВАЛИФИКАЦИИ И ПОДГОТОВКИ ИКСГП

1.9.1 ИКСГП должен быть опытным должностным лицом, имеющим квалификацию инспектора государства флага.

1.9.2 ИКСГП должен уметь общаться с основными членами экипажа на английском языке.

1.9.3 ИКСГП должна быть предоставлена подготовка для получения необходимого знания положений соответствующих конвенций, которые имеют отношение к осуществлению контроля судов государством порта, с учетом последних типовых курсов ИМО по контролю судов государством порта.

1.9.4 При установлении требований относительно квалификации и подготовки ИКСГП Администрация должна соответствующим образом учитывать, какие из документов, согласованных на международном уровне, имеют отношение к осуществлению контроля судов государством порта и к различным типам судов, которые могут заходить в ее порты.

1.9.5 Для проведения проверок выполнения соответствующих эксплуатационных требований ИКСГП, проводящие проверки выполнения эксплуатационных требований, должны иметь квалификацию капитана или старшего механика и соответствующий опыт работы на судах либо получить квалификацию в учебном заведении, признанном Администрацией, в морской области, а также пройти специальную подготовку, обеспечивающую приобретение надлежащих компетентности и навыков; либо они должны являться квалифицированными должностными лицами Администрации, обладающими равноценным уровнем опыта и подготовки.

1.9.6 С целью усовершенствования знаний ИКСГП в отношении документов, касающихся контроля судов государством порта, для них должны проводиться периодические семинары.

ГЛАВА 2 – ПРОВЕРКИ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА

2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1 В соответствии с положениями соответствующих конвенций стороны могут проводить проверки иностранных судов в своих портах силами ИКСГП.

2.1.2 Такие проверки могут проводиться на основании:

- .1 инициативы стороны;
- .2 просьбы или информации о судне, предоставленной другой стороной; или
- .3 информации о судне, предоставленной членом экипажа, профессиональным органом, ассоциацией, профессиональным союзом или любым другим лицом, заинтересованным в безопасности судна, его экипажа и пассажиров или в защите морской среды.

2.1.3 Поскольку стороны могут поручать освидетельствования и проверки судов, имеющих право плавать под их флагами, либо специально назначенным для этой цели инспекторам, либо признанным организациям, они должны знать, что, согласно соответствующим конвенциям, иностранные суда подлежат контролю государством порта, включая их посещение, проверку, меры по устранению недостатков и возможное задержание, который осуществляется только должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными государством порта. Такие полномочия могут предоставляться ИКСГП на постоянной основе или специально в каждом конкретном случае.

2.1.4 Должны приниматься все возможные меры для избежания необоснованного задержания или необоснованной отсрочки отхода судна. Если судно необоснованно задержано или его отход необоснованно отсрочен, оно имеет право на возмещение любых понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

2.2 ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ

2.2.1 При выполнении процедур контроля согласно соответствующим конвенциям, который может быть вызван, например, информацией о судне, предоставленной государству порта, ИКСГП может направиться на судно и, прежде чем подняться на борт, получить, путем внешнего осмотра находящегося на плаву судна, представление об уровне его технического обслуживания, учитывая такие аспекты, как состояние его покраски, сплошная или точечная коррозия или неисправленное повреждение.

2.2.2 При первой возможности ИКСГП должен установить тип судна, год постройки и размеры судна, с тем чтобы определить, какие положения конвенций применимы.

2.2.3 Поднявшись на борт и представившись капитану или ответственному лицу командного состава судна, ИКСГП должен проверить соответствующие судовые свидетельства и документы, требуемые соответствующим конвенциями, как перечислено в добавлении 12. ИКСГП должен принять к сведению следующее:

- .1 свидетельства могут быть в твердой копии или в электронной форме;
- .2 если судно полагается на электронные свидетельства:
 - .1 свидетельства и вебсайт, используемые для получения доступа к ним, должны отвечать *Guidelines for the use of electronic certificates* (FAL.5/Circ.39/Rev.2);
 - .2 на судне должны быть конкретные инструкции по верификации; и
 - .3 ознакомление с такими свидетельствами на компьютере соответствует требованиям о том, чтобы свидетельства находились «на судне»;
- .3 про проверке международных мерительных свидетельств 1969 года ИКСГП должен руководствоваться добавлением 10; и
- .4 при проверке выпущенных в соответствии с Конвенцией ПДНВ 1978 года свидетельств или документальных подтверждений в отношении моряков ИКСГП должен руководствоваться добавлением 11. Перечень свидетельств или документальных подтверждений, требуемых Конвенцией ПДНВ 1978 года, содержится также в таблице В-1/2 Кодекса ПДНВ.

2.2.4 Если свидетельства, требуемые соответствующими конвенциями, являются действительными, а общее впечатление ИКСГП и визуальный осмотр на борту судна подтверждают хороший уровень технического обслуживания, он должен, как правило, ограничить проверку ставшими известными или обнаруженными недостатками, если таковые имеются.

2.2.5 При проведении первоначальной проверки ИКСГП должен проверить как действительность соответствующих свидетельств и других документов (со ссылкой на добавление 12), требуемых соответствующими конвенциями, так и общее состояние судна, включая его оборудование, ходовой мостик, палубы, включая полубак, грузовые трюмы/районы, машинное отделение и устройства для передачи лоцмана.

2.2.6 При выполнении процедур контроля согласно главе IX Конвенции СОЛАС 1974 года в отношении Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ) ИКСГП должен использовать руководство, содержащееся в добавлении 8.

2.2.7 Если, однако, общее впечатление или наблюдения ИКСГП на борту судна дают явные основания полагать, что судно, его оборудование или его экипаж в существенной степени не отвечают требованиям, он должен приступить к более детальной проверке, принимая во внимание разделы 2.4 и 2.5. При составлении такого мнения ИКСГП должен использовать руководство, содержащееся в соответствующих добавлениях.

2.3 ОБЩЕЕ ПРОЦЕДУРНОЕ РУКОВОДСТВО ДЛЯ ИКСГП

2.3.1 ИКСГП должен соблюдать Кодекс передовой практики для инспекторов контроля судов государством порта (MSC-MEPC.4/Circ.2), приведенный в добавлении 1, использовать профессиональные знания при выполнении всех обязанностей и консультироваться с другими лицами, если это считается целесообразным.

2.3.2 Поднявшись на борт судна, ИКСГП должен представить капитану или представителю судовладельца, если об этом поступит просьба, удостоверение личности ИКСГП. Это удостоверение должно приниматься как документированное доказательство того, что данный ИКСГП надлежащим образом уполномочен Администрацией для выполнения проверок в рамках контроля судов государством порта.

2.3.3 Если ИКСГП имеет явные основания для проведения более детальной проверки, капитан должен быть немедленно проинформирован об этих основаниях и о том, что, по желанию, капитан может связаться с Администрацией или, в зависимости от обстоятельств, с признанной организацией, ответственной за выдачу свидетельства, и пригласить их представителей на судно.

2.3.4 В случае проведения проверки на основании сообщения или жалобы, особенно если они исходят от члена экипажа, источник информации не должен разглашаться.

2.3.5 При осуществлении контроля следует принимать все возможные меры, чтобы избежать необоснованного задержания или необоснованной отсрочки отхода судна. Следует учитывать, что главной целью контроля судов государством порта является недопущение выхода судна в море, если оно опасно или представляет необоснованную угрозу причинения ущерба морской среде. ИКСГП должен использовать профессиональные знания, с тем чтобы определить, следует ли задержать судно до устранения недостатков или разрешить ему выход в море с наличием определенных недостатков с учетом конкретных условий предполагаемого рейса.

2.3.6 Следует сознавать, что любое оборудование может выйти из строя, а получение запасных частей или сменных деталей может быть затруднительным. В таких случаях отход судна не должен быть необоснованно отсрочен, если, по мнению ИКСГП, приняты безопасные альтернативные меры.

2.3.7 Если основанием для задержания является аварийное повреждение, полученное судном, распоряжение о задержании судна отдавать не следует, при условии что:

- .1 надлежащим образом учтены требования конвенций, касающиеся уведомления Администрации государства флага, назначенного инспектора или признанной организации, ответственных за выдачу соответствующего свидетельства;
- .2 до входа в порт капитан или компания представили властям государства порта подробные сведения об обстоятельствах аварии и полученном повреждении, а также информацию о требуемом уведомлении Администрации государства флага;
- .3 судно принимает надлежащие меры по устранению недостатков в соответствии с требованиями властей государства порта; и
- .4 будучи уведомленными о завершении мер по устранению недостатков, власти государства порта убедились, что недостатки, которые явно

представляли угрозу для безопасности, здоровья или окружающей среды, устранены.

2.3.8 Поскольку задержание судна является серьезной проблемой, затрагивающей многие вопросы, для ИКСГП может быть весьма полезным действовать совместно с другими заинтересованными сторонами (см. пункт 4.1.3). Например, инспектор может предложить представителям судовладельца дать предложения об исправлении ситуации. ИКСГП должен также рассмотреть вопрос о сотрудничестве с представителями Администрации государства флага или признанной организацией, ответственными за выдачу соответствующих свидетельств, и о проведении с ними консультаций относительно их согласия с предложениями судовладельца и их возможных дополнительных требований. Без какого-либо ограничения полномочий ИКСГП привлечение других сторон может привести к повышению безопасности судна, способствовать избежанию последующих споров, относящихся к обстоятельствам задержания, и оказаться полезным в случае судебного разбирательства, касающегося «необоснованной отсрочки отхода судна».

2.3.9 Если недостатки не могут быть устранены в порту, в котором проводится проверка, ИКСГП может разрешить судну проследовать в другой порт, если будут определены любые соответствующие условия. В таких обстоятельствах ИКСГП должен убедиться, что компетентный орган следующего порта захода и государство флага уведомлены.

2.3.10 Доклады государству флага о задержании должны быть достаточно подробными, с тем чтобы можно было оценить серьезность недостатков, вызвавших задержание.

2.3.11 Компания или ее представитель имеют право обжаловать задержание, проведенное органом государства порта. Обжалование не должно служить причиной отмены задержания. ИКСГП должен надлежащим образом проинформировать капитана о праве обжалования.

2.3.12 Чтобы убедиться в последовательном обеспечении выполнения требований по контролю судов государством порта, ИКСГП должен иметь при себе выдержку из раздела 2.3 (Общее процедурное руководство для ИКСГП) для ссылок при выполнении любых проверок в рамках контроля судов государством порта.

2.3.13 ИКСГП также должен быть ознакомлен с подробным руководством, приведенным в добавлениях к настоящим Процедурам.

2.4 ЯВНЫЕ ОСНОВАНИЯ

2.4.1 Когда ИКСГП проводит проверку иностранного судна, которое должно иметь свидетельство согласно какой-либо конвенции и которое находится в порту или у прибрежного терминала, находящегося под юрисдикцией государства порта, любая такая проверка должна ограничиваться проверкой того, что на судне имеются действительные свидетельства и другие соответствующие документы, а также созданием у ИКСГП впечатления об общем состоянии судна, его оборудования и его экипажа, если нет «явных оснований» полагать, что состояние судна или его оборудования в существенной степени не соответствует указанным в свидетельствах и дипломах сведениям.

2.4.2 «Явные основания» для проведения более детальной проверки включают, не ограничиваясь перечисленным:

- .1 отсутствие основного оборудования или устройств, требуемых соответствующими конвенциями;

- .2 доказательство на основании проверки судовых свидетельств того, что свидетельство или свидетельства явно недействительны;
- .3 доказательство того, что документы, требуемые соответствующими конвенциями и перечисленные в добавлении 12, отсутствуют, неполные, не оформлены или оформляются неправильно;
- .4 доказательство на основании общего впечатления и наблюдений ИКСГП того, что имеют место серьезный износ или недостатки корпуса или конструкции, которые могут подвергать угрозе конструктивную целостность, водонепроницаемость судна или непроницаемость судна при воздействии моря;
- .5 доказательство на основании общего впечатления или наблюдений ИКСГП того, что оборудование по безопасности, предотвращению загрязнения или навигационное оборудование имеет серьезные недостатки;
- .6 информацию или доказательство того, что капитан или члены экипажа не знают основных судовых операций, относящихся к безопасности судов или предотвращению загрязнения, или что такие операции не выполняются;
- .7 указания на то, что основные члены экипажа не могут общаться друг с другом или с другими людьми на судне;
- .8 подачу ложных оповещений о бедствии, после которой не выполняются надлежащие процедуры для их отмены; и
- .9 получение сообщения или жалобы, содержащих информацию о том, что судно, как представляется, является субстандартным.

2.5 БОЛЕЕ ДЕТАЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ

2.5.1 Если судно не имеет действительных свидетельств или если общее впечатление или наблюдения ИКСГП на судне дают явные основания полагать, что состояние судна или его оборудования в существенной степени не соответствует указанным в свидетельствах сведениям или что капитан или экипаж не знают основных судовых процедур, должна проводиться более детальная проверка, описанная в настоящей главе, с использованием соответствующих добавлений.

2.5.2 Не предусматривается, чтобы в ходе одной проверки в рамках контроля судов государством порта проверялись все оборудование и процедуры, указанные в настоящей главе, если состояние судна или знание капитаном или экипажем основных судовых процедур не вызывает необходимости такой детальной проверки. Кроме того, настоящие Процедуры не преследуют цели навязывать судну, имеющему право плавать под флагом другой стороны Конвенции ПДНВ, программу государства порта по дипломированию моряков или навязывать процедуры контроля иностранных судов сверх процедур, установленных для судов государства порта.

ГЛАВА 3 – НАРУШЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ И ЗАДЕРЖАНИЕ СУДНА

3.1 ВЫЯВЛЕНИЕ СУБСТАНДАРТНОГО СУДНА

3.1.1 Как правило, судно рассматривается как субстандартное, если корпус, механизмы, оборудование и снабжение или эксплуатационная безопасность существенно

ниже стандартов, требуемых соответствующими конвенциями, или если его экипаж не соответствует документу о безопасном составе экипажа, среди прочего, в результате:

- .1 отсутствия основного оборудования или непринятия мер, требуемых конвенциями;
- .2 недостатки оборудования и снабжения или предусмотренных мер соответствующим техническим требованиям конвенций;
- .3 значительного ухудшения состояния судна или его оборудования и снабжения вследствие, например, неудовлетворительного технического обслуживания;
- .4 недостаточности навыков экипажа в эксплуатации судна или незнания им основных эксплуатационных процедур; и
- .5 недостаточности укомплектования экипажем или недостаточности дипломирования моряков.

3.1.2 Если эти очевидные факторы, в совокупности или по отдельности, делают судно немореходным и создают опасность для судна или жизни находящихся на нем людей либо представляют необоснованную угрозу причинения ущерба морской среде в случае получения им разрешения на выход в море, его следует считать субстандартным судном. ИКСГП должен также учитывать руководство, содержащееся в добавлении 2.

3.2 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ О НЕДОСТАТКАХ

3.2.1 Информация о том, что судно производит впечатление субстандартного, может представляться соответствующим властям государства порта (см. раздел 3.3) членом экипажа, профессиональным органом, ассоциацией, профсоюзом или любым другим лицом, заинтересованным в безопасности судна, его экипажа и пассажиров или защите морской среды.

3.2.2 Эта информация должна представляться в письменном виде, с тем чтобы можно было оформить документацию по данному делу и по предполагаемым недостаткам. Если информация передается устно, должно требоваться изложение ее в письменном виде с указанием, в целях оформления государством порта документации, лица или организации, представившей информацию. ИКСГП, ведущий данное дело, может собирать эту информацию и представлять ее в качестве части доклада ИКСГП, если инициатор не способен сделать это.

3.2.3 Информация, которая может потребовать расследования, должна быть представлена как можно скорее после прибытия судна, с тем чтобы у властей имелось время для принятия необходимых мер.

3.2.4 Каждой стороне соответствующей конвенции следует определить, какие власти должны получать информацию о субстандартных судах и предпринимать соответствующие действия. Должны быть приняты меры, обеспечивающие, чтобы информация, представленная в ненадлежащее ведомство, немедленно направлялась этим ведомством соответствующему органу для принятия мер.

3.3 ДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВА ПОРТА ПО ПОЛУЧЕНИИ ИНФОРМАЦИИ О ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ СУБСТАНДАРТНЫХ СУДАХ

3.3.1 По получении информации о предполагаемом субстандартном судне или предполагаемой опасности загрязнения власти должны немедленно расследовать этот вопрос и принять требуемые обстоятельствами меры в соответствии с предыдущими разделами.

3.3.2 Власти, получившие информацию о субстандартном судне, которая может повлечь за собой задержание, должны немедленно уведомить морского, консульского и/или дипломатического представителей государства флага в районе нахождения судна и предложить им начать расследование или сотрудничать в его проведении. Подобным образом следует уведомить признанную организацию, выдавшую от имени государства флага соответствующие свидетельства. Эти положения не освобождают, однако, власти государства порта, являющегося стороной соответствующей конвенции, от обязанности принимать надлежащие меры согласно их полномочиям, вытекающим из соответствующих конвенций.

3.3.3 Если получившее информацию государство порта не в состоянии принять меры из-за недостатка времени или невозможности направить ИКСГП до отхода судна, информация должна быть направлена властям страны следующего соответствующего порта захода, государству флага, а также, в случае необходимости, признанной организации в указанном порту.

3.4 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА ПОРТА ЗА ПРИНЯТИЕ МЕР ПО УСТРАНЕНИЮ НЕДОСТАТКОВ

Если ИКСГП определит, что судно может рассматриваться как субстандартное, как указано в разделе 3.1 и добавлении 2, государство порта должно немедленно обеспечить принятие мер по устранению недостатков для обеспечения безопасности судна и пассажиров и/или экипажа, а также устранения любой угрозы причинения ущерба морской среде до того, как судно получит разрешение на выход в море.

3.5 РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО ЗАДЕРЖАНИЯ СУДОВ

Несмотря на тот факт, что практически невозможно определить судно как субстандартное только путем ссылки на перечень соответствующих недостатков, в добавлении 2 приведено руководство относительно задержания судов.

3.6 ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ПРОВЕРКИ

3.6.1 В исключительных обстоятельствах, когда в результате более детальной проверки общее состояние судна и его оборудования, а также условия экипажа определены как явно субстандартные, ИКСГП может приостановить проверку.

3.6.2 До приостановления проверки ИКСГП должен соответствующим образом зарегистрировать недостатки, обуславливающие задержание, в рамках вопросов, изложенных в добавлении 2.

3.6.3 Проверка может быть приостановлена до тех пор, пока ответственные стороны не предпримут шаги, необходимые для обеспечения того, чтобы судно отвечало требованиям соответствующих документов.

3.6.4 В случаях если судно задержано и проверка приостановлена, орган государства порта должен незамедлительно уведомить об этом ответственные стороны. Уведомле-

ние должно включать информацию о задержании и сообщение о том, что проверка приостановлена до тех пор, пока этот орган не будет проинформирован о том, что судно отвечает всем соответствующим требованиям.

3.7 ПРОЦЕДУРЫ УСТРАНЕНИЯ НЕДОСТАТКОВ И ОСВОБОЖДЕНИЯ СУДНА

3.7.1 ИКСГП должен стремиться к обеспечению устранения всех обнаруженных недостатков.

3.7.2 В случае недостатков, которые представляют явную угрозу для безопасности или окружающей среды, ИКСГП должен, за исключением предусмотренного в пункте 3.7.3, обеспечить, чтобы угроза была устранена до того, как судну будет разрешено выйти в море. Для этой цели должны быть предприняты надлежащие действия, которые могут включать задержание судна или официальное запрещение продолжать его эксплуатацию ввиду выявленных недостатков, которые по отдельности или совместно приведут к тому, что дальнейшая эксплуатация судна станет опасной.

3.7.3 В случае если недостатки, которые привели к задержанию, как указано в пункте 3.7.2, не могут быть устранены в порту проверки, орган государства порта может разрешить данному судну проследовать к ближайшему соответствующему судоремонтному заводу, выбранному капитаном и согласованному с этим органом, при соблюдении условий, согласованных между органом государства порта и государством флага. Такие условия обеспечат, чтобы судно не уходило до тех пор, пока оно не сможет выйти в море без риска для безопасности пассажиров или экипажа либо для других судов, либо не представляя необоснованной угрозы причинения ущерба морской среде. Такие условия могут включать подтверждение государством флага того, что в отношении рассматриваемого судна приняты меры по устранению недостатков. При таких обстоятельствах орган государства порта должен уведомить орган следующего порта захода судна, стороны, упомянутые в пункте 4.1.4, и любой другой соответствующий орган. Уведомление властей должно представляться по форме, указанной в добавлении 14. Орган, получивший такое уведомление, должен проинформировать уведомляющий орган о предпринятых действиях и может использовать форму, приведенную в добавлении 15.

3.7.4 При условии что для устранения всех других недостатков, за исключением тех, которые указаны в пунктах 3.7.2 и 3.7.3, предприняты все возможные усилия, судно может быть разрешено проследовать в порт, в котором любые такие недостатки могут быть устранены.

3.7.5 Если судно, упомянутое в пункте 3.7.3, выйдет в море без соблюдения условий, согласованных органом порта проверки, то орган государства порта должен немедленно предупредить об этом следующий порт, если он известен, государство флага и все другие органы, которые он сочтет уместными.

3.7.6 Если судно, упомянутое в пункте 3.7.3, не заходит в назначенный порт ремонта, орган государства порта в порту ремонта должен немедленно предупредить об этом государство флага и государство порта, задержавшее судно, которое может предпринять соответствующие действия, а также уведомить любой другой орган, который он сочтет уместным.

ГЛАВА 4 – ТРЕБОВАНИЯ К ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ДОКЛАДОВ

4.1 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДОКЛАДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА

4.1.1 Власти государства порта должны обеспечить, чтобы по завершении проверки капитану судна был предоставлен документ, содержащий результаты проверки, подробные сведения о любых действиях, предпринятых ИКСГП, а также перечень любых мер по исправлению недостатков, которые должны быть приняты капитаном и/или компанией. Такие доклады должны составляться по форме, приведенной в добавлении 13.

4.1.2 Если при осуществлении контроля судов государством порта сторона отказывает иностранному судну в заходе в порты или подходе к прибрежным терминалам, которые находятся под ее юрисдикцией, независимо оттого, явилось ли это результатом получения информации о субстандартном судне, она должна немедленно сообщить капитану и государству флага о причинах отказа в заходе.

4.1.3 В случае задержания судна по меньшей мере первоначальное уведомление должно направляться Администрации государства флага как можно скорее (см. пункт 2.3.8). Если такое уведомление делается в устной форме, оно должно быть впоследствии подтверждено в письменной форме. Как минимум, уведомление должно включать сведения о названии судна, номере ИМО, копии форм А и В, изложенных в добавлении 13, время задержания и копии любых распоряжений о задержании. Подобным образом следует уведомить, если это уместно, признанные организации, выдавшие от имени государства флага соответствующие свидетельства. Вышеуказанные стороны должны также уведомляться в письменной форме об освобождении судна. Как минимум, такая информация должна включать название судна, номер ИМО, дату и время освобождения судна, а также копию формы В, изложенной в добавлении 13.

4.1.4 Если судну было разрешено выйти в море с известными недостатками, власти государства порта должны сообщить о всех этих фактах властям страны следующего соответствующего порта захода, государству флага, а также, в случае необходимости, признанной организации.

4.1.5 Стороны соответствующей конвенции, осуществившие контроль, повлекший за собой задержание судна, должны представить Организации доклады в соответствии с правилом I/19 Конвенции СОЛАС, статьей 11 Конвенции МАРПОЛ, статьей 21 Конвенции ГМ или статьей X 3) Конвенции ПДНВ. Такие доклады о недостатках должны составляться по форме, приведенной в добавлениях 13 или 16, в зависимости от случая, или могут представляться в электронном виде государством порта или региональным режимом КСГП.

4.1.6 Копии таких докладов о недостатках должны, наряду с предоставлением их Организации, без задержки направляться государством порта властям государства флага и, в случае необходимости, признанной организации, выдавшей соответствующее свидетельство. Сообщения об обнаруженных недостатках, которые не имеют отношения к соответствующим конвенциям или которые касаются судов государств, не являющихся сторонами конвенций, или судов размерами менее конвенционных, должны представляться государствам флага и/или соответствующим организациям, но не ИМО.

4.1.7 Организации должны предоставляться соответствующие номера телефонов и адреса ведомств государств флага, которым должны направляться доклады, как указано

выше, а также адреса учреждений государств флага, которые оказывают услуги по проведению проверок*.

4.2 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДОКЛАДОВ ГОСУДАРСТВОМ ФЛАГА

4.2.1 По получении доклада о задержании судна государство флага и, в случае необходимости, признанная организация через Администрацию государства флага должны как можно скорее информировать Организацию о мерах по устранению недостатков, принятых в отношении задержания; эта информация может представляться государством флага в ГИСИС в электронной форме или по форме, приведенной в добавлении 17.

4.2.2 Организации должны предоставляться соответствующие номера телефонов и адреса учреждений, ведомств по контролю судов государством порта и тех, кто оказывает услуги по проведению проверок.

4.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДОКЛАДОВ О ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ НЕДОСТАТКАХ СОГЛАСНО КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

4.3.1 Государству флага как можно скорее, предпочтительно не позднее чем через 60 дней после обнаружения недостатков или нарушения, должен направляться доклад о предполагаемых недостатках или о предполагаемом нарушении положений Конвенции МАРПОЛ, касающихся сброса. Такие доклады могут составляться по форме, приведенной в добавлениях 13 или 16, в зависимости от случая. Если подозревается нарушение положений, касающихся сброса, то информация должна дополняться доказательствами нарушений, которые должны включать, как минимум, информацию, указанную в частях 2 и 3 добавлений 3 и 4 к настоящим Процедурам.

4.3.2 По получении доклада о предполагаемых недостатках или о предполагаемом нарушении положений, касающихся сброса, государство флага и, в случае необходимости, признанная организация через Администрацию государства флага должны как можно скорее информировать представившую доклад сторону о незамедлительных мерах, принятых в отношении предполагаемых недостатков или нарушения. После принятия таких мер эта сторона и Организация должны быть информированы об их результатах, а подробные сведения об этом, если уместно, должны быть включены в обязательный ежегодный доклад для Организации.

ГЛАВА 5 – ПРОЦЕДУРЫ РАССМОТРЕНИЯ

5.1 ДОКЛАД О КОММЕНТАРИЯХ

5.1.1 В интересах широкого распространения информации о недостатках и принимаемых по их устранению мерах Организация должна своевременно подготовить сводку таких докладов, с тем чтобы эту информацию можно было разослать в соответствии с процедурами Организации всем сторонам соответствующих конвенций. В сводке докладов о недостатках следует указать принятые государством флага меры либо отметить, является ли снятым замечание соответствующего государства флага.

5.1.2 Соответствующий Комитет должен периодически оценивать сводку докладов о недостатках, с тем чтобы определить меры, которые могут быть необходимы для обес-

* Такие адреса указаны в циркуляре MSC-MEPC.6/Circ.15 (National contact points for safety and pollution prevention and response (Национальные пункты связи в отношении безопасности, предотвращения загрязнения и ответных действий)) с поправками, которые могут быть внесены, на домашней интернет-странице ИМО и в модуле ГИСИС о пунктах связи (<http://gisis.imo.org/Public>).

печения более последовательного и эффективного применения документов ИМО, обращая пристальное внимание на трудности, о которых сообщили стороны соответствующих конвенций, особенно в том, что касается развивающихся стран в качестве государств порта.

5.1.3 Рекомендации по устранению таких трудностей, когда они признаны соответствующим Комитетом, должны быть включены, если это необходимо, в соответствующий документ ИМО, а в документацию государства порта должны быть внесены любые изменения, относящиеся к процедурам и обязательствам.

Добавление 1

**КОДЕКС ПЕРЕДОВОЙ ПРАКТИКИ ДЛЯ ИНСПЕКТОРОВ КОНТРОЛЯ СУДОВ
ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА, ПРОВОДЯЩИХ ПРОВЕРКИ В РАМКАХ
РЕГИОНАЛЬНЫХ МЕМОРАНДУМОВ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ И
СОГЛАШЕНИЯ О КОНТРОЛЕ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА
(ЦИРКУЛЯР MSC-MEPC.4/CIRC.2)****Введение**

1 В настоящем Кодексе содержится руководство относительно стандартов добросовестности, профессионализма и прозрачности, которые региональные режимы контроля судов государством порта (КСГП) ожидают от всех инспекторов контроля судов государством порта (ИКСГП), участвующих в проверках в рамках контроля судов государством порта или связанных с ними.

Цель

2 Целью настоящего Кодекса является оказание помощи ИКСГП в проведении проверок на высочайшем профессиональном уровне. ИКСГП играет центральную роль в достижении целей регионального режима КСГП. Они находятся в ежедневном контакте с судоходным сообществом. От них ожидается, что они будут действовать в рамках закона, в рамках правил своего правительства, а также справедливым, открытым, непредвзятым и последовательным образом.

Основополагающие принципы Кодекса

3 Кодекс передовой практики охватывает три основополагающих принципа, по которым оцениваются все действия ИКСГП: добросовестность, профессионализм и прозрачность. Они определяются следующим образом:

- .1 добросовестность – это степень нравственных качеств, честности и отсутствия разлагающих влияний или мотивов;
- .2 профессионализм – это применение принятых профессиональных стандартов поведения и технических знаний. Для ИКСГП стандарты поведения установлены морскими властями и общим согласием государств-членов, являющихся государствами порта; и
- .3 прозрачность подразумевает открытость и подотчетность.

4 Перечень действий и поведение, которых ожидают от ИКСГП при применении этих принципов, изложен в приложении к настоящему добавлению.

5 Выполнение профессиональных стандартов обеспечивает более высокое доверие к ИКСГП и придает большую значимость результатам их проверок.

6 Ничто в Кодексе не должно освобождать ИКСГП от выполнения конкретных требований документов КСГП и применимого национального законодательства.

Приложение

**КОДЕКС ПЕРЕДОВОЙ ПРАКТИКИ ДЛЯ ИНСПЕКТОРОВ КОНТРОЛЯ СУДОВ
ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА****Действия и поведение ИКСГП**

ИКСГП должны:

- 1 использовать свои профессиональные знания при выполнении своих обязанностей;

Уважение

- 2 помнить, что судно является домом, а также местом работы для судового персонала, и не причинять судовому персоналу неоправданного неудобства во время отдыха или в личное время;
- 3 соблюдать любые бытовые правила на судне, такие как необходимость снимать грязную обувь или рабочую одежду;
- 4 не иметь предубеждений относительно расы, пола, вероисповедования или национальности экипажа при принятии решений и относиться ко всему судовому персоналу с уважением;
- 5 уважать авторитет капитана или его заместителя;
- 6 быть вежливым, но твердым и вести себя профессионально, как это требуется;
- 7 никогда не прибегать к угрозам, грубости или диктату и не использовать выражения, которые могут быть оскорбительными;
- 8 ожидать, что к ним будут относиться с вежливостью и уважением;

Проведение проверок

- 9 соблюдать все судовые требования по технике безопасности и контролировать их выполнение, например применение средств индивидуальной защиты, и не предпринимать никаких действий или не способствовать никаким действиям, которые могут поставить под угрозу безопасность ИКСГП или экипажа судна;
- 10 соблюдать все судовые требования по охране и ждать сопровождения ответственным лицом для прохода по судну;
- 11 представлять свои удостоверения личности капитану или представителю судовладельца в начале проверки;
- 12 объяснять причину проверок. Однако если проверка инициирована по сообщению или жалобе, они не должны раскрывать личность человека, подавшего жалобу;
- 13 применять процедуры КСГП и требования конвенций последовательно и профессионально и, когда необходимо, прагматически их толковать;
- 14 не пытаться вводить в заблуждение экипаж, например, не просить их поступать таким образом, который противоречит соответствующим конвенциям;

- 15 обращаться к экипажу с просьбой продемонстрировать функционирование оборудования и эксплуатационную деятельность, такую как учения, и не проводить испытания самостоятельно;
- 16 в случае неуверенности в каком-либо требовании или в полученных результатах проверки обращаться за консультацией, например, к коллегам, публикациям, Администрации флага, признанной организации, а не принимать решения, основанного на недостаточной информации;
- 17 если это безопасно, учитывать эксплуатационные потребности порта и судна;
- 18 ясно объяснять капитану полученные результаты проверки и требуемые меры по устранению недостатков и обеспечивать, чтобы доклад о проверке четко понимался;
- 19 предоставлять капитану четкий и понятный доклад о проверке до ухода с судна;

Разногласия

- 20 относиться к любым разногласиям по поводу проведения или полученных результатов проверки спокойно и терпеливо;
- 21 сообщать капитану о существующих процедурах рассмотрения жалоб, если разногласие не может быть разрешено в течение разумного периода времени;
- 22 сообщать капитану о праве подачи апелляции и о соответствующих процедурах в случае задержания;

Добросовестность

- 23 быть независимыми и не иметь никакого коммерческого интереса в отношении портов и судов, которые они проверяют, или компаний, предоставляющих услуги в этих портах. Например, ИКСГП не должны периодически наниматься на работу компаниями, которые занимаются эксплуатацией судов в их портах, или ИКСГП не должны иметь интересов в ремонтных компаниях в их портах;
- 24 быть свободными в принятии решений на основе полученных результатов своих проверок, а не на основе каких-либо коммерческих интересов порта;
- 25 всегда следовать правилам своих администраций в отношении принятия подарков и услуг, например приема пищи на борту;
- 26 твердо пресекать любые попытки подкупа и сообщать морским властям о любых очевидных случаях;
- 27 не злоупотреблять своим авторитетом ради финансовой или иной выгоды; и

Усовершенствование знаний

- 28 регулярно совершенствовать свои технические знания.

Добавление 2

РУКОВОДСТВО ОТНОСИТЕЛЬНО ЗАДЕРЖАНИЯ СУДОВ**1 Введение**

1.1 При принятии решения о том, достаточно ли серьезны обнаруженные на судне недостатки для его задержания, ИКСГП должен определить:

- .1 имеются ли на судне соответствующие действительные документы; и
- .2 имеется ли на судне экипаж, требуемый в документе о минимальном безопасном составе экипажа.

1.2 В ходе проверки ИКСГП должен, кроме того, оценить, способны ли судно и/или экипаж в течение всего предстоящего рейса отвечать следующим требованиям:

- .1 совершать безопасное плавание;
- .2 безопасно обрабатывать, перевозить груз и контролировать его состояние;
- .3 безопасно эксплуатировать машинное отделение;
- .4 обеспечивать надлежащее движение и управление рулем;
- .5 если необходимо, эффективно бороться с пожарами в любой части судна;
- .6 если необходимо, быстро и безопасно оставлять судно и осуществлять спасательные операции;
- .7 предотвращать загрязнение окружающей среды;
- .8 поддерживать надлежащую остойчивость;
- .9 поддерживать надлежащую водонепроницаемость;
- .10 если необходимо, осуществлять связь при бедствии; и
- .11 обеспечивать безопасные и благоприятные для здоровья условия на борту.

1.3 Если результат любой из этих оценок является отрицательным с учетом всех обнаруженных недостатков, следует серьезно рассмотреть вопрос о задержании судна. Задержание судна может быть также обусловлено сочетанием менее серьезных недостатков. Суда, которые являются небезопасными для выхода в море, должны быть задержаны при первой проверке, независимо от времени, в течение которого судно будет стоять в порту.

2 Общие положения

Отсутствие действительных свидетельств, требуемых соответствующими конвенциями, может быть основанием для задержания судов. Однако суда, которые плавают под флагом государств, не являющихся стороной какой-либо конвенции, или которые не осуществляют другого соответствующего документа, не имеют права иметь свидетельства,

предусмотренные конвенцией или другим соответствующим документом. Следовательно, отсутствие требуемых свидетельств не должно само по себе являться причиной задержания этих судов; однако при применении положения о том, чтобы «судам не создавались более благоприятные условия», до выхода судна в море должно требоваться его значительное соответствие положениям и критериям, установленным в настоящих Процедурах.

3 Недостатки, обуславливающие задержание

Для оказания ИКСГП помощи в использовании настоящего Руководства ниже приводится перечень недостатков, сгруппированных согласно соответствующим конвенциям и/или кодексам, которые считаются настолько серьезными, что могут быть основанием для задержания конкретного судна. Этот перечень не считается исчерпывающим и предназначен для того, чтобы показать примеры соответствующих вопросов.

Вопросы согласно Конвенции СОЛАС

- 1 Неправильная эксплуатация двигательных установок и других механизмов ответственного назначения, а также электрических установок.
- 2 Недостаточное соблюдение чистоты в машинном отделении, чрезмерное количество нефтеводяной смеси в льялах, загрязненная нефтью изоляция трубопроводов, включая вытяжные трубопроводы в машинном отделении, и неправильная эксплуатация осушительной системы.
- 3 Неправильная эксплуатация аварийного генератора, освещения, батарей и переключателей.
- 4 Неправильная эксплуатация главного и вспомогательного рулевого привода.
- 5 Отсутствие, недостаточная вместимость или серьезный износ индивидуальных спасательных средств, спасательных шлюпок и плотов и спусковых и подъемных устройств (см. также MSC.1/Circ.1490/Rev.1).
- 6 Отсутствие, несоответствие требованиям или значительный износ в той степени, в какой они не могут соответствовать своему предназначению, системы обнаружения пожара, пожарной сигнализации, противопожарного оборудования, стационарной системы пожаротушения, вентиляционных клапанов, пожарных заслонок и быстрозакрывающихся устройств.
- 7 Отсутствие, значительный износ или неправильная эксплуатация средств противопожарной защиты района грузовой палубы на танкерах.
- 8 Отсутствие, несоответствие требованиям или серьезный износ огней, знаков или звуковой сигнализации.
- 9 Отсутствие или неправильная эксплуатация радиооборудования связи при бедствии и для обеспечения безопасности.
- 10 Отсутствие или неправильная эксплуатация навигационного оборудования с учетом соответствующих положений правила V/16.2 Конвенции СОЛАС.
- 11 Отсутствие откорректированных навигационных карт и/или всех других соответствующих навигационных пособий, необходимых для предполагаемого рейса, с учетом того, что вместо этих карт могут использоваться электронные карты.

-
- 12 Отсутствие искробезопасной вытяжной вентиляции в грузовых насосных отделениях.
 - 13 Серьезные недостатки в соблюдении эксплуатационных требований, перечисленных в добавлении 7.
 - 14 Численность, состав или дипломирование экипажа не соответствуют документу о безопасном составе экипажа.
 - 15 Неосуществление или невыполнение расширенной программы освидетельствований в соответствии с правилом XI-1/2 Конвенции СОЛАС и Международным кодексом по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров 2001 года (Кодекс ПРО 2001 года) с поправками.
 - 16 Отсутствие или неисправность прибора регистрации данных о рейсе (ПРД), когда его использование является обязательным.

Вопросы согласно Кодексу МКХ

- 1 Перевозка вещества, не указанного в свидетельстве о пригодности судна, или отсутствие информации о грузе.
- 2 Отсутствие или повреждение предохранительных устройств в системах высокого давления.
- 3 Электрические установки не являются искробезопасными или не соответствуют требованиям Кодекса.
- 4 Наличие источников возгорания в опасных местах.
- 5 Нарушение специальных требований.
- 6 Превышение максимально допустимого количества груза в танках.
- 7 Недостаточная защита теплочувствительных продуктов.
- 8 Сигнализаторы давления в грузовых танках не действуют.
- 9 Перевозка веществ, подлежащих ингибированию, без действительного свидетельства об ингибиторе.

Вопросы согласно Кодексу МКГ

- 1 Перевозка вещества, не указанного в свидетельстве о пригодности судна, или отсутствие информации о грузе.
- 2 Отсутствие закрывающих устройств в жилых или служебных помещениях.
- 3 Переборки не являются газонепроницаемыми.
- 4 Неисправные воздушные шлюзы.
- 5 Отсутствие или неисправность быстрозапорных клапанов.
- 6 Отсутствие или неисправность предохранительных клапанов.

- 7 Электрические установки не являются искробезопасными или не соответствуют требованиям Кодекса.
- 8 Вентиляторы в грузовой зоне не действуют.
- 9 Сигнализаторы давления в грузовых танках не действуют.
- 10 Установка газообнаружения и/или установка обнаружения токсичного газа неисправны.
- 11 Перевозка веществ, подлежащих ингибированию, без действительного свидетельства об ингибиторе.

Вопросы согласно Конвенции о грузовой марке

- 1 Значительные участки повреждений либо участки, пораженные сплошной или точечной коррозией, на настиле палубы и наружной обшивке корпуса, а также на относящихся к ним подкреплениях, влияют на мореходные качества или местную прочность, если не произведен надлежащим образом санкционированный временный ремонт на время перехода судна в порт для производства окончательного ремонта.
- 2 Признанный случай недостаточной остойчивости.
- 3 Отсутствие достаточной и надежной информации в одобренной форме, которая позволяет капитану быстрым и простым способом организовать загрузку и балластировку судна так, чтобы на всех этапах и в различных условиях рейса поддерживался безопасный запас остойчивости и избегалось создание любых недопустимых напряжений в конструкции судна.
- 4 Отсутствие, значительный износ или неисправности закрывающих устройств, люковых закрытий и водонепроницаемых дверей/дверей, непроницаемых при воздействии моря.
- 5 Перегруз судна.
- 6 Отсутствие марок осадки и/или грузовых марок или невозможность их определения.

Вопросы согласно Приложению I к Конвенции МАРПОЛ

- 1 Отсутствие, серьезный износ или неправильная эксплуатация оборудования для нефтеводной фильтрации, системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти или устройств сигнализации о содержании нефти 15 млн⁻¹.
- 2 Оставшаяся вместимость отстойного танка и/или танка для нефтесодержащих осадков недостаточна для планируемого рейса.
- 3 Отсутствие журнала нефтяных операций.
- 4 Установлено несанкционированное сливное устройство.
- 5 Несоответствие требованиям правила 20.4 или альтернативным требованиям, указанным в правиле 20.7

Вопросы согласно Приложению II к Конвенции МАРПОЛ

- 1 Отсутствие Руководства по методам и устройствам.
- 2 Груз не классифицирован.
- 3 Отсутствие журнала грузовых операций.
- 4 Установлено несанкционированное сливное устройство.

Вопросы согласно Приложению IV к Конвенции МАРПОЛ

- 1 Отсутствие действительного Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами.
- 2 Установка по обработке сточных вод не одобрена и не сертифицирована Администрацией.
- 3 Судовой персонал не ознакомлен с требованиями об удалении/сбросе сточных вод.

Вопросы согласно Приложению V к Конвенции МАРПОЛ

- 1 Отсутствие плана управления ликвидацией мусора.
- 2 Отсутствие журнала операций с мусором.
- 3 Судовой персонал не ознакомлен с требованиями плана управления ликвидацией мусора относительно удаления/сброса.

Вопросы согласно Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ

- 1 Отсутствие действительного свидетельства IAPP и, в соответствующих случаях, свидетельств EIAPP и технической документации.
- 2 Судовой дизельный двигатель выходной мощностью более 130 кВт, установленный на судне, построенном 1 января 2000 года или после этой даты, или судовой дизельный двигатель, подвергшийся значительному переоборудованию 1 января 2000 года или после этой даты, который не отвечает требованиям Технического кодекса по No_x 2008 года.
- 3 Содержание серы в любом жидком топливе, используемом на судах, превышает следующие пределы:
 - .1 3,5% по массе 1 января 2012 года и после этой даты; и
 - .2 0,5% по массе 1 января 2020 года и после этой даты.
- 4 Содержание серы в любом топливе, используемом на судне, превышает 0,1% по массе 1 января 2015 года или после этой даты, когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов SO_x, и, соответственно, согласно положениям правила 14.
- 5 Инсинератор, установленный на судне 1 января 2000 года или после этой даты, не отвечает требованиям, содержащимся в дополнении IV к Приложению, или

- стандартным техническим требованиям к судовым инсинераторам, разработанным Организацией (резолюция МЕРС.244(66)).
- 6 Экипаж судна не ознакомлен с основными процедурами, касающимися эксплуатации оборудования по предотвращению загрязнения воздушной среды.
 - 7 Отсутствие действительного Свидетельства ИЕЕ (Международное свидетельство об энергоэффективности).
 - 8 Отсутствие конкретного для судна плана управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) (может входить в состав системы управления безопасностью судна (СУБ)).

Вопросы согласно Конвенции ПДНВ

- 1 Отсутствие у моряков надлежащих дипломов, действительного льготного разрешения или документального доказательства того, что Администрации представлена заявка на подтверждение.
- 2 Несоответствие применимым требованиям Администрации относительно безопасного состава экипажа.
- 3 Организация ходовой навигационной или машинной вахты не соответствует требованиям, установленным для судна Администрацией.
- 4 Отсутствие в составе вахты лица, имеющего квалификацию для эксплуатации оборудования, необходимого для безопасного мореплавания, осуществления радиосвязи в целях безопасности или предотвращения загрязнения моря.
- 5 Отсутствие возможности обеспечить первую вахту в начале рейса и последующие сменяющие вахты лицами, которые имели достаточный отдых и в иных отношениях пригодны к выполнению обязанностей.
- 6 Невозможность предоставить доказательства профессиональной пригодности для выполнения обязанностей, назначенных морякам в целях обеспечения безопасности судна и предотвращения загрязнения.

Вопросы, которые могут не являться основанием для задержания судна, но ввиду которых должны быть приостановлены, например, грузовые операции

Неправильная эксплуатация (или техническое обслуживание) систем инертного газа, грузовых устройств или механизмов должна считаться достаточным основанием для прекращения грузовой операции.

Добавление 3

**РУКОВОДСТВО ПО ПРОВЕДЕНИЮ РАССЛЕДОВАНИЙ И ПРОВЕРОК
В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ****ЧАСТЬ 1****ПРОВЕРКА МЕЖДУНАРОДНОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ, СУДНА И ОБОРУДОВАНИЯ****1 Суда, которые должны иметь Международное свидетельство о
предотвращении загрязнения нефтью**

1.1 Поднявшись на борт и представившись капитану или ответственному лицу командного состава судна, ИКСГП должен проверить Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, включая прилагаемое к нему Описание конструкции и оборудования, и журнал нефтяных операций.

1.2 Свидетельство содержит сведения о типе судна и датах освидетельствований и проверок. В качестве предварительной проверки следует убедиться в том, что даты освидетельствований и проверок еще не просрочены. Далее следует установить, перевозит ли судно груз нефти и соответствует ли перевозка такого груза нефти тому, что указано в свидетельстве (см. также пункт 1.11 Описания конструкции и оборудования для нефтяных танкеров).

1.3 Проверив Описание конструкции и оборудования, ИКСГП может установить, как оборудовано судно для предотвращения загрязнения моря.

1.4 Если свидетельство является действительным, а общее впечатление ИКСГП и визуальный осмотр на судне подтверждают хороший уровень технического обслуживания, он должен, как правило, ограничить проверку выяснением недостатков, о которых было сообщено, если таковые имеются.

1.5 Если, однако, общее впечатление или наблюдения ИКСГП на судне дают явные основания полагать, что состояние судна или его оборудования в существенной степени не соответствует указанным в свидетельстве данным, он должен провести более детальную проверку.

1.6 Проверка машинного отделения должна начинаться с формирования общего впечатления о состоянии машинного отделения, наличии следов нефти в льялах машинного отделения и обычной судовой практике удаления загрязненной нефтью воды из помещений машинного отделения.

1.7 Затем может быть произведен более тщательный осмотр судового оборудования, перечисленного в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью. Этот осмотр должен также подтвердить, что никаких неодобренных изменений в конструкции судна и его оборудовании не производилось.

1.8 Если возникнет какое-либо сомнение в техническом обслуживании или состоянии судна или его оборудования, то могут быть проведены, если необходимо, дальнейшие осмотры и испытания. В этом отношении см. приложение 3 к Руководству по освидетельствованию в соответствии с Гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств (ГСООС) 2017 года (резолюция А.1123 (30)) с поправками, которые могут быть внесены.

1.9 ИКСГП следует иметь в виду, что судно может быть оборудовано сверх требований Приложения I к Конвенции МАРПОЛ. Если такое оборудование неисправно, об этом следует проинформировать государство флага. Однако само по себе это не должно служить причиной задержания судна, если недостаток не представляет необоснованной угрозы причинения ущерба морской среде.

1.10 В случае нефтяных танкеров проверка должна охватывать район грузовых танков и насосного отделения судна и начинаться с формирования общего впечатления о расположении танков, перевозимых грузах и обычной практике удаления остатков груза.

2 Суда государств, не являющихся сторонами Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, и другие суда, которые не должны иметь Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью

2.1 Поскольку суда этой категории не снабжаются Международным свидетельством о предотвращении загрязнения нефтью, ИКСГП должен убедиться в стандартах конструкции и оборудования, относящихся к судну, на основании требований, изложенных в Приложении I к Конвенции МАРПОЛ.

2.2 Во всех других отношениях ИКСГП должен руководствоваться процедурами проверки судов, указанных выше, в разделе 1.

2.3 Если судно имеет какое-либо свидетельство, отличное от Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, ИКСГП может при оценке этого судна принять во внимание форму и содержание этой документации.

3 Контроль

При осуществлении контрольных функций ИКСГП должен использовать профессиональные знания, с тем чтобы определить, следует ли задерживать судно до устранения любых замеченных недостатков или разрешить ему выйти в море при наличии определенных недостатков, не представляющих необоснованной угрозы причинения ущерба морской среде. При этом ИКСГП должен руководствоваться тем принципом, что содержащиеся в Приложении I к Конвенции МАРПОЛ требования в отношении конструкции, оборудования и эксплуатации судов существенно важны для защиты морской среды и что отступление от этих требований может представлять собой необоснованную угрозу причинения ущерба морской среде.

ЧАСТЬ 2

НАРУШЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ СБРОСА

1 Как показывает опыт, предоставляемая государству флага информация, предусмотренная в добавлении 5 к настоящим Процедурам, часто недостаточна для того, чтобы государство флага могло возбудить судебное разбирательство в отношении предполагаемого нарушения требований, касающихся сброса. Настоящее добавление имеет целью определить сведения, которые часто необходимы государству флага для возбуждения судебного преследования в случае таких возможных нарушений.

2 Рекомендуется, чтобы при подготовке государством порта доклада о недостатках в тех случаях, когда недостатки приводят к нарушению требований, касающихся сброса, власти прибрежного государства или государства порта руководствовались перечнем возможных доказательств, приведенным в части 3 настоящего добавления. В связи с этим следует иметь в виду, что:

- .1 доклад имеет целью обеспечить оптимальное сравнение доступных данных; однако даже если не могут быть предоставлены все данные, следует представить как можно больше сведений;
- .2 важно, чтобы все сведения, включенные в доклад, были подкреплены фактами, которые, при рассмотрении их в целом, убедят государство порта или прибрежное государство в том, что нарушение имело место.

3 В дополнение к докладу государства порта о недостатках государство порта или прибрежное государство должны составить доклад на основе перечня возможных доказательств. Важно, чтобы эти доклады дополнялись такими документами, как:

- .1 показания очевидца загрязнения. В дополнение к сведениям, требуемым согласно разделу 1 части 3 настоящего добавления, заявление должно включать соображения, по которым очевидец пришел к заключению, что ни один из других возможных источников загрязнения не является фактическим источником;
- .2 акты относительно методов взятия проб из разлитого пятна и на борту судна. Они должны включать сведения о месте и времени взятия проб, должности и фамилии лиц, выполнивших взятие проб, и расписки лиц, получивших пробы для передачи или на хранение;
- .3 отчеты об анализе проб, взятых из разлитого пятна и на борту судна; отчеты должны включать результаты анализов, описание примененного метода, ссылку на научную документацию, подтверждающую точность и надежность примененного метода, или ее копии, фамилии лиц, выполнивших анализы, и сведения об их квалификации;
- .4 акт ИКСГП, проводившего проверку на борту судна, с указанием его должности и организации;
- .5 показания опрошенных лиц;
- .6 показания свидетелей. Все результаты наблюдений, фотографии и документы должны быть заверены подписями, удостоверяющими их подлинность. Все документы должны быть засвидетельствованы, удостоверены или подтверждены в соответствии с законами государства, которое их подготавливает. Все показания должны быть подписаны и датированы лицом, дающим это показание, и, если возможно, заверены свидетелем подписания. Фамилии лиц, подписавших показания, должны быть напечатаны четким шрифтом выше или ниже подписи;
- .7 фотографии нефтяного пятна; и
- .8 копии соответствующих записей и т. д., страниц журналов нефтяных операций, судовых журналов, записей о сбросе.

4 Доклад, указанный в пунктах 2 и 3, должен быть направлен государству флага. Если прибрежное государство, обнаружившее загрязнение, не является государством порта, проводящим расследование на судне, то государство, проводящее указанное расследование, должно направить копию сообщения о результатах также государству, обнаружившему загрязнение и обратившемуся с просьбой произвести расследование.

ЧАСТЬ 3**ПЕРЕЧЕНЬ ВОЗМОЖНЫХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО НАРУШЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ СБРОСА, ПРИЛОЖЕНИЯ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ****1 Действия при обнаружении загрязнения нефтью****1.1 *Подробные сведения о судне или судах, подозреваемых в нарушении***

- .1 название судна
- .2 причины, по которым подозревается судно
- .3 дата и время (ВКВ) наблюдения или опознания
- .4 местонахождение судна
- .5 флаг и порт регистрации
- .6 тип (например, танкер, грузовое судно, пассажирское судно, рыболовное судно), размеры (приблизительная вместимость) и другие описательные данные (например, цвет надстройки, вид эмблемы на трубе)
- .7 состояние осадки (в грузу или в балласте)
- .8 приблизительные курс и скорость
- .9 положение пятна относительно судна (например за кормой, слева, справа по борту)
- .10 часть судна, из которой наблюдался сброс
- .11 прекратился ли сброс после того, как судно было замечено или когда с ним была установлена связь по радио

1.2 *Подробные сведения о разлитом пятне*

- .1 дата и время (ВКВ) наблюдения, если отличаются от пункта 1.1.3
- .2 положение нефтяного пятна по долготе и широте, если отличается от пункта 1.1.4
- .3 приблизительное расстояние от ближайшего берегового ориентира в морских милях
- .4 приблизительные габаритные размеры нефтяного пятна (длина, ширина и величина в процентах его поверхности, покрытой нефтью)
- .5 физическое описание нефтяного пятна (направление и форма, например сплошное, пятнами или полосами)
- .6 внешний вид нефтяного пятна (указать категорию)
 - категория А: заметно с трудом при наиболее благоприятном освещении

- категория В: серебристый блеск на водной поверхности
 - категория С: можно наблюдать первые признаки цвета
 - категория D: яркие цветные полосы
 - категория E: цвета начинают тускнеть
 - категория F: цвета становятся значительно темнее
- .7 состояние неба (яркое солнце, сплошная облачность и т.д.), освещение и видимость (км) во время наблюдения
- .8 состояние моря
- .9 направление и скорость ветра у поверхности воды
- .10 направление и скорость течения

1.3 Сведения о наблюдателе (наблюдателях)

- .1 фамилия наблюдателя
- .2 организация, к которой принадлежит наблюдатель (если таковая имеется)
- .3 должность наблюдателя в этой организации
- .4 наблюдение произведено с летательного аппарата/судна/берега/иного места
- .5 наименование или обозначение судна или летательного аппарата, с которого произведено наблюдение
- .6 конкретное положение судна, летательного аппарата, места на берегу или иного места, из которого произведено наблюдение
- .7 действия, выполняемые наблюдателем в то время, когда производилось наблюдение, например патрулирование, совершение рейса (рейс или полет из в).

1.4 Метод наблюдения и документирования

- .1 визуальное
- .2 обычные фотографии
- .3 записи и/или фотографии, сделанные с помощью дистанционных датчиков
- .4 пробы, взятые из разлитого пятна
- .5 любая другая форма наблюдения (указать)

Примечание. Желательно, чтобы фотография сброса была цветной. С помощью фотографий можно получить следующую информацию:

что вещество на поверхности моря является нефтью; что количество сброшенной нефти представляет собой нарушение Конвенции; что нефть сбрасывается или была сброшена с определенного судна; и сведения об опознавательных данных этого судна.

Опыт показывает, что указанное выше может быть достигнуто следующими тремя фотографиями:

- фрагменты пятна, снятые почти вертикально вниз с высоты не более 300 м при солнце, расположенном сзади фотографирующего;
- общая панорама судна и пятна, показывающая вытекание нефти из определенного судна; и
- фрагменты судна с целью его опознания.

1.5 *Другие сведения, если можно установить радиосвязь*

- .1 капитан информирован о загрязнении
- .2 объяснение капитана
- .3 последний порт захода судна
- .4 следующий порт захода судна
- .5 фамилия капитана судна и судовладельца
- .6 позывной сигнал судна

2 *Расследование на борту судна*

2.1 *Проверка Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью*

- .1 название судна
- .2 регистровый номер или позывной сигнал
- .3 порт регистрации
- .4 тип судна
- .5 дата и место выдачи
- .6 дата и место подтверждения

Примечание. Если судно не имеет Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, следует предоставить как можно больше требуемых сведений.

2.2 Проверка добавления к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью

- .1 применимые пункты разделов 2, 3, 4, 5 и 6 добавления (для судов, не являющихся нефтяными танкерами)
- .2 применимые пункты разделов 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10 добавления (для нефтяных танкеров)

Примечание. Если судно не имеет Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, следует дать описание оборудования и устройств на борту, предназначенных для предотвращения загрязнения моря.

2.3 Проверка журнала нефтяных операций (ЖНО)

- .1 Снять копии с достаточного количества страниц ЖНО; из части I – страницы, охватывающие период в 30 дней, предшествующий инциденту, о котором было сообщено.
- .2 Снять копии с достаточного количества страниц ЖНО; из части II (если она имеется) – страницы, охватывающие полный цикл погрузочно-разгрузочных и балластных операций и операций по очистке танков. Снять также копию схемы расположения танков.

2.4 Проверка судового журнала

- .1 последний порт захода, дата отхода, осадка носом и кормой
- .2 порт проверки, дата прибытия, осадка носом и кормой
- .3 местонахождение судна во время или приблизительно во время сообщения об инциденте
- .4 выборочная проверка совпадения местонахождений судна, указанных в судовом журнале, с местонахождениями, отмеченными в ЖНО.

2.5 Проверка другой документации на судне

Другая документация, относящаяся к доказательствам (при необходимости снять копии), такая как:

- недавние записи высот незаполненного пространства танков
- записи контрольно-измерительного оборудования.

2.6 Проверка судна

- .1 соответствие судового оборудования данным добавления к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью
- .2 взятые пробы. Из какого места на борту судна взяты
- .3 наличие следов нефти вблизи отливных забортных отверстий
- .4 состояние машинного отделения и содержимого льял

- .5 состояние нефтеводяного сепаратора, оборудования для фильтрации и сигнализатора, устройства для прекращения сброса или для измерения и контроля
- .6 содержимое отстойных и/или сборных танков
- .7 источники значительных протечек на нефтяных танкерах

Могут быть уместны следующие дополнительные доказательства:

- .8 нефть на поверхности изолированного балласта или чистого балласта в выделенных для него танках
- .9 состояние льял насосного отделения
- .10 состояние системы мойки сырой нефтью
- .11 состояние системы инертных газов
- .12 состояние системы измерения и контроля
- .13 содержимое отстойных танков (установить количество воды и нефти).

2.7 Показания причастных лиц

Если часть I ЖНО не ведется должным образом, могут быть уместны сведения по следующим вопросам:

- .1 производился ли сброс (случайный или преднамеренный) во время, указанное в сообщении об инциденте
- .2 контролируется ли сброс из льял автоматически
- .3 если да, указать время, когда система в последний раз была введена в действие и когда последний раз она устанавливалась на ручной режим
- .4 если нет, указать дату и время, когда производился последний сброс из льял
- .5 указать дату, когда производилось последнее удаление остатков и каким образом
- .6 является ли обычной практикой сбрасывать льяльные воды непосредственно за борт или накапливать их сначала в сборном танке. Указать сборный танк
- .7 использовались ли недавно топливные танки в качестве балластных танков.

Если часть II ЖНО не ведется должным образом, могут быть уместны сведения по следующим вопросам:

- .8 как размещался по танкам груз и балласт при отходе судна из последнего порта
- .9 как размещался по танкам груз и балласт при приходе судна в порт проверки

-
- .10 когда и где производилась последняя погрузка
 - .11 когда и где производилась последняя разгрузка
 - .12 когда и где производился последний сброс грязного балласта
 - .13 когда и где производилась последняя очистка грузовых танков
 - .14 когда и где производилась последняя мойка сырой нефтью и какие танки были подвергнуты мойке
 - .15 когда и где производился последний сброс отстоявшейся воды из отстойных танков
 - .16 какова высота незаполненного пространства в отстойных танках и соответствующий уровень поверхности раздела
 - .17 в каких танках содержался грязный балласт во время балластного рейса (если судно прибыло в балласте)
 - .18 в каких танках содержался чистый балласт во время балластного рейса (если судно прибыло в балласте).

Кроме того, могут быть уместны сведения по следующим вопросам:

- .19 подробные сведения о данном рейсе судна (предыдущие порты захода, последующие порты захода, характер рейса и перевозки)
- .20 содержимое топливных и балластных танков
- .21 предыдущая и последующая бункеровка, тип жидкого топлива
- .22 наличие или отсутствие приемных сооружений для нефтяных остатков во время данного рейса
- .23 внутрисудовая перекачка топлива во время данного рейса.

Для нефтяных танкеров могут быть уместны следующие дополнительные сведения:

- .24 характер рейса и перевозок, совершаемых судном, такой, как на коротком/длинном плече, перевозка сырой нефти или нефтепродуктов, или попеременно сырой нефти и нефтепродуктов, лихтеровочные операции, перевозка нефти наливом или сухих грузов навалом
- .25 какие танки чистые и какие грязные
- .26 выполненный или предусматриваемый ремонт грузовых танков.

Различные сведения:

- .27 замечания, касающиеся состояния судового оборудования
- .28 замечания, касающиеся сообщения о загрязнении
- .29 прочие замечания.

3 Расследование на берегу

3.1 *Анализы проб*

Указать метод и результаты анализа проб.

3.2 *Дополнительные сведения*

Могут быть уместны дополнительные сведения о судне, полученные от персонала нефтяного терминала, подрядчиков работ по очистке танков или персонала береговых приемных сооружений.

Примечание. Любые сведения согласно настоящему разделу должны подтверждаться, если это практически возможно, такими документами, как подписанные заявления, накладные, расписки и т. д.

4 Сведения, не охваченные предыдущими разделами

5 Выводы

- .1 общее техническое заключение лица, проводившего расследование
- .2 указание на применимые положения Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, в нарушении которых подозревается судно
- .3 дают ли результаты расследования основание для составления доклада о недостатках.

ЧАСТЬ 4

РУКОВОДСТВО ПО ПРОВЕРКЕ В ПОРТАХ ТЕХНОЛОГИИ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ

1 Преамбула

1.1 Руководство по проверке в портах технологии мойки сырой нефтью, предусмотренное резолюцией 7 Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года, требуется для осуществления единообразного и эффективного контроля мойки сырой нефтью, чтобы обеспечить постоянное соблюдение судами положений Конвенции МАРПОЛ.

1.2 Конструкция установки для мойки сырой нефтью подлежит одобрению Администрацией государства флага. Однако, хотя эксплуатационные аспекты мойки сырой нефтью также подлежат одобрению этой же Администрацией, может быть необходимым, чтобы власти государства порта следили за постоянным соблюдением согласованной технологии и параметров.

1.3 Руководство по эксплуатации и оборудованию системы мойки сырой нефтью составлено так, что оно содержит все необходимые сведения, касающиеся эксплуатации системы мойки сырой нефтью на конкретном танкере. Цель проверки поэтому состоит в том, чтобы убедиться в строгом соблюдении положений Руководства, относящихся к мерам безопасности и предотвращению загрязнения.

1.4 Метод проведения проверки оставляется на усмотрение властей государства порта и может охватывать всю операцию или только те ее части, которые выполняются, когда ИКСГП находится на судне.

1.5 Проверка производится в соответствии со статьями 5 и 6 Конвенции МАРПОЛ.

2 Проверки

2.1 Государство порта должно принять соответствующие меры для обеспечения соблюдения требований по проведению мойки сырой нефтью на нефтяных танкерах. Это, однако, не должно пониматься как освобождение операторов терминалов и судовладельцев от их обязанностей обеспечивать выполнение операции в соответствии с правилами.

2.2 Проверка может охватывать всю операцию по мойке сырой нефтью или только некоторые ее аспекты. Таким образом, все участвующие стороны заинтересованы в том, чтобы на судне постоянно велись записи операций по мойке сырой нефтью, с тем чтобы ИКСГП мог проверить операции, выполненные до начала проверки.

3 Персонал судна

3.1 Должны быть назначены лица, ответственное за проведение операций по мойке сырой нефтью, а также другие лица, занятые в этих операциях. Они должны, если требуется, показать, что их квалификация соответствует требованиям пунктов 5.2 и 5.3 Пересмотренных спецификаций по конструкции, эксплуатации и контролю систем мойки сырой нефтью (резолюция А.446(XI) с поправками).

3.2 Проверка персонала может производиться по документам, подтверждающим допуск лица к исполнению служебных обязанностей, характеристикам, выданным оператором судна, или дипломам, выданным учебным центром, одобренным Администрацией. Количество такого персонала должно быть не менее, чем указано в Руководстве.

4 Документация

Для проверки должны быть представлены следующие документы:

- .1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью и Описание конструкции и оборудования, по которым устанавливается:
 - .1 оборудовано ли судно системой мойки сырой нефтью, требуемой правилом 33 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ;
 - .2 отвечает ли система мойки сырой нефтью требованиям правил 33 и 35 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ;
 - .3 действительность и дата Руководства по эксплуатации и оборудованию; и
 - .4 действительность Свидетельства;
- .2 одобренное Руководство;
- .3 журнал нефтяных операций; и
- .4 Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, подтверждающее, что система инертного газа соответствует правилам, содержащимся в главе II-2 Конвенции СОЛАС 1974 года.

5 Система инертного газа

5.1 Правилами о системах инертного газа требуется установка приборов для постоянного показания и непрерывной регистрации во время подачи инертного газа давления и содержания кислорода в главной магистрали инертного газа. Непрерывная регистрация позволит определить, работала ли система удовлетворительным образом до и во время слива груза.

5.2 Если указанные в Руководстве условия не соблюдаются, мойка должна быть прекращена до восстановления удовлетворительных условий.

5.3 В качестве дополнительной меры предосторожности необходимо определить содержание кислорода в каждом танке, подлежащем мойке. Используемые приборы должны быть откалиброваны и проверены на исправную работу. Должны быть предъявлены для проверки записи в отношении тех танков, которые уже были подвергнуты мойке в порту до начала проверки. Может проводиться выборочная проверка показаний.

6 Образование электростатического заряда

По журналу грузовых операций или путем опроса ответственного лица должно быть подтверждено, что содержание воды в сырой нефти сведено к минимуму, как это требуется в пункте 6.7 Пересмотренных спецификаций (резолюция A.446(XI) с поправками).

7 Связь

Должно быть установлено, что имеются эффективные средства связи между лицом, ответственным за проведение операции, и другими лицами, занятыми в операции по мойке сырой нефтью.

8 Утечки на палубу

ИКСГП должны убедиться в том, что трубопроводы системы мойки сырой нефтью проверены в эксплуатации на отсутствие утечек до начала слива груза и что об этом сделана запись в журнале нефтяных операций.

9 Предотвращение попадания нефти в машинное отделение

Следует убедиться в невозможности попадания груза нефти в машинное помещение путем проверки изолирующих устройств подогревателя для мойки танков (если он имеется) или любой другой части системы мойки танков, заходящей в машинное помещение.

10 Пригодность сырой нефти

При определении пригодности нефти для мойки сырой нефтью необходимо учитывать руководящие указания и критерии, содержащиеся в разделе 9 Руководства по эксплуатации и оборудованию системы мойки сырой нефтью.

11 Перечень проверок

По имеющимся на судне записям должно быть установлено, что перед мойкой сырой нефтью была проведена эксплуатационная проверка в соответствии с перечнем проверок и что все приборы функционировали нормально. По отдельным пунктам может проводиться выборочная проверка.

12 Программы мойки

12.1 Если танкер производит выгрузку в нескольких портах, в журнале нефтяных операций должно быть указано, были ли танки промыты сырой нефтью в предыдущих портах выгрузки или в море. Должно быть определено, что все танки, которые будут или могут быть использованы для приема балласта во время предстоящего рейса, будут промыты сырой нефтью до выхода судна из порта. Производить мойку каких-либо других танков, кроме тех, которые предназначены под прием балласта, в порту выгрузки груза не обязательно, однако эти другие танки должны быть промыты по меньшей мере в соответствии с пунктом 6.1 Пересмотренных спецификаций (резолюция А.446(XI) с поправками). Проверку выполнения этого требования необходимо проводить по журналу нефтяных операций.

12.2 Любая мойка сырой нефтью должна быть закончена до выхода судна из последнего порта выгрузки.

12.3 Если мойка танков не производится одним из предпочтительных способов, указанных в Руководстве, ИКСГП должен установить, что причины для этого были уважительными, а предложенный порядок мойки танков – приемлемым.

12.4 Относительно каждого промываемого танка следует убедиться, что операция выполняется в соответствии с Руководством, а именно:

- .1 работа подпалубных и погружных машинок контролируется по индикаторам, характеру звука или иными одобренными способами;
- .2 порядок работы подпалубных машинок, если они применяются, соответствует установленной программе;
- .3 продолжительность мойки соответствует установленным требованиям; и
- .4 число одновременно работающих моечных машинок не превышает установленного количества.

13 Зачистка танков

13.1 Минимальный дифферент судна и параметры зачистных операций должны указываться в Руководстве.

13.2 Все промытые сырой нефтью танки должны быть зачищены. Качество зачистки должно проверяться ручным замером по меньшей мере в самой крайней кормовой секции каждого танка, допускающей такой замер, или другим способом, предусмотренным и описанным в Руководстве. Следует удостовериться, что качество зачистки было проверено или будет проверено до отхода судна из последнего порта выгрузки.

14 Балластировка

14.1 В журнале нефтяных операций должна быть сделана запись о том, какие танки были промыты сырой нефтью в море. Эти танки должны оставаться порожними при переходе из одного порта выгрузки в другой для проверки в следующем порту выгрузки. Если эти танки назначаются в качестве танков отходного балласта, может потребоваться принять в них балласт на самой ранней стадии выгрузки груза. Это производится по эксплуатационным соображениям, а также потому, что они должны быть забалластрованы при выгрузке груза, если пары углеводорода должны удерживаться в пределах судна. Если эти танки необходимо проверить, когда они порожние, это должно быть

сделано сразу же после швартовки танкера. Если ИКСГП прибывает после того, как в танки начали принимать балласт, то он не сможет с помощью футштока определить состояние дна танка. Однако в этом случае возможна проверка поверхности водяного балласта. Толщина нефтяной пленки не должна превышать значения, указанного в пункте 4.2.10 b) Пересмотренных спецификаций (резолюция A.446(XI) с поправками).

14.2 Танки, предназначенные под балласт, перечисляются в Руководстве. Однако решение о том, какие именно танки могут быть использованы под балласт в предстоящем рейсе, оставляется на усмотрение капитана или ответственного лица командного состава. По журналу нефтяных операций следует определить, что все такие танки промыты до того, как танкер покинет свой последний порт выгрузки. Необходимо отметить, что если танкер в промежуточном порту вновь принимает груз сырой нефти в танки, предназначенные под балласт, мойка этих танков должна требоваться не в этом, а в последующем порту.

14.3 По журналу нефтяных операций следует определить, что дополнительный водяной балласт не принимался в танки, которые не были промыты сырой нефтью во время предыдущих рейсов.

14.4 Должно быть проверено, что танки отходного балласта зачищены настолько полно, насколько это возможно. Если отходный балласт принимается через грузовые трубопроводы и насосы, зачистка последних должна быть произведена в какой-либо другой грузовой танк или на берег по специальному трубопроводу небольшого диаметра, предусмотренному для этой цели.

14.5 Методы предотвращения выделения паров, если это требуется местными правилами, предусматриваются в Руководстве и должны неукоснительно выполняться. ИКСГП должен убедиться в том, что это выполняется.

14.6 Должна соблюдаться указанная в Руководстве типовая технология выполнения балластных операций. ИКСГП должен убедиться в том, что это выполняется.

14.7 При необходимости смены отходного балласта сброс его в море должен производиться в соответствии с правилами 15 и 34 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ. По журналу нефтяных операций необходимо проверить выполнение этого требования на судне.

Добавление 4

**РУКОВОДСТВО ПО ПРОВЕДЕНИЮ РАССЛЕДОВАНИЙ И ПРОВЕРОК
В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ II К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ****ЧАСТЬ 1****ПРОВЕРКА СВИДЕТЕЛЬСТВА (СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРИГОДНОСТИ СУДНА
ИЛИ СВИДЕТЕЛЬСТВО ВЖВ), СУДНА И ОБОРУДОВАНИЯ****1 Суда, которые должны иметь свидетельство**

1.1 Поднявшись на борт и представившись капитану или ответственному лицу командного состава судна, ИКСГП должен проверить Свидетельство о пригодности судна или Свидетельство ВЖВ и журнал грузовых операций.

1.2 Свидетельство содержит сведения о типе судна, датах освидетельствований и перечень продуктов, которые судну разрешено перевозить.

1.3 В качестве предварительной проверки должна быть подтверждена действительность свидетельства путем установления того, что свидетельство правильно заполнено и подписано и что требуемые освидетельствования выполнены. При изучении свидетельства особое внимание следует обращать на проверку того, что перевозятся только те вредные жидкие вещества, которые перечислены в свидетельстве, и что эти вещества размещаются в танках, одобренных для их перевозки.

1.4 Следует проверить журнал грузовых операций, с тем чтобы убедиться, что в нем содержатся самые последние записи. ИКСГП должен проверить, покинуло ли судно предыдущий порт (порты) с остатками вредных жидких веществ на борту, которые не могут быть сброшены в море. В журнале могут также содержаться необходимые записи, внесенные соответствующими властями в предыдущих портах. Если проверка устанавливает, что судну было разрешено выйти в море из последнего порта выгрузки при определенных условиях, ИКСГП должен убедиться, что такие условия выполнены или будут выполнены. Если ИКСГП обнаружит в этом отношении нарушение эксплуатационных требований, то государство флага должно быть проинформировано посредством доклада о недостатках.

1.5 Если свидетельство является действительным, а общее впечатление ИКСГП и визуальный осмотр на судне подтверждают хороший уровень технического обслуживания, он должен, при условии что в журнале грузовых операций не указаны какие-либо нарушения эксплуатационных требований, ограничить проверку выяснением недостатков, о которых было сообщено, если таковые имеются.

1.6 Если, однако, общее впечатление или наблюдения ИКСГП на судне дают явные основания полагать, что состояние судна, его оборудования или его груза, а также осуществляемые на нем операции по обращению с остатками в существенной степени не соответствуют указанным в свидетельстве данным, он должен провести более детальную проверку:

- .1 вначале для этого требуется проверка одобренного судового Руководства по методам и устройствам;
- .2 более детальная проверка должна охватывать грузовую зону и район насосного отделения судна и начинаться с общего обзора расположения танков, перевозимых грузов, условий перекачки и зачистки и груза;

- .3 затем может быть произведен более тщательный осмотр судового оборудования, указанного в Руководстве по методам и устройствам. Этот осмотр должен также подтвердить, что никаких не одобренных изменений в конструкции судна и его оборудовании не производилось; и
- .4 если возникнет какое-либо сомнение в техническом обслуживании или состоянии судна или его оборудования, то могут быть проведены, если необходимо, дальнейшие осмотры и испытания. В этом отношении см. *Руководство по освидетельствованию в соответствии с Гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств 2017 года* (резолюция А. 1120(30)) с поправками, которые могут быть внесены.

1.7 ИКСГП должен иметь в виду, что судно может быть оборудовано сверх требований Приложения II к Конвенции МАРПОЛ. Если такое оборудование неисправно, следует проинформировать об этом государство флага. Однако само по себе это не должно служить причиной задержания судна, если неисправность не представляет необоснованной угрозы причинения ущерба морской среде.

2 Суда государств, не являющихся сторонами Конвенции

2.1 Поскольку суда этой категории не снабжаются Свидетельством о пригодности судна или Свидетельством ВЖВ, требуемыми Приложением II к Конвенции МАРПОЛ, ИКСГП должен убедиться в стандартах конструкции и оборудования, относящихся к судну, на основании требований, изложенных в Приложении II к Конвенции МАРПОЛ, а также Стандартах на методы и устройства.

2.2 В всех других отношениях ИКСГП должен руководствоваться процедурами проверки судов, указанных выше, в разделе 1 (т. е. судов, которые должны иметь свидетельство).

2.3 Если судно имеет какое-либо свидетельство, отличное от требуемого свидетельства, ИКСГП может при оценке этого судна принять во внимание форму и содержание этой документации. Такое свидетельство, однако, имеет значение для ИКСГП лишь в том случае, если на судне имеется Руководство по методам и устройствам.

3 Контроль

При осуществлении контрольных функций ИКСГП должен использовать профессиональные знания, с тем чтобы определить, следует ли задерживать судно до устранения любых замеченных недостатков или разрешить ему выйти в море при наличии определенных недостатков, не представляющих необоснованной угрозы причинения ущерба морской среде. При этом ИКСГП должен руководствоваться тем принципом, что требования, содержащиеся в Приложении II к Конвенции МАРПОЛ и Стандартах на методы и устройства, в отношении конструкции, оборудования и эксплуатации судов существенно важны для защиты морской среды и что отступление от этих требований может представлять собой необоснованную угрозу причинения ущерба морской среде.

ЧАСТЬ 2

НАРУШЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ СБРОСА

1 В том что касается незаконных сбросов, прошлый опыт показывает, что предоставляемая государству флага информация часто недостаточна для того, чтобы государство флага могло возбудить судебное разбирательство в отношении предполагаемого нарушения требований, касающихся сброса. Настоящее добавление имеет целью определить сведения, которые будут необходимы государству флага для возбуждения судебного преследования в случае нарушений положений, касающихся сброса, согласно Приложению II к Конвенции МАРПОЛ.

2 Рекомендуется, чтобы при подготовке государством порта доклада о недостатках в тех случаях, когда недостатки приводят к нарушению требований, касающихся сброса, власти прибрежного государства или государства порта руководствовались перечнем возможных доказательств, приведенным в части 3 настоящего добавления. В связи с этим следует иметь в виду, что:

- .1 доклад имеет целью обеспечить оптимальное сравнение доступных данных; однако даже если не могут быть представлены все данные, следует представить как можно больше сведений;
- .2 важно, чтобы все сведения, включенные в доклад, были подкреплены фактами, которые, при рассмотрении их в целом, убедят государство порта или прибрежное государство в том, что нарушение имело место; и
- .3 сброшенным веществом может быть нефть, и в этом случае применяется часть 2 добавления 3 к настоящей резолюции (Руководство по проведению расследований и проверок в соответствии с Приложением I к Конвенции МАРПОЛ).

3 В дополнение к докладу государства порта о недостатках государство порта или прибрежное государство должны составить доклад на основе перечня возможных доказательств. Важно, чтобы эти доклады дополнялись такими документами, как:

- .1 показания очевидца загрязнения. В дополнение к сведениям, требуемым согласно разделу 1 части 3 настоящего добавления, заявление должно включать соображения, по которым очевидец пришел к заключению, что ни один из других возможных источников загрязнения не является фактическим источником;
- .2 акты относительно методов взятия проб из разлитого пятна и на борту судна. Они включают сведения о месте и времени взятия проб, должности и фамилии лиц(а), выполнивших взятие проб, и расписки лиц, получивших пробы для передачи или на хранение;
- .3 отчеты об анализе проб, взятых из разлитого пятна и на борту судна; отчеты должны включать результаты анализов, описание примененного метода, ссылку на научную документацию, подтверждающую точность и надежность примененного метода, или ее копии, фамилии лиц, выполнивших анализы, и сведения об их квалификации;
- .4 акт ИКСГП, проводившего проверку на борту судна, с указанием его должности и организации;

- .5 показания опрошенных лиц;
- .6 показания свидетелей;
- .7 фотографии пятна; и
- .8 копии соответствующих страниц журнала грузовых операций, судовых журналов, лент самописцев с записями о сбросе и т. д.

4 Все результаты наблюдений, фотографии и документы должны быть заверены подписями, удостоверяющими их подлинность. Все документы должны быть засвидетельствованы, удостоверены или подтверждены в соответствии с законами государства, которое их подготавливает. Все показания должны быть подписаны и датированы лицом, делающим это показание, и, если возможно, заверены свидетелем подписания. Фамилии лиц, подписавших показания, должны быть напечатаны четким шрифтом выше или ниже подписи.

5 Доклад, указанный в пунктах 2 и 3, должен быть направлен государству флага. Если прибрежное государство, обнаружившее загрязнение, не является государством порта, проводившим расследование на судне, то государство, проводящее указанное расследование, должно направить копию сообщения о результатах также государству, обнаружившему загрязнение и обратившемуся с просьбой произвести расследование.

ЧАСТЬ 3

ПЕРЕЧЕНЬ ВОЗМОЖНЫХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО НАРУШЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ СБРОСА, ПРИЛОЖЕНИЯ II К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

1 Действия при обнаружении загрязнения

1.1 *Подробные сведения о судне или судах, подозреваемых в нарушении*

- .1 название судна и номер ИМО
- .2 причины, по которым подозревается судно
- .3 дата и время (ВКВ) наблюдения или опознания
- .4 местонахождение судна
- .5 флаг и порт регистрации
- .6 тип, размеры (приблизительная вместимость) и другие описательные данные (например, цвет надстройки, вид эмблемы на трубе)
- .7 состояние осадки (в грузу или в балласте)
- .8 приблизительные курс и скорость
- .9 положение пятна относительно судна (например за кормой, слева, справа по борту)
- .10 часть судна, из которой наблюдался сброс

- .11 прекратился ли сброс, после того как судно было замечено или когда с ним была установлена связь по радио

1.2 *Подробные сведения о разлитом пятне*

- .1 дата и время (ВКВ) наблюдения, если отличаются от пункта 1.1.3
- .2 положение пятна по долготе и широте, если отличается от пункта 1.1.4
- .3 приблизительное расстояние от ближайшего берега в морских милях
- .4 глубина воды по морской карте
- .5 приблизительные габаритные размеры пятна (длина, ширина и величина в процентах его поверхности, покрытой веществом)
- .6 физическое описание пятна (направление и форма, например сплошное, пятнами или полосами)
- .7 цвет пятна
- .8 состояние неба (яркое солнце, сплошная облачность и т.д.), освещение и видимость (км) во время наблюдения
- .9 состояние моря
- .10 направление и скорость ветра у поверхности воды
- .11 направление и скорость течения

1.3 *Сведения о наблюдателе (наблюдателях)*

- .1 фамилия наблюдателя
- .2 организация, к которой принадлежит наблюдатель (если таковая имеется)
- .3 должность наблюдателя в этой организации
- .4 наблюдение произведено с летательного аппарата (судна) (берега) или иного места
- .5 наименование или обозначение судна или летательного аппарата, с которого произведено наблюдение
- .6 конкретное положение судна, летательного аппарата, места на берегу или иного места, из которого произведено наблюдение
- .7 действия, выполняемые наблюдателем в то время, когда производилось наблюдение, например патрулирование, совершение рейса (рейс или полет из ... в ...)

1.4 *Метод наблюдения и документирования*

- .1 визуальное
- .2 обычные фотографии

- .3 записи и/или фотографии, сделанные с помощью дистанционных датчиков
- .4 пробы, взятые из разлитого пятна
- .5 любая другая форма наблюдения (указать)

Примечание. Желательно, чтобы фотография сброса была цветной. Наилучшие результаты могут быть достигнуты следующими тремя фотографиями:

- фрагменты пятна, снятые почти вертикально вниз с высоты не более 300 м при солнце, расположенном сзади фотографирующего;
- общая панорама судна и пятна, показывающая вытекание вещества из определенного судна; и
- фрагменты судна с целью его опознания

1.5 *Другие сведения, если можно установить радиосвязь*

- .1 капитан информирован о загрязнении
- .2 объяснение капитана
- .3 последний порт захода судна
- .4 следующий порт захода судна
- .5 фамилия капитана судна и судовладельца
- .6 позывной сигнал судна

2 *Расследование на борту судна*

2.1 *Проверка свидетельства (Свидетельство о пригодности судна или Свидетельство ВЖВ)*

- .1 название судна и номер ИМО
- .2 регистровый номер или позывной сигнал
- .3 порт регистрации
- .4 тип судна
- .5 дата и место выдачи
- .6 дата и место подтверждения
- .7 перечень веществ по Приложению II, которые судну разрешено перевозить
- .8 ограничения в отношении танков, в которых эти вещества могут перевозиться

2.2 Проверка Руководства по методам и устройствам

- .1 судно оборудовано эффективной системой зачистки
- .2 количество остатков, установленное при освидетельствовании

2.3 Проверка журнала грузовых операций (ЖГО)

Снять копии достаточного количества страниц ЖГО, охватывающих полный цикл погрузочно-разгрузочных и балластных операций и операций по очистке танков. Снять также копию схемы расположения танков.

2.4 Проверка судового журнала

- .1 последний порт захода, дата отхода, осадка носом и кормой
- .2 порт проверки, дата прибытия, осадка носом и кормой
- .3 местонахождение судна во время или приблизительно во время сообщения об инциденте
- .4 выборочная проверка соответствия времени сброса, указанного в журнале грузовых операций, достаточному расстоянию от ближайшего берега, требуемой скорости судна и достаточной глубине воды

2.5 Проверка другой документации на борту судна

Другая документация, относящаяся к доказательствам (при необходимости снять копии), такая как:

- грузовые документы в отношении перевозимого или недавно перевозившегося груза, а также соответствующие сведения о требуемой температуре выгрузки, вязкости и/или точке плавления
- записи о температуре веществ во время выгрузки
- записи измерительного оборудования, если оно установлено

2.6 Проверка судна

- .1 соответствие судового оборудования Руководству по методам и устройствам
- .2 взятые пробы; из какого места на борту судна взяты
- .3 источники значительных протечек
- .4 грузовые остатки на поверхности изолированного балласта или чистого балласта в выделенных для него танках
- .5 состояние льял насосного отделения
- .6 состояние системы измерения
- .7 содержимое отстойных танков (установить количество воды и остатков)

2.7 Показания причастных лиц, если ЖГО не ведется должным образом, могут быть уместны сведения по следующим вопросам:

- .1 производился ли сброс (случайный или преднамеренный) во время, указанное в сообщении об инциденте
- .2 какие танки должны быть загружены в порту
- .3 очистка каких танков потребовалась в море; подвергались ли танки предварительной мойке
- .4 когда и где производилась их очистка
- .5 в отношении остатков каких веществ производилась очистка
- .6 что было сделано с отстоем танков после мойки
- .7 производился ли сброс в море из отстойного танка или грузового танка, используемого в качестве отстойного
- .8 когда и где производился сброс
- .9 каково содержимое отстойного танка или грузового танка, используемого в качестве отстойного
- .10 в каких танках находился грязный балласт во время балластного рейса (если судно прибыло в балласте)
- .11 в каких танках находился чистый балласт во время балластного рейса (если судно прибыло в балласте)
- .12 подробные сведения о данном рейсе судна (предыдущие порты захода, последующие порты захода, характер рейса и перевозки)
- .13 трудности, возникшие при сбросе в береговые приемные сооружения
- .14 трудности, возникшие при эффективных зачистных операциях
- .15 какие танки чистые и какие грязные по прибытии
- .16 выполненный или предусматриваемый ремонт грузовых танков

Различные сведения

- .17 замечания, касающиеся состояния судового оборудования
- .18 замечания, касающиеся сообщения о загрязнении
- .19 прочие замечания

3 Расследование на берегу**3.1 Анализы проб**

Указать метод и результаты анализа проб.

3.2 **Дополнительные сведения**

Могут быть уместны дополнительные сведения о судне, полученные от персонала терминала, подрядчиков работ по очистке танков или персонала береговых приемных сооружений.

Примечание. Любые сведения согласно настоящему разделу должны подтверждаться, если это практически возможно, такими документами, как подписанные заявления, накладные, расписки и т. д.

3.3 **Сведения, полученные из предыдущего порта выгрузки/терминала**

- .1 подтверждение того, что судно произвело выгрузку, зачистку или предварительную мойку в соответствии с Руководством по методам и устройствам
- .2 характер трудностей, если они были
- .3 ограничения, установленные властями, согласно которым судну было разрешено выйти в море
- .4 ограничения в отношении береговых приемных сооружений

4 **Сведения, не охваченные предыдущими разделами**

5 **Выводы**

- .1 общее заключение лица, проводившего расследование
- .2 указание применимых положений Приложения II к Конвенции МАРПОЛ, в нарушении которых подозревается судно
- .3 дают ли результаты расследования основание для составления доклада о недостатках.

ЧАСТЬ 4

ПРОЦЕДУРЫ ПРОВЕРКИ ОПЕРАЦИЙ ПО ВЫГРУЗКЕ, ЗАЧИСТКЕ И ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ МОЙКЕ (ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ В ПОРТАХ ВЫГРУЗКИ)

1 **Введение**

ИКСГП или инспектор, уполномоченный Администрацией, осуществляющий контроль в соответствии с правилом 16 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ, должен быть хорошо ознакомлен с Приложением II к Конвенции МАРПОЛ и с практикой порта в том, что касается обработки груза, мойки танков, очистки причалов, запрещения подхода лихтеров к борту судна и т.д.

2 **Документация**

Требуемая для проверки документация, упомянутая в настоящем добавлении, включает:

- .1 Свидетельство о пригодности судна или Свидетельство ВЖВ;

- .2 грузовой план и погрузочный документ;
- .3 Руководство по методам и устройствам; и
- .4 журнал грузовых операций.

3 Сведения, предоставляемые судовым персоналом

3.1 Для ИКСГП или инспектора, назначенного или уполномоченного Администрацией, уместными являются следующие сведения:

- .1 предполагаемая программа погрузки и разгрузки судна;
- .2 могут ли разгрузочные и зачистные операции выполняться в соответствии с Руководством по методам и устройствам, и если нет, причины, по которым они не могут быть выполнены;
- .3 ограничения, если таковые имеются, эксплуатации системы эффективной зачистки (т. е. противодействие, температура окружающего воздуха, неисправности и т. д.); и
- .4 запрашивает ли судно освобождение от предварительной мойки и сброса остатков в порту выгрузки.

3.2 Когда мойка танков требуется без использования воды, ИКСГП или инспектор, назначенный или уполномоченный Администрацией, должен быть информирован о технологии мойки танков и удалении из них остатков.

3.3 Если в журнале грузовых операций нет последних данных, должна быть предоставлена любая информация о не указанных в нем операциях по предварительной мойке и удалению остатков.

4 Информация, предоставляемая персоналом терминала

Персонал терминала должен предоставлять сведения об установленных для судна ограничениях в отношении противодействия и/или приемных сооружений.

5 Контроль

5.1 Поднявшись на борт и представившись капитану или ответственному лицу командного состава судна, ИКСГП или инспектор, назначенный или уполномоченный Администрацией, должен изучить необходимую документацию.

5.2 Документация может использоваться для установления следующего:

- .1 вредных жидких веществ, подлежащих выгрузке, их категорий и размещения (грузовой план, Руководство по методам и устройствам);
- .2 подробных сведений о системе эффективной зачистки, если она имеется (Руководство по методам и устройствам);
- .3 танков, которые требуют предварительной мойки с удалением промывочной воды в приемные сооружения (погрузочный документ и температура груза);

- .4 танков, которые требуют предварительной мойки с удалением промывочной воды либо в приемные сооружения, либо в море (Руководство по методам и устройствам, погрузочный документ и температура груза);
- .5 операций по предварительной мойке и/или операций по удалению остатков, которые предстоит выполнить (журнал грузовых операций); и
- .6 танков, которые не могут быть промыты водой ввиду характера конкретных веществ (Руководство по методам и устройствам).

5.3 В отношении операций по предварительной мойке, упомянутых в пункте 5.2, уместны следующие сведения (Руководство по методам и устройствам):

- .1 давление, при котором должны работать моечные машинки;
- .2 продолжительность одного рабочего цикла моечной машинки и количество используемой воды;
- .3 программы мойки в отношении данных веществ;
- .4 требуемая температура промывочной воды; и
- .5 специальные процедуры.

5.4 В соответствии с правилом 16 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ ИКСГП или инспектор, уполномоченный Администрацией, должен убедиться, что операции по выгрузке, зачистке и/или предварительной мойке выполняются в соответствии с информацией, полученной согласно пункту 2 (Документация) настоящей части. Если это не может быть достигнуто, следует принять альтернативные меры для обеспечения того, чтобы судно не вышло в море с остатками в количестве, превышающем количество, указанное в правиле 12 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ. Если количество остатков не может быть сокращено посредством альтернативных мер, ИКСГП или инспектор, назначенный или уполномоченный Администрацией, должен информировать об этом Администрацию государства порта.

5.5 Необходимо тщательно следить за тем, чтобы содержимое грузовых шлангов и систем трубопроводов вновь не попадало на судно.

5.6 Если судно освобождено от некоторых требований по эффективности выкачки согласно правилу 4.4 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ или запрашивает освобождение от некоторых методов зачистки или предварительной мойки согласно правилу 13.4 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ, должны быть соблюдены условия такого освобождения, изложенные в указанных правилах. Эти условия следующие:

- .1 правила 4.2 и 4.3. Судно построено до 1 июля 1986 года и освобождено от выполнения требования о сокращении количества остатков до установленных пределов в правиле 12 (т.е. 300 л для веществ категорий X или Y и 900 л для веществ категории Z); с соблюдением условий правила 4.3 о том, что когда грузовой танк должен быть подвергнут мойке или балластировке, требуется предварительная мойка с удалением промывочных вод в береговые приемные сооружения. В Свидетельстве о пригодности судна или Свидетельстве ВЖВ должна быть сделана запись о том, что судно занято исключительно в ограниченных рейсах;

- .2 правило 4.4. Судну никогда не требуется балластировка грузовых танков, а мойка танков требуется только для ремонта или докования. В Свидетельстве о пригодности судна или Свидетельстве ВЖВ должны быть указаны подробные сведения о предоставлении освобождения. Каждый грузовой танк должен быть признан годным для перевозки только одного поименованного вещества;
- .3 правило 13.4.1. Грузовые танки не будут подвергаться мойке или балластировке до следующей погрузки;
- .4 правило 13.4.2. Грузовые танки будут подвергаться мойке, а образовавшиеся в результате предварительной мойки промывочные воды будут сброшены в приемные сооружения в другом порту. Должно быть письменно подтверждено, что в этом порту имеется приемное сооружение, достаточное для этой цели; и
- .5 правило 13.4.3. Остатки груза могут быть удалены методом вентиляции.

5.7 ИКСГП или инспектор, назначенный или уполномоченный Администрацией, должен расписаться в разделе J журнала грузовых операций, когда было предоставлено освобождение согласно правилу 13.4, упомянутое выше в пункте 5.6, или когда танк, из которого выгружены вещества категории X, был подвергнут предварительной мойке в соответствии с Руководством по методам и устройствам.

5.8 В качестве альтернативы, остаточная концентрация веществ категории X, согласно правилу 13.6.1.1 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ, должна измеряться методами, которые устанавливает каждое государство порта. В этом случае ИКСГП или инспектор, уполномоченный Администрацией, должен расписаться в разделе K журнала грузовых операций, когда достигнута требуемая остаточная концентрация.

5.9 В дополнение к пункту 5.7, выше, ИКСГП или инспектор, уполномоченный Администрацией, должен расписаться в журнале грузовых операций, когда он непосредственно присутствовал при выгрузке, зачистке или предварительной мойке веществ категорий Y и Z в соответствии с Руководством по методам и устройствам.

Добавление 5

**РУКОВОДСТВО ПО ТРЕБОВАНИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ СБРОСА,
СОГЛАСНО ПРИЛОЖЕНИЯМ I И II К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ****1 Введение**

1.1 Правилами 15 и 34 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ запрещается сброс в море нефти, а правилом 13 Приложения II запрещается сброс в море вредных жидких веществ, за исключением случаев сброса в строго определенных условиях. Об этих операциях должна производиться запись в журнале нефтяных операций или в журнале грузовых операций, в зависимости от случая, которые должны храниться в месте, легкодоступном для их проверки в любое разумное время.

1.2 Упомянутыми выше правилами предусматривается, что во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под ней обнаружены видимые следы нефти, сторона должна в пределах своих возможностей безотлагательно расследовать относящиеся к данному случаю факты и установить, имело ли место нарушение положений, касающихся сброса.

1.3 Условия, согласно которым сброс в море вредных жидких веществ разрешается, включают количество, качество и ограничения местоположения, которые зависят от категории вещества и морского района.

1.4 Расследование предполагаемого нарушения, следовательно, должно быть направлено на установление, был ли произведен сброс вредного жидкого вещества и осуществлялись ли операции, ведущие к этому сбросу, в соответствии с судовым Руководством по методам и устройствам.

1.5 Признавая вероятность того, что многие нарушения положений, касающихся сброса, происходят при отсутствии непосредственного контроля и без ведома государства флага, в статье 6 Конвенции МАРПОЛ предусматривается, что стороны должны сотрудничать в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения положений, используя все подходящие и практически доступные средства обнаружения нарушений и наблюдения за окружающей средой, а также соответствующий порядок передачи сообщений и сбора доказательств. Конвенция МАРПОЛ содержит также ряд более конкретных положений, призванных способствовать такому сотрудничеству.

1.6 Можно указать на несколько источников информации о возможных нарушениях положений, касающихся сброса. К ним относятся:

- .1 сообщения капитанов: статья 8 Конвенции МАРПОЛ и Протокол I к ней требуют, среди прочего, чтобы капитан судна давал сообщения об инцидентах, повлекших сброс или возможность сброса нефти или нефтесодержащих смесей, вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества;
- .2 сообщения официальных органов: статья 8 Конвенции МАРПОЛ требует, кроме того, чтобы сторона давала инструкции своим судам и самолетам своей морской инспекции и иным соответствующим службам сообщать своим властям об инцидентах, повлекших сброс или возможность сброса нефти или нефтесодержащих смесей, вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества;

- .3 сообщения других сторон: статья 6 Конвенции МАРПОЛ предусматривает, что одна сторона может просить другую сторону провести проверку судна. сторона, обращающаяся с просьбой, должна предоставить достаточные доказательства того, что судно произвело сброс нефти или нефтесодержащих смесей, вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, или что судно вышло из порта разгрузки с остатками вредных жидких веществ в количестве, превышающем количество, допускаемое к сбросу в море; и
- .4 иные сообщения: невозможно дать исчерпывающий перечень всех источников информации о предполагаемом нарушении положений, касающихся сброса. При решении вопроса о проведении расследования по таким сообщениям стороны должны принимать во внимание все обстоятельства.

1.7 Действия, которые могут предприниматься государствами, не являющимися государствами флага или порта, которые имеют сведения о нарушениях правил сброса (далее именуемыми прибрежными государствами):

- .1 прибрежные государства, стороны Конвенции МАРПОЛ, получив сообщение о предполагаемом загрязнении нефтью или вредными жидкими веществами, причиненном судном, могут предпринять расследование этого дела и собрать такие доказательства, которые могут быть собраны. Подробные указания о желательных доказательствах приведены в добавлениях 3 и 4;
- .2 если в ходе расследования, указанного выше в подпункте .1, выясняется, что следующий порт захода данного судна находится под юрисдикцией прибрежного государства, оно должно предпринять также действия в качестве государства порта, как изложено ниже в пунктах 2.1–2.6;
- .3 если в ходе расследования, указанного выше в подпункте .1, выясняется, что следующий порт захода данного судна находится под юрисдикцией другой стороны, то прибрежное государство в соответствующих случаях должно предоставить доказательства этой другой стороне и просить эту сторону предпринять действия в качестве государства порта в соответствии с пунктами 2.1–2.6, ниже; и
- .4 в любом из случаев, указанных выше в подпунктах .2 и .3, и если следующий порт захода данного судна не может быть установлен, прибрежное государство должно информировать государство флага об инциденте и полученных доказательствах.

2 Действия государства порта

2.1 Стороны должны назначить или уполномочить должностных лиц для проведения расследований с целью проверить, произвело ли судно сброс нефти или вредных жидких веществ в нарушение положений Конвенции МАРПОЛ.

2.2 Стороны могут предпринимать такие расследования на основе сообщений, полученных из источников, указанных выше, в пункте 1.6.

2.3 Эти расследования должны быть направлены на сбор достаточных доказательств, с тем чтобы установить, нарушило ли судно требования, касающиеся сброса. Руководство по оптимальному сбору доказательств приведено в добавлениях 3 и 4.

2.4 Если в ходе расследования доказано, что нарушение требований, касающихся сброса, имело место в пределах юрисдикции государства порта, это государство порта должно либо возбудить судебное разбирательство в соответствии со своим законодательством, либо передать государству флага всю информацию и доказательства, имеющиеся в его распоряжении, относительно предполагаемого нарушения. Если государство порта само возбуждает судебное разбирательство, оно должно проинформировать об этом государство флага.

2.5 Подробные сведения о докладе, который должен быть представлен государству флага, изложены в добавлении 16.

2.6 В ходе расследования может быть доказано, что загрязнение было вызвано вследствие повреждения судна или его оборудования. Это может указывать на то, что судно не виновно в нарушении требований приложений I или II к Конвенции МАРПОЛ, касающихся сбросов, при условии что:

- .1 после повреждения или обнаружения сброса были приняты все разумные меры предосторожности для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса; и
- .2 судовладелец или капитан не действовали с намерением причинить ущерб или опрометчиво и с сознанием того, что такой ущерб, возможно, будет причинен.

2.7 Однако могут потребоваться действия со стороны государства порта, изложенные в главе 3 настоящих Процедур.

3 Проверка операций по мойке сырой нефтью

3.1 В правилах 18, 33 и 35 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ требуется, среди прочего, чтобы на судах определенных категорий, перевозящих сырую нефть, проводилась мойка грузовых танков сырой нефтью. Должно промываться достаточное количество танков, с тем чтобы водяной балласт принимался только в предварительно промытые сырой нефтью грузовые танки. Остальные грузовые танки должны промываться поочередно для удаления осадков.

3.2 Власти государства порта могут проводить проверки для обеспечения того, чтобы мойка сырой нефтью проводилась на всех судах, перевозящих сырую нефть, как на тех, которые должны иметь систему мойки сырой нефтью, так и на тех, на которых судовладелец или оператор предпочли установить эту систему с целью выполнения требований правила 18 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ. Кроме того, должно быть обеспечено выполнение эксплуатационных требований, изложенных в Пересмотренных спецификациях по конструкции, эксплуатации и контролю систем мойки сырой нефтью (резолюция A.446(XI) с поправками). Лучше всего это может быть сделано в портах, в которых производится выгрузка груза.

3.3 Стороны должны иметь в виду, что проверка, упомянутая в пункте 3.2, может также привести к выявлению риска загрязнения, вызывающего необходимость принятия государством порта дополнительных мер, изложенных в главе 3 настоящих Процедур.

3.4 Подробное руководство по проверке в портах технологии мойки сырой нефтью одобрено и опубликовано ИМО («Системы мойки сырой нефтью», пересмотренное издание 2000 года) и изложено в части 4 добавления 3.

4 Проверка операций по разгрузке, зачистке и предварительной мойке

4.1 В правиле 16 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ требуется, чтобы стороны Конвенции МАРПОЛ назначали или уполномочивали инспекторов для целей выполнения правила.

4.2 Положения правила 16 направлены на обеспечение, в целом, того, чтобы судно, произведя в максимально возможной степени выгрузку вредных жидких веществ категорий X, Y или Z, выходило в море только в том случае, если остатки таких веществ сокращены до количеств, которые могут быть сброшены в море.

4.3 Соблюдение этих положений обеспечивается, в целом, в случае веществ категорий X, Y и Z путем применения предварительной мойки в порту выгрузки и сброса в приемные сооружения смесей остатков и воды, образовавшихся в результате предварительной мойки, за исключением того, что в случае незастывающих и маловязких веществ категорий Y и Z вместо предварительной мойки применяются требования по эффективной зачистке танков до незначительных количеств. В качестве альтернативы, для удаления из танка остатков груза ряда веществ могут применяться методы вентиляции.

4.4 Правило 16.6 разрешает правительству принимающей груз стороны освободить судно, направляющееся в порт или к терминалу, которые находятся под юрисдикцией другой стороны, от выполнения требования по предварительной мойке грузовых танков и сбросу смесей остатков/воды в приемные сооружения.

4.5 Существующие танкеры-химовозы, занятые в ограниченных рейсах, в силу правила 4.3 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ могут быть освобождены от выполнения требований правил 12.1–12.3 к ограничению количества. Если грузовой танк должен быть подвержен балластировке или мойке, требуется предварительная мойка после выгрузки веществ категории Y или Z, а образовавшиеся в результате предварительной мойки смеси остатков и воды должны сбрасываться в береговые приемные сооружения. Это освобождение должно быть указано в свидетельстве.

4.6 Судно, конструкция и характер эксплуатации которого таковы, что балластировка грузовых танков не требуется, а мойка грузовых танков требуется только для ремонта или докования, в силу правила 4.4 может быть освобождено от выполнения положений правила 12 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ, если соблюдены все условия, упомянутые в правиле 4.4. Соответственно, в судовом свидетельстве должно быть указано, что каждый грузовой танк признан годным для перевозки только одного поименованного вещества. В нем должны быть также приведены подробные сведения об освобождении, предоставленном Администрацией в отношении насосов, трубопроводов и устройств для сброса.

4.7 Подробные инструкции по методам эффективной зачистки и предварительной мойки включены в судовое Руководство по методам и устройствам. В этом Руководстве также содержатся альтернативные методы, применяемые в случае выхода из строя оборудования.

4.8 Стороны должны иметь в виду, что упомянутая выше в пунктах 1.3 и 1.4 проверка может привести к выявлению риска загрязнения или нарушения положений, касающихся сброса, вызывающих необходимость действий со стороны государства порта, изложенных в главе 3 настоящих Процедур.

4.9 Подробные сведения в отношении проверок согласно настоящему разделу содержатся в добавлении 4.

Добавление 6

**РУКОВОДСТВО ПО ДЕТАЛЬНЫМ ПРОВЕРКАМ В ОТНОШЕНИИ
ТРЕБОВАНИЙ К КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЮ СУДНА****1 Введение**

Если общее впечатление или наблюдения ИКСГП на борту судна дают явные основания полагать, что судно может быть субстандартным, он должен приступить к более детальной проверке с учетом нижеследующих соображений.

2 Конструкция

2.1 Впечатление ИКСГП о состоянии корпуса, общем состоянии палубы и состоянии таких объектов, как сходные люки, леерное ограждение, изоляция трубопроводов, участки, пораженные сплошной или точечной коррозией, должно лечь в основу при определении необходимости проведения полного осмотра конструкций судна в той мере, в какой это возможно при нахождении его на плаву. Значительные участки повреждений либо участки, пораженные сплошной или точечной коррозией, на настиле палубы и наружной обшивке корпуса, а также на относящихся к ним подкреплениях, которые влияют на мореходные качества или местную прочность, могут служить основанием для задержания судна. Может возникнуть необходимость проверки подводной части корпуса судна. Принимая решение, ИКСГП должен учитывать мореходные качества судна, а не его возраст, принимая во внимание определенный износ в пределах минимальных допустимых величин. Повреждение, не влияющее на мореходные качества, не будет считаться основанием для задержания судна, так же как и повреждение, которое было временно, но надежно исправлено на время перехода судна в порт для производства окончательного ремонта. Однако при оценке характера повреждений ИКСГП должен учитывать расположение жилых помещений экипажа, а также то, оказывает ли повреждение существенное влияние на их обитаемость.

2.2 ИКСГП должен обращать особое внимание на конструктивную целостность и мореходные качества навалочных судов и нефтяных танкеров и учитывать, что эти суда должны проходить расширенную программу проверок во время освидетельствований согласно положениям правила XI-1/2 Конвенции СОЛАС.

2.3 Оценка ИКСГП безопасности конструкции этих судов должна основываться на подшивке актов освидетельствований, имеющейся на борту. Эта подшивка должна содержать акты освидетельствований конструкций, акты об оценке состояния (переведенные на английский язык и одобренные Администрацией или от ее имени), акты о замерах толщин и документ о планировании освидетельствования. ИКСГП должен учитывать, что после освидетельствования может быть небольшое запаздывание в обновлении подшивки актов освидетельствований. Если существует сомнение в том, что требуемое освидетельствование было проведено, ИКСГП должен обратиться за подтверждением к признанной организации.

2.4 Если подшивка актов освидетельствований требует более детальной проверки конструкции судна или если на судне таких актов нет, ИКСГП должен обратить особое внимание, в зависимости от обстоятельств, на конструкцию корпуса, системы трубопроводов в районе грузовых танков или трюмов, насосные отделения, коффердамы, туннели трубопроводов, пустые пространства в пределах грузовой зоны, а также балластные танки.

2.5 В отношении навалочных судов ИКСГП должен проверять основную конструкцию трюмов на предмет явно несанкционированного ремонта. В отношении навалочных

судов инспектор контроля судов государством порта должен проверить, что буклет по навалочному судну одобрен, в грузовых трюмах установлены устройства сигнализации уровня воды, в буклете, если применимо, отражены любые ограничения, налагаемые на перевозку навалочных грузов, и что треугольник, отвечающий характеру нагрузки навалочного судна, постоянно нанесен.

3 Машинные помещения

3.1 ИКСГП должен оценить состояние механической и электрической установок в отношении их способности обеспечивать достаточную непрерывную мощность для движения судна и для вспомогательных устройств и систем.

3.2 Во время проверки машинных помещений ИКСГП должен получить представление об уровне технического обслуживания. Изношенные, отсоединенные или неработающие тяги быстрозапорных клапанов, отсоединенные либо недействующие штоки дистанционного управления или устройства для выключения механизмов, отсутствующие маховики клапанов, признаки постоянной утечки пара, воды и масла, грязный настил второго дна и грязные льяла либо обширные участки коррозии на фундаментах механизмов указывают на неудовлетворительную организацию технического обслуживания систем. Большое число временных исправлений, включая хомуты на трубопроводах или цементные ящики, указывает на нежелание производить окончательный ремонт.

3.3 Хотя определить состояние механизмов без испытаний их в действии невозможно, наличие общих недостатков, таких как текущие сальники насосов, грязные водомерные стекла, недействующие манометры, ржавые предохранительные клапаны, недействующие или отключенные предохранительные контрольно-измерительные устройства, признаки многократного срабатывания предохранительных клапанов продувочных полостей дизеля или картера, неисправные или недействующие автоматическое оборудование и системы сигнализации, текущие кожухи или дымоходы котлов, дает основание проверить машинный журнал и изучить записи о выходе из строя механизмов и авариях, а также потребовать проведения испытаний механизмов в действии.

3.4 В случае если один электрический генератор выведен из эксплуатации, ИКСГП должен проверить наличие энергии для питания устройств и систем ответственного назначения и аварийных устройств и систем и провести испытания.

3.5 Если факт небрежного отношения становится очевидным, ИКСГП должен расширить объем своей проверки, включив в нее, например, испытания главного и вспомогательного рулевых приводов, автоматических ограничителей предельного числа оборотов, прерывателей и т.д.

3.6 Следует подчеркнуть, что, хотя обнаружение одного или нескольких из вышеупомянутых недостатков указывает на то, что судно является субстандартным, фактическое их сочетание является в каждом отдельном случае предметом профессиональной оценки.

4 Условия назначения грузовой марки

Может быть так, что ИКСГП сочтет осмотр корпуса необязательным, однако, если он неудовлетворен результатами осмотра на палубе при наличии таких явлений, как неисправные люковые закрытия, корродированные воздушные трубы и комингсы вентиляционных шахт, он должен тщательно проверить условия назначения грузовой марки, обращая особое внимание на закрывающие устройства, средства осушения палуб и устройства, имеющие отношение к защите экипажа.

5 Спасательные средства

5.1 Эффективность спасательных средств в значительной степени зависит от хорошего технического обслуживания их экипажем и использования во время регулярных учений. Период, прошедший со времени последнего освидетельствования для получения Свидетельства о безопасности по оборудованию и снабжению, может быть существенным фактором, определяющим степень ухудшения состояния оборудования и снабжения, если они не подвергались регулярным проверкам со стороны экипажа. Кроме случаев отсутствия требуемого конвенциями оборудования и снабжения или наличия очевидных дефектов, таких как пробоины в спасательных шлюпках, ИКСГП должен обращать внимание на признаки того, что оборудование, предназначенное для спуска и подъема спасательных шлюпок и плотов, не используется, или не может быть использовано из-за имеющихся помех, или имеет дефекты. Такими признаками могут быть скопление краски, заедание вращающихся деталей, отсутствие смазки, неудовлетворительное состояние блоков и шлюпочных талей, состояние крепления подъемного гака спасательной шлюпки к ее корпусу, а также неправильное крепление или размещение палубного груза.

5.2 При обнаружении таких признаков ИКСГП имеет основания для проведения детальной проверки всех спасательных средств. Такой осмотр может включать приспускание спасательных шлюпок и плотов, проверку обслуживания спасательных плотов, количества и состояния спасательных жилетов и кругов, а также проверку срока действия пиротехнических средств. Обычно эта проверка не должна быть такой же детальной, как при возобновлении Свидетельства о безопасности по оборудованию и снабжению, и должна быть сосредоточена на элементах, необходимых для обеспечения безопасного оставления судна, однако в крайних случаях может потребоваться проведение полной проверки, как и при выдаче Свидетельства о безопасности по оборудованию и снабжению. При проведении проверки необходимо обратить внимание на наличие и функционирование эффективного забортного освещения, средств авральной сигнализации для экипажа и пассажиров, а также на наличие освещенных путей к местам сбора и посадки в спасательные шлюпки и плоты.

6 Противопожарная безопасность

6.1 Суда всех типов. Неудовлетворительное состояние пожарных трубопроводов и трубопроводов для мойки палубы, а также их кранов и возможное отсутствие пожарных рукавов и огнетушителей в жилых помещениях может служить основанием для проведения тщательной проверки всего противопожарного оборудования. ИКСГП должен обращать внимание не только на соблюдение требований конвенций, но и на признаки существования пожарной опасности, превышающей нормальную; причиной повышенной пожароопасности может быть загрязненное состояние машинного помещения, что, в сочетании со значительными недостатками стационарного или переносного противопожарного оборудования, может служить основанием для того, чтобы признать судно субстандартным. Администрации флага должен быть направлен запрос о методе конструктивной защиты, и ИКСГП должен, как правило, ограничить проведение проверки подтверждением эффективности предусмотренных мер.

6.2 Пассажирские суда. Первоначально ИКСГП должен составить мнение о необходимости проверки противопожарных средств, исходя из оценки судна согласно предыдущим пунктам, особенно согласно пункту, касающемуся противопожарного оборудования. Если ИКСГП считает необходимым провести более детальную проверку противопожарных средств, он должен проверить имеющиеся на борту схемы противопожарной защиты, с тем чтобы получить общее представление о предусмотренных на судне мерах противопожарной безопасности и оценить их соответствие требованиям конвенций на год постройки судна. Вопросы, касающиеся метода конструктивной защиты судна,

должны быть адресованы Администрации государства флага, а ИКСГП должен, как правило, ограничиться проверкой эффективности предусмотренных устройств.

6.3 Распространение пожара может ускориться, если противопожарные двери быстро не приводятся в действие. ИКСГП должен проверить их работоспособность, а также устройства, удерживающие двери, установленные в переборках главных зон, выгородках трапов и в ограничивающих конструкциях помещений высокой пожароопасности, таких как отделения главных механизмов и камбузы, обращая особое внимание на двери, удерживаемые в открытом положении. Необходимо также обращать внимание на главные вертикальные зоны, которые могли быть нарушены при последующем переоборудовании судна. Дополнительной опасностью в случае пожара является распространение дыма через системы вентиляции. Может быть произведена выборочная проверка заслонок и дымовых отверстий, с тем чтобы установить степень их работоспособности. ИКСГП должен также убедиться, что вентиляторы могут быть остановлены с главных постов управления и что имеются средства закрытия главных приемных и выходных отверстий вентиляционных систем.

6.4 Необходимо обратить внимание на надежность путей эвакуации, убедившись в том, что двери, имеющие особо важное значение, не держатся запертыми, а коридоры и трапы не загромождены. В отношении минимальной ширины внешних путей эвакуации должны приниматься меры, одобренные Администрацией флага.

6.5 Должны приниматься одобренные Администрацией флага меры по расположению ручных извещателей.

7 Правила предупреждения столкновений судов в море

Важным аспектом обеспечения безопасности человеческой жизни на море является полное соблюдение правил предупреждения столкновений судов. На основании осмотра на палубе ИКСГП должен определить необходимость проведения тщательной проверки фонарей и их экранов, а также средств подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия.

8 Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции

Общее состояние судна может побудить ИКСГП рассмотреть вопросы, которые не связаны с оборудованием и снабжением, обеспечивающим безопасность, и назначением грузовой марки, но которые, тем не менее, связаны с безопасностью судна, такие как эффективность оборудования, относящегося к Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции, которое может включать осушительные устройства, средства отключения подачи воздуха и топлива в случае пожара, системы аварийно-предупредительной сигнализации, а также аварийные источники энергии.

9 Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию

Действительность Свидетельств о безопасности грузового судна по радиооборудованию и относящихся к ним перечней оборудования (форма R) может считаться доказательством наличия и эффективности указанного в них оборудования, однако ИКСГП должен убедиться в том, что для его эксплуатации и несения слуховой вахты на судне имеется персонал, обладающий соответствующими дипломами. Требования к техническому обслуживанию радиооборудования содержатся в правиле IV/15 Конвенции СОЛАС. Должны быть проверены радиожурнал или записи, касающиеся радиосвязи. Если это считается необходимым, могут проводиться эксплуатационные проверки.

10 Средства доступа на судно

10.1 Прежде чем подняться на судно, ИКСГП должен оценить средства посадки на судно и высадки с судна. ИКСГП должен руководствоваться правилом II-1/3-9 Конвенции СОЛАС, учитывая, что оно применяется к судам, построенным 1 января 2010 года или после этой даты, но также то, что пункт 3 этого правила применяется ко всем судам и требует, чтобы:

- .1 средства посадки и высадки проходили проверку и техническое обслуживание в условиях, соответствующих их назначению, с учетом любых ограничений, связанных с безопасной нагрузкой; и
- .2 все тросы, используемые для средств посадки и высадки, проходили техническое обслуживание, как указано в правиле III/20.4 Конвенции СОЛАС.

10.2 В отношении технического обслуживания средств посадки и высадки ИКСГП должен обратиться к Руководству по постройке, установке, техническому обслуживанию и проверке/освидетельствованию средств посадки и высадки (циркуляр MSC.1/Circ.1331).

10.3 Во время проверки ИКСГП должен также убедиться, что устройства для передачи лоцмана отвечают правилу V/23 Конвенции СОЛАС и унифицированной интерпретации правила V/23 Конвенции СОЛАС (циркуляр MSC.1/Circ.1375/Rev.1 и MSC.1/Circ.1495/Rev.1).

11 Оборудование, установленное сверх требований конвенций или государства флага

Установленное на судне оборудование, которое предполагается использовать в ситуациях, затрагивающих безопасность или предотвращение загрязнения, должно быть в рабочем состоянии. Если такое оборудование находится в нерабочем состоянии и установлено в дополнение к оборудованию, требуемому соответствующей конвенцией и/или государством флага, оно должно быть отремонтировано, удалено или, если удалить его практически невозможно, четко обозначено как неработающее и закреплено.

Добавление 7

**РУКОВОДСТВО ПО КОНТРОЛЮ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ТРЕБОВАНИЙ****1 Введение**

1.1 Если во время проверки в рамках контроля судов государством порта ИКСГП имеет явные основания согласно разделу 2.4 настоящих Процедур, в соответствии с настоящей резолюцией может проводиться проверка выполнения следующих судовых эксплуатационных процедур.

1.2 Однако при осуществлении рекомендуемого настоящим руководством контроля ИКСГП не должен включать никакие эксплуатационные испытания или выдвигать какие-либо требования физического характера, которые, по мнению капитана, могут ставить под угрозу безопасность судна, экипажа, пассажиров, осуществляющих контроль должностных лиц или груза. До проведения какого бы то ни было эксплуатационного контроля ИКСГП должен провести анализ отчетных записей по подготовке и учениям, а также, при необходимости, проверку соответствующего оборудования безопасности и отчетных записей по техобслуживанию такого оборудования. Например, верификацию учения по входу в закрытые помещения можно успешно провести без непосредственного входа в закрытое помещение путем верификации отчетных записей о проведении учения, о техобслуживании, физической проверки и физической демонстрации работы экипажа с дыхательным аппаратом, страховочным поясом и приборами для контроля состава воздуха.

1.3 При осуществлении контроля за выполнением эксплуатационных требований ИКСГП, насколько это возможно, должен обеспечить невмешательство в обычные судовые операции, такие как погрузка и выгрузка груза и балластировка, которые выполняются под ответственностью капитана, а также он не должен требовать демонстрации аспектов эксплуатации, которая необоснованно отсрочит отход судна.

1.4 Оценив степень выполнения эксплуатационных требований, ИКСГП должен применить профессиональные знания, с тем чтобы определить, являются ли профессиональные навыки экипажа в эксплуатации в целом достаточными для того, чтобы судно могло выйти в море, не представляя опасности для судна или находящихся на нем лиц или необоснованной угрозы причинения ущерба морской среде.

1.5 При оценке способности экипажа проводить учения по эксплуатации в качестве эталона должны использоваться обязательные минимальные требования относительно ознакомления и начальной подготовки моряков по вопросам безопасности, как указано в Конвенции ПДНВ 1978 года с поправками.

2 Расписание по тревогам

2.1 ИКСГП может определять, знают ли члены экипажа свои обязанности, указанные в расписании по тревогам.

2.2 ИКСГП может убедиться, что расписания по тревогам вывешены в заметных местах на всем судне, включая ходовой мостик, машинное отделение и жилые помещения для экипажа. Определяя соответствие расписания по тревогам правилам, ИКСГП может проверять:

- .1 указаны ли в расписании по тревогам обязанности, порученные различным членам экипажа;

- .2 указано ли в расписании по тревогам, каким лицам командного состава поручено обеспечить, чтобы спасательные и противопожарные средства содержались в хорошем состоянии и были готовы к немедленному использованию;
- .3 указаны ли в расписании по тревогам заместители главных лиц в случае их неспособности выполнять свои обязанности с учетом того, что различные аварийные ситуации могут потребовать различных действий;
- .4 указаны ли в расписании по тревогам обязанности, порученные членам экипажа в отношении пассажиров в случае аварийной ситуации; и
- .5 одобрена ли форма расписания по тревогам, используемого на пассажирских судах, и составлено ли оно на языке или языках, требуемых государством флага судна, и на английском языке.

2.3 С тем чтобы определить, является ли расписание по тревогам актуальным, ИКСГП может потребовать для проверки этого содержащую последние сведения судовую роль, если она имеется.

2.4 ИКСГП может определять соответствие правилам обязанностей, порученных членам экипажа, по занятию своих мест в плавучих спасательных средствах (спасательные шлюпки или спасательные плоты), а также проверять, возложена ли ответственность на вахтенного помощника капитана или дипломированное лицо за каждое плавучее спасательное средство, которое должно использоваться. Однако Администрация (государства флага), должным образом учитывая характер рейса, количество находящихся на судне людей и характеристики судна, может разрешить возложение ответственности за спасательные плоты вместо указанных выше лиц на лиц, имеющих практику управления и эксплуатации спасательных плотов. В случае спасательных шлюпок назначается также заместитель.

2.5 ИКСГП может определять, знают ли члены экипажа возложенные на них в расписании по тревогам обязанности, а также места, где они должны выполнять свои обязанности.

3 Общение между членами экипажа

3.1 ИКСГП может определять, способны ли основные члены экипажа общаться друг с другом и с пассажирами в случае необходимости таким образом, чтобы не нарушать безопасную эксплуатацию судна, особенно в аварийных ситуациях.

3.2 ИКСГП может узнать у капитана, какие языки используются в качестве рабочих, и может проверить, указан ли этот язык в судовом журнале.

3.3 ИКСГП может убедиться, что основные члены экипажа способны понимать друг друга во время проверок или учений. Члены экипажа, назначаемые для оказания помощи пассажирам, должны уметь довести до пассажиров необходимую информацию в аварийной ситуации.

4 План поиска и спасения

Для пассажирских судов ИКСГП может проверить, имеется ли на судне утвержденный план взаимодействия с соответствующими поисково-спасательными службами на случай аварии.

5 Учения по борьбе с пожаром и по оставлению судна

5.1 ИКСГП, присутствующий на учении по борьбе с пожаром и по оставлению судна, должен убедиться, что члены экипажа знают свои обязанности и правильно используют судовые установки и оборудование.

5.2 Важно подчеркнуть, что при разработке сценария учений, при наблюдении за учением и, наконец, при оценке уровня учения ИКСГП не ставит своей целью наблюдать какое-либо необычное учение, в особенности на грузовых судах. ИКСГП стремится найти ответы на следующие вопросы:

- .1 В случае аварийной ситуации на судне могут ли члены экипажа действовать организованно и эффективно как единая команда с тем, чтобы справиться с аварийной ситуацией?
- .2 Могут ли члены экипажа обеспечить между собой надежную связь?
- .3 Контролирует ли капитан поток информации, поступающей в командный центр и исходящей из него?
- .4 В случае если ситуация выйдет из-под контроля, могут ли члены экипажа безопасно оставить судно?

5.3 Важно, чтобы при разработке сценария ИКСГП четко объяснил капитану, что именно требуется и что ожидается во время учения с учетом того, что могут существовать языковые трудности. ИКСГП не должны оказывать давление на членов экипажа, не должны вмешиваться в проведение учения и не должны давать советы. ИКСГП должен только наблюдать со стороны, делая соответствующие заметки. Важно подчеркнуть, что роль ИКСГП заключается не в том, чтобы проводить обучение или подготовку, но в том, чтобы наблюдать.

5.4 Учения должны проводиться при безопасной скорости. ИКСГП не должны предполагать, что увидят эксплуатационные учения, проводимые в реальном времени. Во время учений следует обеспечить, чтобы каждый участник был знаком со своими обязанностями и с оборудованием. В случае необходимости учения должны быть прекращены, если ИКСГП сочтет, что члены экипажа используют небезопасную практику или если возникнет действительная аварийная ситуация.

5.5 Языковые трудности, существующие между ИКСГП и членами экипажа, не говорящими по-английски, могут стать препятствием для сообщения о том, в чем заключается цель проведения учения. Если отмечается неудовлетворительное учение, необходимо приложить усилия к тому, чтобы точно определить причину этого: либо возможное непонимание экипажем намерения ИКСГП, либо неудовлетворительные результаты, вызванные недостатком компетентности членов экипажа.

6 Учения по борьбе с пожаром

6.1 ИКСГП может присутствовать на учении по борьбе с пожаром, проводимом членами экипажа, которым поручены эти обязанности в расписании по тревогам. После консультации с капитаном судна для имитации пожара могут быть выбраны одно или несколько специальных мест на судне. К этому месту (местам) может быть направлен член экипажа для включения системы пожарной сигнализации или других сигналов тревоги.

6.2 На месте ИКСГП может описать члену экипажа признаки пожара и наблюдать, каким образом сообщение о пожаре передается на мостик или аварийный пост управления. В этот момент на большинстве судов передается сигнал тревоги экипажу

для вызова пожарных команд на свои места. ИКСГП должен наблюдать прибытие на место пожарной команды, развертывание оборудования и тушение условного пожара. Руководители команд должны давать соответствующие приказы своим командам и передавать сообщения о состоянии дел на мостик или аварийный пост управления. Следует наблюдать за правильным надеванием и использованием снаряжения членами пожарных команд. ИКСГП должен убедиться, что все снаряжение имеется в полном комплекте. Простой сбор экипажа со снаряжением не допускается. Действия экипажа при несчастных случаях среди персонала можно проверять путем выбора члена экипажа для имитации несчастного случая. ИКСГП должен наблюдать за порядком передачи сообщений и действиями санитаров-носильщиков и медицинских команд. Правильный перенос носилок по узким коридорам, трапам и через узкие двери затруднителен и требует практики.

6.3 Насколько это практически выполнимо, учение должно проводиться так, как если бы это была настоящая аварийная ситуация.

6.4 К учению должны быть привлечены также члены экипажа, которым поручены другие обязанности, связанные с учением по борьбе с пожаром, такие как обслуживание аварийных генераторов, помещения для хранения CO₂, спринклерных и аварийных пожарных насосов. ИКСГП может предложить этим членам экипажа объяснить свои обязанности и, по возможности, продемонстрировать свою осведомленность.

6.5 На пассажирских судах особое внимание следует обращать на обязанности членов экипажа, которым поручено закрытие дверей и пожарных заслонок с ручным управлением. Эти закрывающие устройства должны приводиться в действие ответственными лицами в зонах условного пожара (пожаров) во время учения. Члены экипажа, не входящие в пожарные команды, обычно занимают посты на всем судне в районе расположения жилых помещений для пассажиров с целью оказания помощи пассажирам при эвакуации. Этим членам экипажа должно быть предложено объяснить свои обязанности и значение различных аварийных сигналов, а также указать два пути эвакуации из зоны и места, где должны собраться пассажиры. Члены экипажа, которым поручено оказание помощи пассажирам, должны уметь передавать по меньшей мере достаточную информацию для указания пассажирам пути к надлежащим местам сбора и посадки.

7 Учения по оставлению судна

7.1 После консультации с капитаном ИКСГП может потребовать проведения учения по оставлению судна с привлечением одного или нескольких плавучих спасательных средств. Суть этого учения состоит в том, что члены экипажа, приписанные к плавучим спасательным средствам в расписании по тревогам, занимают в них места и управляют ими. По возможности, во время этого учения ИКСГП должен привлекать дежурную шлюпку (шлюпки). В главе III Конвенции СОЛАС содержатся конкретные требования к проведению подготовки и учений по оставлению судна, из которых особое значение имеют следующие принципы.

7.2 Насколько это практически выполнимо, учение должно проводиться так, как если бы это была настоящая аварийная ситуация.

7.3 Учение по оставлению судна должно включать:

- .1 вызов (пассажиров и) членов экипажа к месту (местам) сбора посредством требуемого сигнала тревоги и обеспечение того, чтобы они знали порядок оставления судна, указанный в расписании по тревогам;

- .2 прибытие на места сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам;
- .3 проверку того, чтобы (пассажиры и) члены экипажа были надлежащим образом одеты;
- .4 проверку правильного надевания спасательных жилетов;
- .5 приспускание по меньшей мере одной спасательной шлюпки после необходимой подготовки ее к спуску;
- .6 пуск двигателя спасательной шлюпки и управление им;
- .7 управление плотбалками, используемыми для спуска спасательных плотов;
- .8 имитацию поиска и спасения пассажира, оказавшегося запертым в пассажирском салоне (если применимо);
- .9 инструкции по использованию радиоустановок в спасательных средствах;
- .10 испытание аварийного освещения для сбора и оставления; и
- .11 если судно оснащено морскими эвакуационными системами, выполнение процедур, требуемых для разворачивания таких систем, до того момента, который непосредственно предшествует фактическому разворачиванию.

7.4 Если спасательная шлюпка, приспускаемая во время учения, не является дежурной шлюпкой, то должна быть приспущена также и дежурная шлюпка, с учетом того, что на посадку и спуск ее должно требоваться самое малое время. ИКСГП должен убедиться, что члены экипажа знают свои обязанности, порученные им во время проведения операций по оставлению судна, и что член экипажа, отвечающий за плавучее спасательное средство, в полной мере умеет управлять плавучим спасательным средством и знает его оборудование. Когда требуется, чтобы на судне были приспущены спасательные шлюпки, необходимо соблюдать осторожность. Количество людей внутри спасательных шлюпок во время спуска с целью учения должно определяться капитаном с учетом того, что Конвенцией СОЛАС не требуется, чтобы во время приспускания и подъема в спасательной шлюпке находились люди. Это делается с целью снижения риска несчастных случаев во время спуска и подъема, однако это должно быть сопоставлено с риском посадки в шлюпку/высадки из шлюпки, когда она находится в воде, если шлюпка должна быть разобрана с устройством ее спуска и подъема и опробована на ходу.

7.5 Каждое плавучее спасательное средство должно находиться в постоянной готовности, так чтобы два члена экипажа могли подготовиться к посадке и спуску менее чем за 5 мин.

7.6 На пассажирских судах требуется, чтобы спасательные шлюпки и спускаемые с помощью плотбалки спасательные плоты спускались в течение 30 мин после того, как будут собраны все люди в надетых спасательных жилетах.

7.7 На грузовых судах требуется, чтобы спасательные шлюпки и спускаемые с помощью плотбалки спасательные плоты спускались в течение 10 мин.

8 Учения по входу в закрытые помещения и по спасанию

8.1 По консультации с капитаном ИКСГП может потребовать проведения учения по входу в закрытое помещение и по спасанию. Суть такого учения заключается в подтверждении того, что члены экипажа ознакомлены с процедурой безопасного входа в закрытые помещения и спасания людей, могут продемонстрировать проведение учения по входу в закрытое помещение и по спасанию и в состоянии поддерживать эффективную связь при входе в закрытое помещение в случае запланированного входа и/или в чрезвычайной ситуации.

8.2 Местом проведения учения может быть выбрано предполагаемое закрытое помещение, нет необходимости выбирать фактическое закрытое помещение.

8.3 ИКСГП должен проверить конструкцию закрытого помещения, сценарии учений и список ответственных лиц командного состава в контрольном перечне, если применимо.

8.4 Учение по входу в закрытое помещение и по спасанию должно включать:

- .1 проверку и использование индивидуального защитного снаряжения, требуемого для входа;
- .2 проверку и использование оборудования и процедур связи;
- .3 проверку и использование приборов для измерения состава воздуха в закрытых помещениях;
- .4 проверку использования оборудования и процедур по спасанию; и
- .5 инструкции по оказанию первой помощи и методикам реанимации.

9 Учения по аварийному рулевому управлению

9.1 По консультации с капитаном ИКСГП может потребовать проведения учения по аварийному рулевому управлению. Суть такого учения заключается в подтверждении того, что члены экипажа ознакомлены с процедурой аварийного рулевого управления.

9.2 ИКСГП может проверить процедуру и средства связи как на мостике, так и в румпельном отделении.

9.3 Учение по аварийному рулевому управлению должно включать:

- .1 непосредственное управление из румпельного отделения;
- .2 процедуры связи с мостиком; и
- .3 применение альтернативных источников энергии, при необходимости.

10 Оценка учений

10.1 При наблюдении за учением ИКСГП должен обращать внимание на следующее:

- .1 подтверждение того, что члены экипажа выполняют то, что требуется от них в соответствии с расписанием по тревоге;
- .2 подтверждение того, что в различных группах имеется достаточное количество людей для выполнения порученных им обязанностей;

- .3 подтверждение того, что имеются надежные средства связи между группой, руководителем группы и мостиком, а также того, что в обоих направлениях передается соответствующая информация;
- .4 подтверждение того, что члены экипажа эффективно работают в команде. Это должно основываться на опросе членов персонала и наблюдении за их действиями. Должно отмечаться время прибытия разных групп в их места сбора. Следует также отмечать реагирование групп на незапланированные события;
- .5 подтверждение того, что основные члены экипажа могут понимать друг друга;
- .6 подтверждение эффективности используемого оборудования, например:
 - .1 что пожарная сигнализация является слышимой и эффективной;
 - .2 что противопожарные двери закрываются, как это требуется; и
 - .3 что предметы личного противопожарного снаряжения поддерживаются в хорошем состоянии; и
- .7 подтверждение того, что время реагирования считается достаточно быстрым (с учетом безопасности учения, как указано в пункте 5.4 настоящего добавления), учитывая размеры судна, а также место пожара, расположение персонала и противопожарного оборудования.

10.2 Если ИКСГП решит, что члены экипажа не знают своих обязанностей или не способны безопасно использовать спасательные средства и противопожарное оборудование, ИКСГП должен прервать учение, уведомить капитана о том, что учение не было успешным, и применить свои профессиональные знания для определения последующих действий с учетом вероятности того, что это создаст «явные основания» для более детальной проверки.

11 Схема по борьбе за живучесть и судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью или судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря

11.1 ИКСГП может определять, предусмотрена ли на пассажирском судне схема по борьбе за живучесть, знает ли экипаж свои обязанности и правильно ли использует судовые установки и оборудование в целях борьбы за живучесть. То же самое относится к судовому плану чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью на всех судах и к судовому плану чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря, когда это применимо.

11.2 ИКСГП может определять, знают ли лица командного состава судна содержание буклета по борьбе за живучесть, который они должны иметь, или схемы по борьбе за живучесть.

11.3 Лицам командного состава может быть предложено объяснить действия, которые должны быть предприняты в различных условиях повреждений.

11.4 Лицам командного состава может быть также предложено дать пояснения о границах водонепроницаемых отсеков, устройстве отверстий в них, оснащенных средствами закрытия, и расположении любых органов управления ими, а также о мерах по устранению любого крена в результате затопления.

11.5 Лица командного состава должны хорошо знать влияние дифферента и остойчивости своего судна в случае повреждения какого-либо отсека и последующего его затопления, а также меры по устранению последствий такого повреждения.

12 Схема противопожарной защиты

12.1 ИКСГП может определять, предусмотрены ли схема или буклет противопожарной защиты и знает ли экипаж информацию, содержащуюся в схеме или буклете противопожарной защиты.

12.2 ИКСГП может проверять, постоянно ли вывешены схемы противопожарной защиты для лиц командного состава судна. В качестве альтернативы, каждому лицу командного состава могут быть вручены буклеты, содержащие информацию о схеме противопожарной защиты; один экземпляр должен всегда находиться на судне в доступном месте. Схемы и буклеты должны постоянно обновляться, а любые изменения должны в них вноситься в кратчайшие сроки.

12.3 ИКСГП может определять, знают ли ответственные лица командного состава, особенно те из них, которым поручены соответствующие обязанности в расписании по тревогам, информацию, содержащуюся в схеме или буклете противопожарной защиты, а также порядок действий в случае пожара.

12.4 ИКСГП может убедиться, что лица командного состава, ответственные за судно, знают основные элементы конструкции, входящие в различные противопожарные секции, а также средства доступа в различные отсеки.

13 Вахта на мостике

13.1 ИКСГП может определять, знают ли помощники капитана, несущие ходовую навигационную вахту, средства управления и навигационное оборудование, расположенные на мостике, переход с автоматического управления на ручное и обратно, а также маневренные характеристики судна.

13.2 Помощник капитана, несущий ходовую навигационную вахту, должен знать расположение и работу всего оборудования по безопасности и навигационного оборудования. Кроме того, он должен знать порядок управления судном во всех обстоятельствах, а также всю имеющуюся информацию.

13.3 ИКСГП может также проверять знание лицами командного состава всех имеющихся в их распоряжении сведений, таких как маневренные характеристики судна, спасательные сигналы, последние навигационные пособия, перечни проверок вахты на мостике, инструкции, руководства и т.д.

13.4 Разрешение на эксплуатацию высокоскоростного судна включает ограничения по максимальной характерной высоте волны (и силе ветра для судов на воздушной подушке), в пределах которых может эксплуатироваться судно. При проведении проверок ВСС ИКСГП могут по судовому журналу и записям погоды проверять, соблюдались ли эти ограничения. ИКСГП могут установить, что при погодных условиях хуже, чем допускается, рейс должен быть завершен, но новый рейс при таких условиях не должен начинаться.

13.5 ИКСГП может проверять знание лицами командного состава таких процедур, как периодические испытания и проверки оборудования, подготовка к прибытию и отходу, перемена режимов управления, использование сигнализации, связи, система сигнализации, маневрирование, действия в аварийных ситуациях и ведение судового журнала.

14 Грузовые операции

14.1 ИКСГП может определять, знает ли судовой персонал, на который возложены конкретные обязанности, относящиеся к грузу и грузовому оборудованию, эти обязанности, любые опасности, которые представляет груз, а также меры, которые следует принимать в связи с этим. Для этого потребуются наличие всей соответствующей информации о грузе, как требуется правилом VI/2 Конвенции СОЛАС.

14.2 В отношении перевозки навалочных грузов ИКСГП должен проверять, в зависимости от случая, что погрузка груза производится в соответствии с судовым грузовым планом, а выгрузка – в соответствии с планом выгрузки, согласованным между судном и терминалом, с учетом информации, предоставляемой прибором контроля за погрузкой, если он установлен.

14.3 В соответствующих случаях ИКСГП может определять, знают ли ответственные члены экипажа соответствующие положения Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ), в частности положения, касающиеся пределов влажности и штивки груза, Кодекса безопасной практики судов, перевозящих лесные палубные грузы (Кодекс ЛПГ 2011 года), а также Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза.

14.4 Некоторые материалы, перевозимые навалом, могут представлять опасность во время перевозки вследствие своего химического состава или физических свойств. В разделе 2 МКМПНГ дается описание общих мер предосторожности. В разделе 4 МКМПНГ содержится положение о возлагаемой на грузоотправителя обязанности предоставлять всю необходимую информацию для обеспечения безопасной перевозки грузов. ИКСГП может определять, предоставил ли грузоотправитель капитану все соответствующие подробные сведения, включая все необходимые свидетельства об испытаниях.

14.5 В отношении некоторых грузов, например грузов, которые подвержены разжижению, приведены особые меры предосторожности (см. раздел 7 МКМПНГ). ИКСГП может определять соблюдение всех мер предосторожности, уделяя особое внимание устойчивости судов, перевозящих грузы, подверженные разжижению, и опасные отходы навалом.

14.6 Лица командного состава, ответственные за грузовые операции, и основные члены экипажа нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и судов для перевозки сжиженного газа должны знать особенности груза и грузовое оборудование, а также меры безопасности, указанные в соответствующих разделах Кодексов МКХ и МКГ.

14.7 Перевозке зерна насыпью посвящены часть С главы VI Конвенции СОЛАС и Международный кодекс безопасной перевозки зерна насыпью (Кодекс по зерну).

14.8 ИКСГП может определять, содержится ли в руководствах по эксплуатации и погрузке вся соответствующая информация относительно безопасных погрузочно-разгрузочных операций в порту, а также во время перевозки.

15 Эксплуатация машин и механизмов

15.1 ИКСГП может определять, знает ли ответственный судовой персонал свои обязанности, относящиеся к эксплуатации машин и механизмов ответственного назначения, таких как:

- .1 аварийный и запасной источники электроэнергии;
- .2 вспомогательный рулевой привод;
- .3 трюмные и пожарные насосы; и
- .4 любое другое оборудование, необходимое в аварийных ситуациях.

15.2 ИКСГП может проверять, знает ли ответственный судовой персонал, среди прочего:

- .1 Аварийный генератор:
 - .1 действия, необходимые до пуска двигателя;
 - .2 различные способы пуска двигателя в сочетании с источником энергии для пуска; и
 - .3 порядок действий, когда первые попытки запустить двигатель безуспешны.
- .2 Резервный генератор:
 - .1 способы пуска резервного двигателя автоматически или вручную;
 - .2 порядок действий в случае прекращения подачи энергии; и
 - .3 систему распределения нагрузки.

15.3 ИКСГП может проверять, знает ли ответственный судовой персонал, среди прочего:

- .1 какой тип вспомогательного рулевого привода применяется на судне;
- .2 порядок индикации того, какой рулевой привод эксплуатируется; и
- .3 какие действия необходимы для ввода в эксплуатацию вспомогательного рулевого привода.

15.4 ИКСГП может определять, знает ли ответственный судовой персонал, среди прочего:

- .1 Трюмные насосы:
 - .1 количество и размещение трюмных насосов, установленных на судне (включая аварийные трюмные насосы);
 - .2 порядок пуска всех этих трюмных насосов;
 - .3 приведение в действие соответствующих клапанов; и

- .4 наиболее вероятные причины отказов трюмных насосов и возможные меры по их устранению; и
 - .2 Пожарные насосы:
 - .1 количество и размещение пожарных насосов, установленных на судне (включая аварийный пожарный насос);
 - .2 порядок пуска всех этих насосов; и
 - .3 приведение в действие соответствующих клапанов.
- 15.5 ИКСГП может определять, знает ли ответственный судовой персонал, среди прочего:
- .1 пуск и техническое обслуживание двигателя спасательной шлюпки и/или дежурной шлюпки;
 - .2 порядок местного управления системами, которые обычно управляются с ходового мостика;
 - .3 использование аварийных и полностью автономных источников электроэнергии радиостанций;
 - .4 порядок технического обслуживания аккумуляторов;
 - .5 аварийные остановки, работу системы обнаружения пожара и системы аварийной сигнализации водонепроницаемых и пожарных дверей (системы накопленной энергии); и
 - .6 переход с автоматического управления системами водяного охлаждения и смазки главных и вспомогательных двигателей на ручное.

16 Наставления, инструкции и т. д.

16.1 ИКСГП может определять, способны ли соответствующие члены экипажа понимать информацию, содержащуюся в наставлениях, инструкциях и т.д., относящуюся к безопасному состоянию и эксплуатации судна и его оборудования, и знают ли они требования технического обслуживания, периодических испытаний, подготовки и учений, а также ведения записей в судовом журнале.

16.2 На судне должна быть предусмотрена, среди прочего, нижеследующая информация, и ИКСГП может определять, составлена ли она на языке или языках, понятных для экипажа, и осведомлены ли соответствующие члены экипажа о содержании этой информации и могут ли предпринимать соответствующие действия:

- .1 инструкции по техническому обслуживанию и эксплуатации всего судового оборудования и установок, требуемых для тушения и локализации пожара, должны быть сброшюрованы и всегда находиться в легкодоступном месте;
- .2 для каждого находящегося на судне лица должны быть предусмотрены четкие инструкции о порядке действий в аварийной ситуации;
- .3 иллюстрации и инструкции на соответствующих языках должны вывешиваться в пассажирских каютах, а также в местах сбора и других

- пассажирских помещениях для информирования пассажиров об их местах сбора, необходимых действиях, которые они должны предпринимать в аварийной ситуации, и о способе надевания спасательных жилетов;
- .4 на плавучих спасательных средствах и органах управления их спуском или рядом с ними должны быть предусмотрены плакаты и обозначения, которые поясняют назначение органов управления и порядок работы устройств и содержат соответствующие инструкции или предупреждения;
 - .5 инструкции по техническому обслуживанию на судне спасательных средств;
 - .6 в каждой кают-компании и комнате отдыха или в каждой каюте экипажа должны быть предусмотрены наставления по подготовке. Наставление по подготовке, которое может состоять из нескольких томов, должно содержать инструкции и информацию, изложенные в общедоступных терминах и, по возможности, сопровождаемые иллюстрациями, о спасательных средствах, предусмотренных на судне, и о наиболее надежном способе выживания;
 - .7 судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 37 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ или судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в соответствии с правилом 17 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ, когда это применимо; и
 - .8 брошюра об остойчивости, связанные с ней схемы остойчивости и информация об остойчивости.

17 Нефть и нефтесодержащие смеси из машинных помещений

17.1 ИКСГП может определять соблюдение всех эксплуатационных требований Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, принимая во внимание:

- .1 количество образовавшихся нефтяных остатков;
- .2 вместимость сборного танка для осадков и льяльных вод; и
- .3 производительность нефтеводяного сепаратора.

17.2 Должна проводиться проверка журнала нефтяных операций. ИКСГП может определять, использовались ли приемные сооружения, и отмечать любую предполагаемую недостаточность таких сооружений.

17.3 ИКСГП может определять, знает ли ответственное лицо командного состава способы обращения с осадками и льяльными водами. Для информации можно использовать соответствующие пункты из руководства по системам обращения с нефтесодержащими остатками в машинных помещениях судов. Учитывая вышеуказанное, ИКСГП может определять, достаточно ли незаполненное пространство в танке для осадков, чтобы принять ожидаемые образуемые осадки во время следующего предполагаемого рейса. ИКСГП может проверять, что в отношении судов, которые Администрация освободила от выполнения требований правил 14.1) и 14.2) Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, все нефтесодержащие льяльные воды остаются на борту для последующего сброса их в приемное сооружение.

17.4 Если приемные сооружения в других портах не использовались из-за их недостаточности, ИКСГП должен рекомендовать капитану сообщить о недостаточности приемного сооружения государству флага судна в соответствии с формой сообщения о предполагаемой недостаточности портовых приемных сооружений (циркуляр МЕРС/Circ.349, добавление 1 к приложению, с поправками, которые могут быть внесены).

18 Порядок загрузки, разгрузки и очистки грузовых помещений танкеров

18.1 ИКСГП может определять соблюдение всех эксплуатационных требований Приложений I или II к Конвенции МАРПОЛ с учетом типа танкера и типа перевозимого груза, включая проверку журнала нефтяных операций и/или журнала грузовых операций. ИКСГП может определять, использовались ли приемные сооружения, и отмечать любую предполагаемую недостаточность таких сооружений.

18.2 В отношении контроля за порядком загрузки, разгрузки и очистки танкеров, перевозящих нефть, следует обращаться к пунктам 3.1–3.4 добавления 5, в которых содержится руководство относительно проверки операций по мойке сырой нефтью. В добавлении 3 ИКСГП может найти подробное руководство по проверке в портах технологии мойки сырой нефтью.

18.3 В отношении контроля за порядком загрузки, разгрузки и очистки танкеров, перевозящих вредные жидкие вещества, следует обращаться к пунктам 4.1–4.9 добавления 5, в которых содержится руководство относительно проверки операций по разгрузке, зачистке и предварительной мойке. В добавлении 4 приведено более подробное руководство по проведению таких проверок.

18.4 Если приемные сооружения в других портах не использовались из-за их недостаточности, ИКСГП должен рекомендовать капитану сообщить о недостаточности приемного сооружения государству флага судна в соответствии с циркуляром МЕРС/Circ.349 (апрель 2014 года).

18.5 Если судну разрешено проследовать в следующий порт с остатками вредных жидких веществ на борту в количестве, превышающем количество, допускаемое к сбросу в море во время перехода судна, должно быть установлено, что этот порт может принять остатки. Если это практически возможно, одновременно должен быть информирован этот порт.

19 Опасные грузы и вредные вещества в упаковке

19.1 ИКСГП может определять, имеются ли на судне требуемые транспортные документы на перевозку опасных грузов и вредных веществ в упаковке, а также надлежащим ли образом размещены и отделены опасные грузы и вредные вещества и знают ли члены экипажа необходимые действия, которые следует предпринимать в аварийной ситуации, связанной с таким грузом в упаковке (см. правило VII/3 Конвенции СОЛАС).

19.2 Типы судов и грузовые помещения судов валовой вместимостью более 500, построенных 1 сентября 1984 года или после этой даты, а также типы судов и грузовые помещения судов валовой вместимостью менее 500, построенных 1 февраля 1992 года или после этой даты, должны полностью отвечать требованиям главы II-2 Конвенции СОЛАС. Администрации могут снизить требования для судов валовой вместимостью менее 500, но такие снижения должны быть зарегистрированы в документе о соответствии. Документ о соответствии не требуется для судов, которые перевозят только грузы класса 6.2, класса 7 или опасные грузы в ограниченных количествах.

19.3 В Приложении III к Конвенции МАРПОЛ содержатся требования к перевозке вредных веществ в упаковке, которые определены в МКМПОГ в качестве загрязнителей моря. Грузы, которые определены в качестве загрязнителей моря, должны быть снабжены ярлыками и размещены в соответствии с Приложением III к Конвенции МАРПОЛ.

19.4 ИКСГП может определять, имеется ли на судне документ о соответствии и ознакомлен ли судовой персонал с этим документом, предоставленным Администрацией в качестве доказательства соответствия конструкции и оборудования требованиям. Дополнительный контроль может включать:

- .1 установление, размещены ли на судне опасные грузы в соответствии с документом о соответствии, с использованием манифеста об опасных грузах или грузового плана, требуемых главой VII Конвенции СОЛАС. Этот манифест или грузовой план могут быть объединены с аналогичным документом, требуемым согласно Приложению III к Конвенции МАРПОЛ;
- .2 установление, возможна или нет непреднамеренная перекачка вытекающих воспламеняющихся или токсичных жидких веществ в случае перевозки этих веществ в подпалубных грузовых помещениях; или
- .3 определение, ознакомлен ли судовой персонал с соответствующими положениями Руководства по мерам первой медицинской помощи и Порядком действий в аварийной ситуации на судах, перевозящих опасные грузы.

20 Мусор

20.1 ИКСГП может определять соблюдение всех эксплуатационных требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ. ИКСГП может определять, использовались ли приемные сооружения, и отмечать любую предполагаемую недостаточность таких сооружений.

20.2 «Руководство по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ» было одобрено КЗМС на его двадцать девятой сессии, и в него неоднократно вносились поправки. Руководство можно найти в сводном тексте Приложения V к Конвенции МАРПОЛ. Одной из целей этого Руководства является оказание операторам судов помощи в соблюдении требований, изложенных в Приложении V и внутреннем законодательстве.

20.3 ИКСГП может определять:

- .1 ознакомлен ли судовой персонал с этим Руководством, в частности с разделом 3 «Сведение к минимуму количества возможного мусора» и разделом 4 «Порядок обработки и хранения мусора на борту судна»; и
- .2 знает ли судовой персонал требования по удалению и сбросу мусора согласно Приложению V к Конвенции МАРПОЛ в пределах и за пределами особого района и ознакомлен ли он с районами, установленными в качестве особых районов согласно Приложению V к Конвенции МАРПОЛ.

20.4 Если приемные сооружения в других портах не использовались из-за их недостаточности, ИКСГП должен рекомендовать капитану сообщить о недостаточности приемного сооружения государству флага судна в соответствии с циркуляром МЕРС/Circ.349 с поправками, которые могут быть внесены.

21 Сточные воды

21.1 ИКСГП может определять:

- .1 соблюдаются ли все эксплуатационные требования Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ. ИКСГП может определять, используются ли система обработки сточных вод, система измельчения и обеззараживания или сборный танк, а также отметить любую предполагаемую недостаточность системы или сборного танка; и
- .2 ознакомлен ли соответствующий судовой персонал с правильной эксплуатацией системы обработки сточных вод, системы измельчения и обеззараживания или сборного танка.

21.2 ИКСГП может определять, ознакомлен ли соответствующий судовой персонал с требованиями относительно сброса сточных вод согласно правилу 11 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ.

21.3 Если приемные сооружения в других портах не использовались из-за их недостаточности, ИКСГП должен рекомендовать капитану сообщить о недостаточности приемного сооружения государству флага судна в соответствии с требованиями относительно передачи сообщений о приемных сооружениях для отходов (циркуляр МЕРС/Circ.834 с поправками, которые могут быть внесены).

22 Предотвращение загрязнения воздушной среды

ИКСГП может определять:

- .1 ознакомлены ли капитан или экипаж с процедурами по предотвращению выбросов озоноразрушающих веществ;
- .2 ознакомлены ли капитан или экипаж с надлежащей эксплуатацией и техническим обслуживанием дизельных двигателей в соответствии с их технической документацией;
- .3 провели ли капитан или экипаж необходимые процедуры по переходу с одного вида топлива на другой или равноценные процедуры, относящиеся к демонстрации соответствия требованиям в пределах района контроля выбросов SO_x;
- .4 ознакомлены ли капитан или экипаж с процедурой по проверке мусора для обеспечения того, чтобы запрещенный мусор не сжигался;
- .5 ознакомлены ли капитан или экипаж с эксплуатацией судового инсинератора, как требуется правилом 16.2 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, в пределах, предусмотренных в дополнении IV к этому Приложению, в соответствии с наставлением по эксплуатации;
- .6 признают ли капитан или экипаж регулирование выбросов летучих органических соединений (ЛОС), когда судно находится в портах или на терминалах, находящихся под юрисдикцией стороны Протокола

1997 года к Конвенции МАРПОЛ, в/на которых выбросы ЛОС должны регулироваться, и ознакомлены ли капитан или экипаж с надлежащей эксплуатацией системы сбора паров, одобренной Администрацией (в случае если судно является танкером, как он определен в правиле 2.12 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ); и

- .7 ознакомлены ли капитан или экипаж с процедурами поставки бункерного топлива в отношении накладных на поставку бункерного топлива и сохраняемых образцов, как требуется в правиле 18 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

Добавление 8

**РУКОВОДСТВО ПО МКУБ ДЛЯ ИНСПЕКТОРОВ КОНТРОЛЯ СУДОВ
ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА****1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1.1 Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) был принят Ассамблеей на ее восемнадцатой сессии резолюцией A.741(18), и в него были внесены изменения резолюциями MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) и MSC.353(92). МКУБ приобрел обязательную силу посредством правила IX/3 Конвенции СОЛАС.

1.2 Администрация является ответственной за верификацию соответствия требованиям МКУБ и за выпуск документов о соответствии компаниям и свидетельств об управлении безопасностью для судов. Верификация выполняется Администрацией или признанной организацией (ПО).

1.3 Инспекторы контроля судов государством порта (ИКСГП) не выполняют проверок управления безопасностью, ИКСГП проводят проверки судна, которые носят выборочный характер и дают представление о судне в конкретный момент времени.

2 ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

2.1 В Руководстве представлены указания для ИКСГП по гармонизированному рассмотрению соответствующих технических или эксплуатационных недостатков, выявленных в отношении МКУБ в ходе проверок в рамках КСГП.

3 ПРИМЕНЕНИЕ

3.1 МКУБ применяется к следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

- .1 все пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;
- .2 нефтяные анкеры, танкеры-химовозы, газовозы, навалочные суда и грузовые высокоскоростные суда валовой вместимостью 500 и выше; и
- .3 прочие грузовые суда и самоходные плавучие буровые установки (ПБУ) валовой вместимостью 500 и выше.

3.2 Для установления применимости правила IX Конвенции СОЛАС и МКУБ «валовая вместимость» означает валовую вместимость судна, как она определена согласно положениям Международной конвенции по обмеру судов 1969 года и как указано в Международном мерительном свидетельстве судна.

3.3 МКУБ не применяется к судам, эксплуатируемым правительством в некоммерческих целях.

4 СООТВЕТСТВУЮЩАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

4.1 Соответствующей документация для настоящего Руководства является следующая:

- .1 Конвенция СОЛАС;

- .2 MKУБ;
- .3 Экземпляр временного ДОС или экземпляр ДОС;
- .4 Временное СОУБ или СОУБ; и
- .5 циркуляр MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401 с поправками, которые могут быть внесены.

5 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

Конвенция СОЛАС: Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками

МКУБ: Международный кодекс по управлению безопасностью:
«Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Организацией резолюцией А.742(18), с поправками»

Процедуры контроля судов государством порта: *Процедуры контроля судов государством порта 2017 года, принятые резолюцией А.1119(30), с поправками, которые могут быть внесены*

Компания: *«Компания означает владельца судна или любую другую организацию или лицо, такое как менеджер или фрахтователь по бербоут-чартеру, который принял на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и который, приняв на себя такую ответственность, согласился взять все обязанности и обязательства, налагаемые Кодексом»*

Администрация: *«Правительство государства, под флагом которого судна имеет право плавать»*

ДОС: Документ о соответствии
«Документ, выданный компании, которая соответствует требованиям МКУБ»

СОУБ: Свидетельство об управлении безопасностью:
«Документ, выдаваемый судну, в котором указано, что компания действует, а ее методы управления на борту судна осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью»

СУБ: Система управления безопасностью:
«Структурированная и документированная система, позволяющая персоналу компании эффективно проводить политику компании в области обеспечения безопасности и защиты окружающей среды»

Объективное доказательство	<i>«Количественная или качественная информация, записи или утверждение факта, относящиеся к безопасности или к наличию и осуществлению системы управления безопасностью, которые основаны на наблюдении, измерении или испытании и которые могут быть проверены»</i>
Действительное свидетельство	<i>«Свидетельство, выданное непосредственно стороной соответствующей конвенции или от ее имени признанной организацией и содержащее точные действительные даты, отвечающее положениям соответствующей конвенции; сведения о судне и его экипаже и оборудовании соответствуют свидетельству»</i>
КСГП	Контроль судов государством порта
ИКСГП	Инспектор контроля судов государством порта
ПО	Признанная организация <i>«Организация, признанная Администрацией»</i>
ПБУ	Плавучая буровая установка

6 ПРОВЕРКА СУДНА

6.1 Первоначальная проверка

6.1.1 Первоначальная проверка должна проводиться в соответствии с *Процедурами контроля судов государством порта*.

6.1.2 В ходе первоначальной проверки в рамках КСГП ИКСГП должен проверить, что на судне имеются свидетельства МКУБ в соответствии с главой IX Конвенции СОЛАС и МКУБ, посредством проверки экземпляра ДОС и СОУБ, в отношении которых должны быть рассмотрены следующие вопросы:

- .1 на судне должен иметься экземпляр ДОС. Однако согласно Конвенции СОЛАС не требуется, чтобы экземпляр ДОС был заверен или сертифицирован. Экземпляр ДОС должен иметь необходимые подтверждения;
- .2 СОУБ недействительно, если в управляющей компании отсутствует действительный ДОС для данного типа судна. Тип судна, указанный в СОУБ, должен быть включен в ДОС, и сведения о компании должны быть идентичными в СОУБ и в ДОС. СУБ должно иметь необходимые подтверждения;
- .3 действительность временного ДОС не должна превышать 12 месяцев. Действительность временного СОУБ не должна превышать шести месяцев. В особых случаях Администрация или, по просьбе Администрации, другое правительство могут продлить действие временного СОУБ на период, который не должен превышать шести месяцев с даты истечения срока действия;

- .4 ПО могут выдавать краткосрочные ДОС или СОУБ, не превышающие пяти месяцев, на время, пока проводится подготовка долгосрочного свидетельства с соответствии с их внутренними процедурами. Если проведено освидетельствование для возобновления свидетельства и новое СОУБ не может быть выданы или передано на судно до истечения срока действия существующего свидетельства, Администрация или ПО могут подтвердить действие существующего свидетельства. Такое свидетельство должно приниматься в качестве действительного в течение дальнейшего периода, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения срока действия;
- .5 если в момент, когда срок действия СОУБ истекает, судно находится не в порту, в котором оно должно пройти освидетельствование, Администрация может продлить срок действия СОУБ, но это продление должно выдаваться только с целью того, чтобы судно могло завершить рейс в порт, в котором оно должно пройти освидетельствование, и только в случаях, когда такое решение представляется разумным и обоснованным;
- .6 ни при каких обстоятельствах СОУБ не должно продлеваться на период более трех месяцев, и судно, которому предоставлено такое продление, по прибытии в порот, в котором оно должно пройти освидетельствование, не должно вследствие такого продления получать разрешение покинуть порт, не имея нового СОУБ. По завершении освидетельствования для возобновления свидетельства новое СОУБ должно быть действительным до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего СОУБ до выдачи разрешения о продлении; и
- .7 если в ходе первоначальной проверки, выполненной в соответствии с *Процедурами контроля судов государством порта* и руководством, не выявлено никаких технических или эксплуатационных недостатков, нет необходимости рассматривать аспект МКУБ.

6.2 Явные основания

6.2.1 Поскольку ИКСГП не проводит аудит управления безопасностью СУБ в ходе проверки КСГП, термин «явные основания» не является применимым в настоящем контексте.

6.2.2 Явные основание и последующая более детальная проверка относятся только к техническим или эксплуатационным недостаткам.

6.3 Более детальная проверка

6.3.1 Если выполняется более детальная проверка в отношении недостатков технического или эксплуатационного характера, они должна проводиться в соответствии с *Процедурами контроля судов государством порта*. Любые выявленные в ходе такой проверки недостатки технического и/или эксплуатационного характера должны рассматриваться ИКСГП, по отдельности или в целом, с применением его/ее профессионального суждения, с целью определения следующего:

- .1 они не являются свидетельством недостаточного применения МКУБ или его недостаточно эффективного применения; или

- .2 они являются свидетельством недостаточного применения МКУБ или его недостаточно эффективного применения; или
- .3 они являются свидетельством серьезного недостаточного применения МКУБ или его недостаточно эффективного применения.

6.3.2 Если со времени предыдущей проверки КСГП существует неисправленный относящийся к МКУБ недостаток и настоящая проверка КСГП проводится позднее, чем через три месяца:

- .1 ИКСГП должен проверить, проводился ли внутренний аудит безопасности. Не должна выполняться оценка содержания отчета о внутреннем аудите безопасности; и
- .2 со ссылкой на отчет о предыдущей проверке КСГП ИКСГП проведет изучение технических и/или эксплуатационных областей, в которых отмечены касающиеся МКУБ недостатки.

7 ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ

7.1 Недостатки технического, эксплуатационного характера и относящиеся к МКУБ

7.1.1 Применяются принципы, изложенные в *Процедурах контроля судов государством порта*, в отношении подготовки отчетов о недостатках технического или эксплуатационного характера, исправления этих недостатков, а также задержаний судов и снятия задержаний.

7.1.2 Если представлены сообщения о недостатках технического или эксплуатационного характера, которые:

- .1 не являются свидетельством недостаточного применения МКУБ или его недостаточно эффективного применения – в отчете о проверке КСГП не указываются относящиеся к МКУБ недостатки;
- .2 по отдельности или в совокупности не являются основанием для задержания судна, но являются свидетельством недостаточного применения МКУБ или его недостаточно эффективного применения – в отчете о проверке КСГП указать относящийся к МКУБ недостаток с требованием провести внутренний аудит безопасности и выполнять корректирующие действия в течение трех месяцев; и
- .3 по отдельности или в совокупности являются основанием для задержания судна и свидетельством серьезного недостаточного применения МКУБ или его недостаточно эффективного применения – в отчете о проверке КСГП указать относящийся к МКУБ недостаток с требованием о том, чтобы Администрация или ПО провели аудит управления безопасностью, прежде чем задержание судна будет снято.

Примечание. Если ИКСГП считает, что относящимися к МКУБ являются один или более недостатков технического и/или эксплуатационного характера, это должно быть указано как один относящийся к МКУБ недостаток.

7.1.3 Если после предыдущей проверки КСГП остается неснятым относящийся к МКУБ недостаток (который должен быть исправлен в течение трех месяцев) и в ходе

текущей проверки КСГП, проводимой позднее, чем через три месяца, капитаном судна не может быть представлено объективного доказательства проведения внутреннего аудита безопасности, любые дальнейшие действия будут определяться профессиональным суждением ИКСГП и могут привести к задержанию судна.

7.2 Недостатки, не являющиеся основанием для задержания

7.2.1 Мелкие опечатки в ДОС или СОУБ должны отражаться в отчете о проверке КСГП как технические недостатки свидетельств, а не как относящиеся к МКУБ недостатки.

7.2.2 Если в ходе проверки КСГП выявлены и отражены в отчете недостатки технического и/или эксплуатационного характера, которые не являются основанием для задержания, но, по профессиональному суждению ИКСГП, являются объективным доказательством недостаточного применения МКУБ или его недостаточно эффективного применения, это должно быть дополнительно отражено в отчете о проверке КСГП как относящийся к МКУБ недостаток.

7.3 Недостатки, являющиеся основанием для задержания

Ниже приведены недостатки, которые могут стать основанием для задержания:

- .1 недостатки технического и/или эксплуатационного характера, которые по отдельности или в совокупности являются объективным доказательством серьезного недостаточного применения МКУБ или его недостаточно эффективного применения;
- .2 отсутствие на судне СОУБ, временного СОУБ и/или экземпляра ДОС или временного ДОС;
- .3 отсутствие на судне действительного СОУБ или временного СОУБ;
- .4 просрочено промежуточная верификация СОУБ;
- .5 истек срок действия СОУБ, и отсутствуют объективные доказательства выданного Администрацией продления; или СОУБ изъято Администрацией;
- .6 истек срок действия ДОС или временного ДОС или ДОС (временный ДОС) изъяты;
- .7 тип судна, указанный в СОУБ или временном СОУБ, не указан в ДОС или временном ДОС;
- .8 на судне отсутствует доказательство проведения ежегодной верификации ДОС;
- .9 номер свидетельства на экземпляре ДОС не совпадает с номером на страницах подтверждения; и
- .10 название, адрес компании или название выдавшего документ правительственного органа, как это указано в ДОС или временном ДОС, не соответствуют указанному в СОУБ или временном СОУБ.

8 ОТЧЕТЫ

8.1 Недостатки технического и эксплуатационного характера

8.1.1 Все недостатки технического и/или эксплуатационного характера должны отражаться в качестве отдельных недостатков в отчете о проверке КСГП в соответствии *Процедурами контроля судов государством порта*.

8.1.2 Недостатки технического характера, относящиеся к ДОС/СОУБ или временному ДОС/СОУБ, должны отражаться в отчете о проверке КСГП как относящиеся к свидетельствам недостатки.

8.2 Относящиеся к МКУБ недостатки

Если при рассмотрении недостатков технического и/или эксплуатационного характера ИКСГП пришел к заключению, что они являются объективным доказательством (серьезного) недостаточного применения МКУБ или его недостаточно эффективного применения, в отчете о проверке КСГП должен быть указан относящийся к МКУБ недостаток.

Добавление 9

**РУКОВОДСТВО ПО КОНТРОЛЮ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА,
КАСАЮЩЕМУСЯ ЛРИТ****1 ЦЕЛЬ**

Настоящее Руководство предназначено для предоставления ИКСГП основных рекомендаций с целью проверки соответствия требованиям Конвенции СОЛАС, касающимся системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (ЛРИТ).

2 ПРИМЕНЕНИЕ

2.1 Оборудование ЛРИТ требуется правилом V/19-1 Конвенции СОЛАС, и в резолюции MSC.263(84) требуется, чтобы все пассажирские суда, грузовые суда (включая высокоскоростные суда) валовой вместимостью свыше 300, а также подвижные буровые установки (ПБУ) направляли информацию ЛРИТ о местоположении по меньшей мере каждые 6 ч. От судов, оснащенных автоматической идентификационной системой (АИС) и эксплуатирующихся исключительно в пределах морского района А1, соответствие ЛРИТ не требуется. Морской район А1 определен в правиле IV/2.1.12 Конвенции СОЛАС как «район в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере одной береговой УКВ станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Договаривающимся правительством».

2.2 Ожидается, что Договаривающиеся правительства Конвенции СОЛАС будут поддерживать центр данных ЛРИТ либо на национальной основе, либо на региональной или совместной основе с другими государствами флага и будут уведомлять об этом ИМО. В свою очередь, эти центры данных ЛРИТ будут направлять по запросу информацию ЛРИТ с судов, имеющих право плавать под их флагом, другим Договаривающимся правительствам Конвенции СОЛАС через Международный обмен данными ЛРИТ. Государства порта имеют право запрашивать информацию ЛРИТ от иностранных судов, которые сообщили о своем намерении войти в порт, портовое средство или место, находящиеся под их юрисдикцией.

2.3 В большинстве случаев в качестве терминала ЛРИТ будет функционировать самостоятельный терминал Инмарсат С или Инмарсат Мини-С, используемые для ГМССБ или системы оповещений об охране судна, но для функционирования ЛРИТ может использоваться другое оборудование (например Инмарсат D+ или Иридиум).

**3 ПРОВЕРКИ СУДОВ, ОТ КОТОРЫХ ТРЕБУЕТСЯ НАЛИЧИЕ НА БОРТУ
ОБОРУДОВАНИЯ ЛРИТ****3.1 Первоначальная проверка**

3.1.1 Сначала ИКСГП должен установить, на плавание в каком морском районе судно выдано свидетельство. Эта проверка должна установить, что судно подлежит выполнению правил ЛРИТ в отношении типа судна и тоннажа. После проверки свидетельства ИКСГП должен проверить:

- .1 что в Перечне оборудования (форма E, P или C) надлежащим образом указывается ЛРИТ, если это применимо*;
- .2 что на судне имеется акт о соответствии/протокол испытания на соответствие (см. циркуляр MSC.1/Circ.1307); и
- .3 что оборудование, указанное представителем судна в качестве назначенного терминала ЛРИТ, включено**.

3.1.2 В случае недавней передачи флага ИКСГП может, кроме того, убедиться в том, что:

- .1 если новое государство флага не признает выпускающий орган существующего протокола испытания на соответствие, протокол испытания на соответствие был выпущен повторно; или
- .2 было проведено новое испытание на соответствие поставщиком прикладных услуг (ППУ) от имени Администрации до выпуска нового протокола испытания и выдачи свидетельства.

3.2 Явные основания

Обстоятельства, которые могут обуславливать более детальную проверку оборудования, используемого для ЛРИТ, могут включать следующее:

- .1 неисправный основной или аварийный источник питания;
- .2 информацию о том, что оборудование ЛРИТ не функционирует надлежащим образом, или указание на это;
- .3 на судне нет протокола испытания на соответствие; и
- .4 в «журнале регистрации связанных с судовождением действий» указано, что установка ЛРИТ была отключена и что об этом не сообщалось Администрации флага, как требуется в правиле V/19-1.7.2 Конвенции СОЛАС.

3.3 Более детальная проверка

3.3.1 В случае сомнений или сообщений о неисправности установки ЛРИТ можно обратиться к Администрации флага с тем, чтобы определить, была ли судовая информация ЛРИТ надежным образом передана в центр данных ЛРИТ.

3.3.2 Если во время первоначальной проверки выявлены какие-либо проблемы, более детальная проверка оборудования, используемого для ЛРИТ, может включать следующее:

- .1 проверку источника электропитания, который должен быть подключен к основному и аварийному источнику электроэнергии, нет требования о непрерывном источнике электропитания. Если ЛРИТ является частью

* С учетом того, что Перечень оборудования требуется для грузовых судов валовой вместимостью более 500 и пассажирских судов.

** Примечание. В исключительных обстоятельствах или в течение как можно более короткого периода времени система ЛРИТ может быть отключена или может отправлять передачи менее часто (правило V/19-1.7.2 Конвенции СОЛАС) и пункт 4.4.1 резолюции MSC.263(84).

радиоустановки ГМССБ, источник электропитания должен отвечать правилам ГМССБ;

- .2 проверку журнала «регистрации связанных с судовождением действий» для установления того, отключалась ли установка и когда и сообщалось ли об этом Администрации флага (правило V/19-1.7.2 Конвенции СОЛАС и пункт 4.4.1 резолюции MSC.263(84)); и
- .3 проверку того, что любой протокол испытания на соответствие выпущен от имени государства флага, самим государством флага или уполномоченным поставщиком прикладных услуг (см. циркуляр MSC.1/Circ.1377/Rev.11 и более позднюю редакцию, представленную в ГИСИС) и имеется на судне, которое снабжено установкой ЛРИТ.

4 Недостатки, обуславливающие задержание

4.1 ИКСГП должен использовать профессиональные знания для определения того, должно ли судно быть задержано до исправления любых отмеченных недостатков, или судну может быть разрешено выйти в море с недостатками*.

4.2 С тем чтобы помочь ИКСГП в применении настоящего Руководства, следующие недостатки должны рассматриваться как имеющие такой характер, который может обуславливать задержание судна:

- .1 отсутствие действительного протокола испытания на соответствие ЛРИТ; и
- .2 капитан или ответственное лицо командного состава не знают важные судовые эксплуатационные процедуры, относящиеся к ЛРИТ.

4.3 Учитывая рекомендации, содержащиеся в Руководстве по осуществлению системы ЛРИТ (циркуляр MSC.1/Circ.1298), ИКСГП также рекомендуется не задерживать суда, если установка ЛРИТ на судне работает, но береговая установка или организация не могут получать, передавать или обрабатывать информацию.

4.4 До сведения ИКСГП доводится, что государство флага может выдавать краткосрочное свидетельство. Это может происходить, если после успешной проверки для выдачи протокола испытания на соответствие ППУ еще не может выдать документ или если ППУ не может провести испытание на соответствие своевременно по просьбе судовладельца.

* Правило V/16 Конвенции СОЛАС: «Хотя должны быть приняты все разумные меры к поддержанию требуемого настоящей главой оборудования в эффективном рабочем состоянии, неисправность этого оборудования не должна рассматриваться в качестве основания считать судно немореходным или причины задержки его выхода из портов, в которых отсутствуют возможности для быстрого проведения ремонта, при условии что при планировании и выполнении безопасного рейса в порт, в котором можно произвести ремонтные работы, капитан принял соответствующие меры с целью учесть неработающее оборудование или невозможность получения требуемой информации».

Добавление 10

**РУКОВОДСТВО ПО КОНТРОЛЮ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА В
СООТВЕТСТВИИ С КОНВЕНЦИЕЙ ПО ОБМЕРУ СУДОВ 1969 ГОДА**

1 Международная конвенция по обмеру судов 1969 года, которая вступила в силу 18 июля 1982 года, применяется:

- .1 к новым судам, т.е. судам, кили которых были заложены 18 июля 1982 года или после этой даты; и
- .2 к существующим судам, т.е. судам, кили которых были заложены до 18 июля 1982 года, начиная с 18 июля 1994 года,

за исключением того, что для целей применения конвенций СОЛАС, МАРПОЛ и ПДНВ могут применяться следующие временные положения, указанные в пункте 2.

2 В соответствии с временными положениями, принятыми Организацией*, Администрация может по просьбе судовладельца использовать валовую вместимость, определенную в соответствии с национальными правилами до вступления в силу Конвенции по обмеру судов 1969 года, для следующих судов:

- .1 для целей Конвенции СОЛАС:
 - .1 судов, кили которых были заложены до 1 января 1986 года;
 - .2 судов, кили которых были заложены 1 января 1986 года или после этой даты, но до 18 июля 1994 года, в отношении правила IV/3 Конвенции СОЛАС; и
 - .3 грузовых судов валовой вместимостью менее 1600 (как определено в соответствии с национальными правилами обмера), кили которых были заложены 1 января 1986 года или после этой даты, но до 18 июля 1994 года;
- .2 для целей Конвенции МАРПОЛ – судов валовой вместимостью менее 400 (как определено в соответствии с национальными правилами обмера), кили которых были заложены до 18 июля 1994 года.

3 Для судов, к которым применяются вышеупомянутые временные положения, заявление о том, что валовая вместимость измерена в соответствии с национальными правилами обмера, должно быть включено в колонку «ПРИМЕЧАНИЯ» Международного мерительного свидетельства (1969 года) и в сноску к величине валовой вместимости в соответствующих свидетельствах, выданных согласно конвенциям СОЛАС и МАРПОЛ.

4 ИКГСП должен предпринять следующие соответствующие действия при обнаружении недостатков, относящихся к Конвенции по обмеру судов 1969 года:

- .1 если судно не имеет действительного Международного мерительного свидетельства (1969 года), оно теряет все привилегии согласно Конвенции по обмеру судов 1969 года, и государство флага должно быть незамедлительно проинформировано;

* Резолюции А.494(XII) в отношении Конвенции СОЛАС, А.540(13) в отношении Конвенции ПДНВ 1978 года и А.541(13) в отношении Конвенции МАРПОЛ.

- .2 если требуемые примечания и сноски не включены в соответствующие свидетельства судов, к которым применяются временные положения, об этом недостатке должен быть уведомлен капитан; и
- .3 если основные характеристики судна отличаются от тех, которые указаны в Международном мерительном свидетельстве (1969 года), так что это приводит к увеличению валовой вместимости или чистой вместимости судна, то об этом незамедлительно должно быть проинформировано государство флага.

5 Положения о контроле, содержащиеся в статье 12 Конвенции по обмеру судов 1969 года, не включают положение о задержании судна, имеющего действительное Международное мерительное свидетельство (1969 года).

Добавление 11

**РУКОВОДСТВО ДЛЯ ИНСПЕКТОРОВ КОНТРОЛЯ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА
ПО ДИПЛОМИРОВАНИЮ МОРЯКОВ, УКОМПЛЕКТОВАНИЮ ЭКИПАЖЕМ
И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА****1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) была принята в 1974 году и вступила в силу в 1980 году. Аналогичным образом, Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (Конвенция ПДНВ) была принята в 1978 году и вступила в силу в 1984 году. Со времени вступления в силу в обе конвенции несколько раз были внесены изменения.

2 ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Настоящее Руководство предназначено для предоставления рекомендаций по гармонизированному подходу при проверках в рамках контроля судов государством порта (КСГП) в соответствии с правилами V/14 (укомплектование судов экипажами) и I/2 (дипломирование моряков) Конвенции СОЛАС и с главой VIII (часы отдыха) Конвенции ПДНВ с поправками.

3 ПРИМЕНЕНИЕ

3.1 Правило V/14.2 Конвенции СОЛАС применяется только к судам, подпадающим под действие главы I Конвенции СОЛАС. Конвенция ПДНВ с поправками применяется к морякам, работающим на морских судах. Кодекс ПДНВ состоит из обязательной части А и не имеющей обязательного характера части В. Часть В Кодекса ПДНВ не является применимой во время проверки.

3.2 Все пассажирские суда независимо от размера и все прочие суда валовой вместимостью 500 и более должны иметь выданный государством флага документ о минимальном безопасном составе экипажа или его эквивалент.

3.3 Любой новый или отдельные недостаток, относящийся либо к Конвенции СОЛАС, либо к Конвенции ПДНВ, либо к другим конвенциям ИМО, должен, предпочтительно, регистрироваться со ссылкой на эти конвенции.

4 СООТВЕТСТВУЮЩАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Для проверки в контексте настоящего Руководства требуется следующая документация:

Дипломирование моряков

- .1 профессиональный диплом;
- .2 документ специалиста;
- .3 подтверждение признания диплома (подтверждение государства флага);
- .4 документальное подтверждение (только для пассажирских судов);
- .5 медицинское свидетельство;

Укомплектование экипажем

- .6 документ о минимальном безопасном составе экипажа;
- .7 расписание по тревогам;

Часы отдыха

- .8 таблица рабочего расписания судна и/или расписание несения вахты;
и
- .9 отчетные записи о ежедневных часах отдыха.

5 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

5.1 Профессиональный диплом означает диплом, выданный и подтвержденный капитанам, лицам командного состава и радиооператорам Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) в соответствии с положениями глав II, III, IV или VII Конвенции ПДНВ и дающий право его законному владельцу работать в той должности и выполнять связанные с этим функции на том уровне ответственности, которые указаны в дипломе.

5.2 Документ специалиста означает диплом, иной чем профессиональный диплом, выданный моряку, в котором указано, что соответствующие требования относительно подготовки, компетентности или работы на судах, содержащиеся в Конвенции ПДНВ, выполнены.

5.3 Документальное подтверждение означает документы, иные чем профессиональный диплом или документ специалиста, используемые для установления того, что выполнены соответствующие требования Конвенции ПДНВ 1978 года с поправками. Документальное подтверждение, требуемое Конвенцией ПДНВ 1978 года с поправками, выдается только для персонала, который отвечает минимальным обязательным требованиям для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава, а также другого персонала пассажирских судов (правило V/2).

5.4 Используются следующие сокращения:

- .1 ПД (профессиональный диплом);
- .2 ДС (документ специалиста); и
- .3 MSMD (документ о минимальном безопасном составе экипажа).

6 ПРОВЕРКА СУДНА

6.1 Подготовка до визита на судно

6.1.1 С учетом типа, размера, мощности двигателя и других сведений о судне инспектор контроля судов государством порта (ИКСГП) должен знать соответствующие требования правила V/14 Конвенции СОЛАС и Конвенции ПДНВ.

6.1.2 ИКСГП должен знать, что резолюции являются документами необязательного характера и не применимы по время проверки КСГП.

6.1.3 ИКСГП должен также установить, является ли государство флага стороной Конвенции ПДНВ с поправками. Если государство флага не является стороной Конвенции

или если является, но не указано в циркуляре MSC.1/Circ.1163, требуется проведение более детальной проверки.

6.2 Первоначальная проверка

Свидетельства и документы моряков

6.2.1 ИКСГП должен проверить применимые документы, указанные в разделе 4.

6.2.2 Проверка должны быть ограничены верификацией того, что работающие на судне моряки, для которых требуется иметь дипломы, имеют соответствующие профессиональные дипломы, документы специалиста и документальные подтверждения, выданные в соответствии с главами II, III, IV, V, VI и VII Конвенции ПДНВ 1978 года с поправками, а также выданные государством флага подтверждения этих документов, льготные разрешения или документальное доказательство того, что Администрации государства флага направлен запрос о подтверждении, если это применимо. Эти документы являются подтверждением того, что вся требуемая подготовка успешно пройдена и достигнут требуемый стандарт компетентности.

6.2.3 В ходе верификации дипломов и документов моряков ИКСГП должен подтвердить, что они соответствуют характеристикам судна, его эксплуатации, а также должностям, занимаемым моряками.

6.2.4 В соответствии с положениями пункта 2 статьи VI Конвенции ПДНВ дипломы капитанов и членов командного состава должны подтверждаться выдающей документы Администрацией в той форме, как предписано правилом I/2 Приложения к Конвенции.

6.2.5 Диплом может быть выдан как единый диплом с включением необходимых подтверждений. Если осуществляется такое включение, следует использовать форму, приведенную в пункте 1 раздела A-I/2 Кодекса ПДНВ.

6.2.6 Подтверждение также может выдаваться в виде отдельного документа. В таком случае следует использовать форму, приведенную в пункте 2 раздела A-I/2 Кодекса ПДНВ.

6.2.7 Однако Администрация может использовать иной формат для дипломов и подтверждений, не предусмотрен в разделе A-I/2 Кодекса ПДНВ, при условии что, как минимум, требуемая информация представлена латинским шрифтом и арабскими цифрами. Разрешенные отступления представлены в пункте 4 раздела A-I/2 Кодекса ПДНВ.

6.2.8 Дипломам и подтверждениям, выданным в качестве отдельных документов, должен быть присвоен уникальный номер за исключением того, что подтверждениям о выдаче диплома может быть назначен тот же номер, что и соответствующему диплому, при условии, что этот номер является уникальным.

6.2.9 В дипломах и подтверждениях, выданных в качестве отдельных документов, должна быть указана дата истечения срока действия. Дата истечения срока действия подтверждения, выданного в качестве отдельного документа, не должна превышать 5 лет с даты выпуска и никогда не может превышать срок действия диплома.

6.2.10 Требуется, чтобы ДС, выданный капитану или лицу командного состава в соответствии с правилом V/1-1 или V/1-2, а также ПД, выданный государством, иным чем государство флага судна, на котором работает моряк, признавались государством флага судна. В случае установления ИКСГП того факта, что государство флага признало ПД или ДС, выданные стороной, не указанной в циркуляре MSC.1/Circ.1163, от Администра-

ции флага следует запросить разъяснений. В соответствии с пунктом 4 правила I/10 Конвенции ПДНВ дипломы, выданные государством, не являющимся стороной Конвенции, или по поручению такого государства, не должны признаваться Администрацией государства флага судна.

6.2.11 Администрация, которая в соответствии с правилом I/10 признала ПД или ДС, выданные капитанам или лицам командного состава, должна подтвердить свое признание такого диплома. Форма такого подтверждения содержится в пункте 3 раздела A-I/2 Кодекса ПДНВ.

6.2.12 Неправильная формулировка или отсутствие необходимой информации могут вызвать подозрение относительно достоверности дипломов или подтверждений.

6.2.13 Подтверждениям признания диплома должны назначаться уникальные номера, однако им может назначаться тот же номер, что и соответствующему диплому, при условии что этот номер уникальный.

6.2.14 В подтверждении признания диплома должна указываться дата истечения срока действия. Дата истечения срока действия подтверждения признания никогда не может наступать позже даты истечения срока действия диплома, признание которого подтверждается.

6.2.15 В подтверждении должно указываться качество, в котором владелец диплома уполномочен работать, в терминах, идентичных тем, которые используются в применимых требованиях Администрации о безопасном укомплектовании экипажем. Это может стать причиной небольших расхождений в терминологии между оригиналом ПД и подтверждением признания.

6.2.16 Моряки должны иметь при себе на судне оригинал ПД, а также любые оригиналы подтверждения признания. Подтверждение признания диплома не должно давать моряку право работать в более высокой должности, нежели предусмотрено оригиналом ПД.

6.2.17 Если того требуют обстоятельства, Администрация государства флага может разрешить моряку работать в течение не более трех месяцев на судах, имеющих право плавать под ее флагом, если он является владельцем действительного ПД, выданного другой стороной и действительного для работы на судах этой другой стороны. В случае такой ситуации должно иметься в наличии документальное доказательство того, что Администрации государства флага направлено заявление о подтверждении. Это часто называется «подтверждением о получении заявления» (CRA). Данное положение позволяет Администрациям разрешать морякам работать на их судах в течение того времени, когда проводится обработка заявления о признании.

6.2.18 Если истек срок действия подтверждения признания или профессионального диплома или если соответствующий документ не выдан, или если отсутствует документальное доказательство того, что подано заявление о подтверждении, ИКСГП должен рассмотреть вопрос о том, отвечает ли судно правилу I/4.1.2 Конвенции ПДНВ в том отношении, что количество моряков, работающих на судне, и их дипломов соответствуют применимым требованиям государства флага о безопасном укомплектовании судов экипажами. Это обстоятельство может быть сочтено недостатком в соответствии с правилом I/4.2.4, который необходимо устранить до отхода судна, в противном случае судно может быть задержано. Осуществляющий контроль инспектор должен незамедлительно уведомить в письменном виде капитана судна и консула, или, в его отсутствие – ближайшего дипломатического представителя морского органа власти государства, под

флагом которого судно имеет право плавать, с тем чтобы были немедленно предприняты соответствующие действия.

6.2.19 В случае подозрения относительно интоксикации капитанов, лиц командного состава и/или других моряков при выполнении своих назначенных обязанностей по вопросам безопасности, охраны или защиты окружающей среды должны быть уведомлены соответствующие власти государства порта и флага в соответствии с главами 3 и 4 Процедур контроля судов государством порта.

6.2.20 Моряки должны иметь действительное медицинское свидетельство и должны пройти соответствующую процедуру ознакомления на судне. Если членам экипажа назначены какие-либо обязанности в области безопасности, охраны или защиты окружающей среды, они должны получить подготовку и иметь квалификации для выполнения таких обязанностей в соответствии с применимой главой Кодекса ПДНВ.

6.2.21 В соответствии с пунктом 5 раздела A-VI/1 Кодекса ПДНВ администрация государства флага может освободить моряков, работающих на судах, иных чем пассажирские суда валовой вместимостью более 500, совершающие международные рейсы, и танкеры, от выполнения некоторых требований указанного раздела.

Состав экипажа

6.2.22 ИКСПГ должен ознакомиться с применимыми документами, как указано в разделе 4.

6.2.23 Руководящими принципами осуществления контроля государством порта в отношении укомплектования иностранного судна экипажем должны быть:

- .1 верификация того, что количество работающих на судне моряков и их дипломы находятся в соответствии с применимыми требованиями государства флага по безопасному укомплектованию экипажем; и
- .2 верификация того, что судно и его персонал отвечают международным положениям, установленным в конвенциях СОЛАС и ПДНВ.

6.2.24 Если судно укомплектовано экипажем в соответствии с MSMD или эквивалентным документом, выданным государством флага, ИКСГП должен признать, что судно безопасно укомплектовано экипажем, за исключением случаев, когда документ явно выдан без учета принципов, содержащихся в соответствующих документах, и в этом случае ИКСГП должен проконсультироваться Администрацией государства флага.

6.2.25 Если Администрация государства флага не выдала документ о безопасном укомплектовании или его эквивалент вследствие размера судна, ИКСПГ должен проверить ПД, ДС членов экипажа и соответствующие подтверждения государством флага и сравнить их с требованиями Конвенции ПДНВ. В отношении количества моряков ИКСГП должен полагаться на свои профессиональные знания с учетом главы VIII Конвенции и Кодекса ПДНВ, а также продолжительности и района следующего рейса, с тем чтобы определить, может ли этот рейс быть выполнен безопасным образом. ИКСГП должен принять к сведению количество моряков на судне во время предыдущего рейса как еще один индикатор уровня укомплектования экипажем для данного судна. ИКСГП должен проконсультироваться с Администрацией государства флага, если требуется дополнительная информация.

6.2.26 Если истек срок действия подтверждения признания, или подтверждение не выдано или отсутствует документальное доказательство того, что посла запрос о подтверждении признания, ИКСГП должен рассмотреть вопрос о том, соответствует ли судно применимым требованиям по безопасному укомплектованию экипажем Администрации государства флага. Если ИКСГП требуется какая-либо дополнительная информация, необходимо проконсультироваться с Администрацией государства флага.

2.2.27 Если государство флага не отвечает на запрос, это должно считаться явным основанием для проведения более детальной проверки, с тем чтобы убедиться, что численность и состав экипажа соответствуют принципам, установленным в пункте 6.2.23, выше. Судну должно разрешаться выйти в море лишь в том случае, если это безопасно, принимая во внимание критерии для задержания, указанные в разделе 7.3. В любом таком случае применяемые минимальные стандарты не должны быть более строгими, чем стандарты, применяемые к судам, плавающим под флагом государства порта.

Часы отдыха

6.2.28 Все лица, назначенные выполнять обязанности вахтенного помощника капитана или лица рядового состава, входящего в состав вахты, а также лица, назначенные выполнять обязанности, связанные с обеспечением безопасности и охраны, а также предотвращением загрязнения, должны иметь следующие периоды отдыха:

- .1 не менее 10 часов отдыха в течение любого 24-часового периода; и
- .2 77 часов в течение любого 7-дневного периода.

6.2.29 Часы отдыха могут быть разделены не более чем на два периода, один из которых должен иметь продолжительность по меньшей мере 6 часов, а промежутки между периодами отдыха не должны превышать 14 часов.

6.2.30 ИКСГП должен проверить применимые документы, указанные в разделе 4. А именно, расписание несения вахты и отчетные записи о ежедневных часах отдыха. ИКСГП может проверить личный экземпляр отчетных записей моряка в отношении часов отдыха, которые ведутся моряками на судне, чтобы удостовериться в точности отчетных записей.

6.2.31 Расписание несения вахты должно быть составлено в стандартном формате¹, находиться в легкодоступном для экипажа месте, быть составлено на рабочем языке или языках судна и на английском языке.

6.2.32 Записи о ежедневных часах отдыха должны вестись в стандартном формате¹, быть составлены на рабочем языке или языках судна и на английском языке.

6.2.33 ИКСГП должен проверить, чтобы моряки, прибывающие по вызову, в случае, например, необслуживаемого машинного помещения, получали достаточный период отдыха в качестве компенсации, если обычный период отдыха прерывается из-за вызовов для проведения работ.

6.2.34 При оценке часов отдыха ИКСГП должен принимать во внимание любые возникшие чрезвычайные условия, вследствие которых морякам выполнять работу в течение сверхурочного времени в целях срочного обеспечения безопасности судна. В таких случаях необходимо обратиться за консультацией к капитану и получить разъяснение в

¹ Могут использоваться *Руководящие принципы ИМО /МОТ по установлению графиков внутреннего трудового распорядка на борту судна и форм учетных записей продолжительности рабочего времени и времени отдыха моряков.*

отношении того, как морякам, которых это коснулось, были предоставлены надлежащие периоды отдыха.

6.2.35 Администрации государства флага могут предоставить исключения из требований пунктов 6.2.28.2 и 6.2.29, выше, на последовательный период не более двух недель, при условии что период отдыха моряков составляет не менее 70 часов в течение любого 7-дневного периода.

6.3 Явные основания

6.3.1 Термин «явные основания» определен в разделе 1.7.2 *Процедур контроля судов государством порта*.

6.3.2 В дополнение к общим примерам явных оснований в разделе 2.4 *Процедур* представленные ниже конкретные обстоятельства считаются факторами, которые являются причиной проведения более детальной проверки:

- .1 столкновение судна, посадка на мель или касание грунта; или
- .2 судно, будучи на ходу, на якоре или у причала, произвело сброс веществ, который, согласно любой международной конвенции, является незаконным; или
- .3 судно производило беспорядочное или опасное маневрирование, не соблюдая мер по установлению путей движения, принятых ИМО, или безопасной навигационной практики и процедур; или
- .4 судно в других отношениях эксплуатируется таким образом, что это создает опасность для людей, имущества или окружающей среды или нарушает защищенность; или
- .5 незаконные или сфальсифицированные дипломы или отчетные записи; или
- .6 государство не реагирует на запросы о разъяснении требований по укомплектованию экипажем; или
- .7 несоблюдение требований государства флага с отношении несения вахты (например, требования государства флага в отношении того, чтобы определенные члены рядового состава находились на мостике/ в машинном отделении во время проведения конкретных операций); или
- .8 неспособность члена(ов) экипажа исполнять назначенные им обязанности во время учений по оставлению судна или по борьбе с пожаром; или
- .9 неспособность вахтенного(ых) помощника(ов) капитана общаться с ИКСГП по-английски; или
- .10 неспособность члена(ов) экипажа осуществлять эксплуатацию судового оборудования, как необходимо для проведения эксплуатационных испытаний, как требуется в ходе общего осмотра; или
- .11 на основании личных наблюдений в ходе проверки, явные свидетельства того, что капитан и/или экипаж не ознакомлены со своими конкрет-

- ными обязанностями и с устройством судна, его установками, оборудованием, процедурами и характеристиками, которые связаны с выполнением их обычных обязанностей или обязанностей в чрезвычайной ситуации; или
- .12 свидетельства того, что ключевые члены экипажа не способны общаться или координировать действия между собой или с другими лицами на судне; или
 - .13 невыполнение положений относительно часов отдыха /годности к выполнению обязанностей; или
 - .14 жалобы, полученные от моряка или осведомленной стороны; или
 - .15 капитан, лицо командного или рядового состава на судне имеют диплом, выданный страной, которая не ратифицировала Конвенцию ПДНВ.

6.4 Более детальная проверка

6.4.1 ИКСГП должен верифицировать:

- .1 что морякам был предоставлен достаточный отдых и что в иных отношениях они готовы для выполнения обязанностей к началу первой вахты в начале запланированного рейса и для последующего несения поочередной вахты. Для этого можно провести сравнение отчетных записей по ежедневным часам отдыха с требованиями Конвенции ПДНВ за достаточно длительный период, в который должен входить, по меньшей мере, если это возможно, семидневный период, непосредственно предшествующий отходу. Период отдыха должен соответствовать фактическим часам работы;
- .2 достаточное количество дипломов из всех отделений, с тем чтобы продемонстрировать, что судно и состав экипажа отвечают требованиям Конвенции ПДНВ; и
- .3 что расписание ходовой или машинной вахта соответствует требованиям для судна, указанным в MSMD государством флага, требованиям правила VIII/2 Конвенции ПДНВ и раздела A-VIII/2 Кодекса ПДНВ.

6.4.2 Оценка моряков может проводиться в рамках контроля судов государством порта, если имеются явные основания полагать, что, в результате какой-либо из ситуаций, предусмотренных в пунктах 6.3.2.1–6.3.2.4, не поддерживается способность моряков судна обеспечивать несение вахты и стандарты защищенности, что применимо, как это требуется Конвенцией ПДНВ:

- .1 процедура оценки, предусмотренной пунктом 1.3 правил I/4 Конвенции ПДНВ, должна проводиться в форме верификации того, что члены экипажа, от которых требуется проявление компетентности, обладают фактически необходимыми навыками, требуемыми для конкретной ситуации;
- .2 при проведении такой оценки следует помнить, что судовые процедуры связаны с Международным кодексом управления безопасностью (МКУБ) и что положения Конвенции ПДНВ ограничены вопросами компетентности для безопасного выполнения этих процедур;

- .3 процедуры контроля согласно Конвенции ПДНВ должны быть ограничены стандартами компетентности отдельных моряков на судне и их навыками, относящимися к несению вахты, как определено в части А Кодекса ПДНВ. Оценка компетентности на судне должна начинаться с проверки дипломов моряков;
- .4 несмотря на проверку дипломов, для оценки согласно пункту 1.3 правила I/4 Конвенции ПДНВ может потребоваться, чтобы моряк продемонстрировал соответствующую компетентность на рабочем месте. Такая демонстрация может включать проверку того, что соблюдены эксплуатационные требования в отношении стандартов несения вахты и в рамках компетентности моряка обеспечено надлежащее реагирование на случай чрезвычайной ситуации;
- .5 при оценке должны использоваться только методы демонстрации компетентности наряду с критериями их оценки и сферой стандартов, которые приведены в части А Кодекса ПДНВ. Если существуют сомнения относительно знаний по эксплуатации оборудования, необходимо обратиться с просьбой к ответственному лицу командного состава или члену экипажа выполнить функциональное испытание. Невозможность выполнить функциональное испытание может свидетельствовать об отсутствии ознакомления или компетентности;
- .6 оценка компетентности, относящейся к вопросам охраны, должна проводиться только при наличии явных оснований для моряков, имеющих конкретные относящиеся к охране обязанности, как предусмотрено в главе XI-2 Конвенции СОЛАС органом власти, занимающимся вопросами охраны. Во всех прочих случаях она должна быть ограничена верификацией дипломов и/или подтверждений моряков.

7 ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ

7.1 Возможные действия

Возможные действия, которые должны быть рассмотрены ИКСГП для проведения контроля в соответствии с конвенциями ПДНВ или СОЛАС, могут предполагать следующее:

- .1 проведение контроля в отношении касающейся судна документации; и
- .2 проведение контроля в отношении документации, относящейся к отдельным морякам на судне.

7.2 Возможные недостатки

Следующие перечень возможных недостатков не является исчерпывающим:

Документация моряков:

- .1 отсутствие ПД, ДС, подтверждений государства флага или доказательства того, что направлена заявка на подтверждение (правила I/4.2.1 и I/10 Конвенции ПДНВ);
- .2 требования о специальной подготовке: не представлены обязательная начальная или подготовка по расширенной программе или подтверждение;

- .3 отсутствуют доказательства начальной подготовки или иных профессиональных дипломов, если не включено в квалификационный диплом (правила VI/1, VI/1.2, VI/3, VI/4 и VI/6 Конвенции ПДНВ); и
- .4 информация о том или свидетельство того, что капитан или экипаж не ознакомлены с основными судовыми операциями, относящимися к безопасности судов или предотвращению загрязнения, или что такие операции не выполнялись.

Укомплектование экипажем:

- .5 отсутствие документа о минимальном безопасном составе экипажа (MSMD), либо несоответствие состава экипажа (количество или квалификации) MSMD (правило I/4.2.2 Конвенции ПДНВ и правило V/14 Конвенции СОЛАС); и
- .6 несущее вахту лицо, не имеющее квалификации (правило I/4.2.4 Конвенции ПДНВ).

Часы отдыха:

- .7 не вывешено или не выполняется расписание несения вахты (правила I/4.2.3 и I/4.2.5 Конвенции ПДНВ и раздел A-VIII/1.5 Кодекса ПДНВ);
- .8 отсутствие графиков трудового распорядка на судне или отчетных записей о часах отдыха моряков (A-VIII/1.7 Кодекса ПДНВ);
- .9 отчетные записи о часах отдыха являются неточными или неполными (A-VIII/1.7 Кодекса ПДНВ); и
- .10 лица, несущие вахту, получают менее 10 часов отдыха в течение любого 24-часового периода (т. е. работают свыше 14 часов) или 77 часов отдыха в течение любого 7-дневного периода (A-VIII/1 Кодекса ПДНВ).

7.3 Недостатки, обуславливающие задержание

7.3.1 В правиле I/4 Конвенции ПДНВ с поправками содержится исчерпывающий перечень оснований для задержания:

- .1 отсутствие у моряков какого-либо диплома, надлежащего диплома, действительного льготного разрешения или документального доказательства того, что Администрации представлена заявка на подтверждение в соответствии с пунктом 5 правила I/10;
- .2 несоответствие применимым требованиям Администрации о безопасном составе экипажа;
- .3 организация ходовой навигационной или машинной вахты не соответствует требованиям, установленным для судна Администрацией;
- .4 отсутствие в составе вахты лица, имеющего квалификацию для эксплуатации оборудования, необходимого для безопасного мореплавания, осуществления радиосвязи в целях безопасности или предотвращения загрязнения моря; и

- .5 отсутствие возможности обеспечить первую вахту в начале рейса и последующие сменяющие вахты лицами, которые имели достаточный отдых и в иных отношениях пригодны к выполнению обязанностей.

7.3.2 Ниже перечислены другие основания для задержания:

Относящиеся к судну:

- .1 не представлен MSMD или его эквивалент (правило V/14.2 Конвенции СОЛАС); и
- .2 на судне отсутствуют отчетные записи о ежедневных часах отдыха (A-VIII/1.7 Кодекса ПДНВ); и

Документация моряков:

- .3 отсутствие ПД или серьезные расхождения в ПД (правило I/4.2.1 Конвенции ПДНВ);
- .4 отсутствие на вахте радиооператора (общего/ ограниченного ГМССБ), имеющего дипломы и подтверждения (правила I/4.2.1, I/4.2.2, I/4.2.3, I/4.2.4 и II/1.2.1 Конвенции ПДНВ);
- .5 отсутствие документации для персонала, имеющего назначенные обязанности в области безопасности, охраны и вопросов морской среды (правила I/4.2.1, I/4.2.2, I/4.2.3 и I/4.2.4 Конвенции ПДНВ);
- .6 срок действия свидетельств истек (правило I/4.2.1 Конвенции ПДНВ), в отношении медицинских свидетельств см. также правила I/9.6 и I/9.7 Конвенции ПДНВ; и
- .7 свидетельство того, что диплом получен незаконным образом или что владелец диплома не является тем лицом, которому этот диплом был первоначально выдан.

7.4 Действия, которые необходимо рассмотреть

Относящиеся к судну

7.4.1 Если фактическое количество членов экипажа или его состав не соответствуют документу об укомплектовании экипажем, контроль судов государством порта должен запросить рекомендации государства флага о том, следует ли разрешить судну выйти в рейс при существующем количестве членов экипажа и составе экипажа. Такой запрос и ответ на него должны быть выполнены наиболее удобным и быстрым способом, любая из сторон может запросить документ в письменной форме. Если фактическое количество членов экипажа или его состав не приведены в соответствие с MSMD или если государство флага не рекомендует судну выход в море, может быть рассмотрен вопрос о задержании судна после рассмотрения критериев, приведенных в разделе 7.3.

7.4.2 До задержания судна ИКСГП должен рассмотреть следующее:

- .1 продолжительность и характер предполагаемого рейса или эксплуатации;
- .2 создает ли недостаток опасность для судов, находящихся на судне людей или для окружающей среды;
- .3 могут ли соблюдаться соответствующие периоды отдыха экипажа;

- .4 размеры и тип судна и предусмотренное оборудование; и
- .5 характер груза.

Относящиеся к недостатку

7.4.3 Если укомплектование экипажем не соответствует MSMD, не могут быть представлены подтверждения государства флага или «документальное подтверждение заявления» государство порта при наличии возможности должно проконсультироваться с государством флага с учетом разницы во времени или других обстоятельств. Однако если нет возможности установить связь с государством флага, государство порта должно в письменном виде незамедлительно уведомить капитана судна и консула или, в его отсутствие, ближайшего дипломатического представителя или морской орган власти государства, под флагом которого судно имеет право плавать, с тем чтобы было возможным предпринять необходимые действия.

7.4.4 В случаях если на вахте дежурит моряк, не имеющий соответствующих квалификаций, и/или не соблюдается график несения вахты, должно быть извещено государство флага и такой факт может рассматриваться как относящийся к МКУБ недостаток.

7.4.5 В случаях если на вахте дежурит моряк, не имеющий квалификации для выполнения определенной операции, выполнение этой операции должно быть немедленно остановлено.

8 ПРИМЕЧАНИЕ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ОТЧЕТА О НЕДОСТАТКАХ

ИКСГП должен осознавать, что помимо конвенция СОЛАС И ПДНВ другие международные документы могут быть применимы. ИКСГП должен принять решение о том, какой из них является наиболее соответствующим ситуации.

Приложение

Таблица В-1/2

**Перечень дипломов или документальных подтверждений,
требуемых согласно Конвенции ПДНВ**

В нижеприведенном перечне указаны все дипломы или документальные подтверждения согласно Конвенции ПДНВ, которые дают владельцу право выполнять определенные функции на судах. Дипломы подпадают под требования правила 1/2 относительно языка и их наличия в оригинале.

Перечень также содержит ссылки на определенные правила и требования по подтверждению, регистрации и подтверждению действительности.

Правило Конвенции ПДНВ	Тип диплома	Подтверждение, удостоверяющее признание диплома ¹	Регистрация ²	Подтверждение действительности ³
II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2	Профессиональный диплом – для капитанов, лиц командного состава и радиооператоров ГМССБ	Да	Да	Да
II/4, III/4, VII/2	Документ специалиста – для лиц рядового состава, должным образом дипломированных для несения ходовой навигационной или машинной вахты	Нет	Да	Нет
II/5, III/5, III/7, VII/2	Документ специалиста – для лиц рядового состава, должным образом дипломированных в качестве матроса первого класса, моториста первого класса или электрика	Нет	Да	Нет
V/1-1, V/1-2	Документ специалиста или подтверждение профессионального диплома – для капитанов и лиц командного состава нефтяных танкеров, танкеров-химовозов или газовозов	Да	Да	Да
V/1-1, V/1-2	Документ специалиста – для лиц рядового состава нефтяных танкеров, танкеров-химовозов или газовозов	Нет	Да	Нет
V/2	Документальное подтверждение – подготовка для капитанов, лиц командного и рядового состава и другого персонала, работающих на пассажирских судах	Нет	Нет	Нет о ⁴
VI/1	Документ специалиста ⁵ – начальная подготовка	Нет	Да	Да ⁶

Правило Конвенции ПДНВ	Тип диплома	Подтверждение, удостоверяющее признание диплома ¹	Регистрация ²	Подтверждение действительности ³
VI/2	Документ специалиста ⁵ – спасательные шлюпки и плоты, дежурные шлюпки и скоростные дежурные шлюпки	Нет	Да	Да ⁶
VI/3	Документ специалиста ⁵ – современные методы борьбы с пожаром	Нет	Да	Да ⁶
VI/4	Документ специалиста ⁵ – первая медицинская помощь и медицинский уход	Нет	Да	Нет
VI/5	Документ специалиста – лицо командного состава судна, ответственное за охрану	Нет	Да	Нет
VI/6	Документ специалиста ⁷ – подготовка по вопросам информированности в области охраны или подготовка в области охраны для моряков с назначенными обязанностями по охране	Нет	Да	Нет

Примечания:

- 1 *Подтверждение, удостоверяющее признание диплома*, означает подтверждение в соответствии с пунктом 7 правила I/2.
- 2 *Требуется ли регистрация* означает включение в реестр или реестры в соответствии с пунктом 14 правила I/2.
- 3 *Подтверждение действительности диплома* означает установление постоянной профессиональной компетентности в соответствии с правилом I/11 или сохранение требуемых стандартов компетентности в соответствии с разделами A-VI/1–A-VI/3, в зависимости от случая.
- 4 Как требуется пунктом 3 правила V/2, моряки, которые прошли подготовку в области «управления неорганизованными массами людей», «управления в критических ситуациях и подготовки в вопросах поведения человека» или «безопасности пассажиров, безопасности груза и целостности корпуса», должны через промежутки времени, не превышающие пяти лет, проходить соответствующие курсы повышения квалификации или представить доказательство того, что в течение пяти предшествующих лет они достигли требуемого стандарта компетентности.
- 5 Профессиональные дипломы, выдаваемые в соответствии с правилами II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6 и VII/2, включают требования к профессиональным навыкам в области «начальной подготовки», «спасательных шлюпок и плотов и дежурных шлюпок, не являющихся скоростными дежурными шлюпками», «современных методов борьбы с пожаром» и «первой медицинской помощи», и поэтому от владельцев упомянутых профессиональных дипломов не требуется

иметь документы специалиста в отношении сфер компетентности, указанных в главе VI.

- 6 В соответствии с разделами A-VI/1, A-VI/2 и A-VI/3 моряки должны через каждые пять лет представлять доказательство того, что они сохраняют требуемые стандарты компетентности.
- 7 В случаях, когда в квалификацию для подлежащего выдаче диплома не включена подготовка по вопросам информированности в области охраны или подготовка по назначенным обязанностям по охране.

Добавление 12

ПЕРЕЧЕНЬ СВИДЕТЕЛЬСТВ И ДОКУМЕНТОВ

Перечень свидетельств и документов, которые в применимой степени должны проверяться во время проверки, упомянутой в пункте 2.2.3 (в зависимости от случая):

- 1 Международное мерительное свидетельство (1969 года);
- 2 Акты предыдущих проверок в рамках контроля судов государством порта;
- 3 Свидетельство о безопасности пассажирского судна (правило I/12 Конвенции СОЛАС);
- 4 Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции (правило I/12 Конвенции СОЛАС);
- 5 Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (правило I/12 Конвенции СОЛАС);
- 6 Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию (правило I/12 Конвенции СОЛАС);
- 7 Свидетельство о безопасности грузового судна (правило I/12 Конвенции СОЛАС);
- 8 В отношении пассажирских судов ро-ро – информация об отношении A/A_{max} (правило II-1/8-1 Конвенции СОЛАС)*;
- 9 Схемы и буклеты по борьбе за живучесть (правило II-1/19 Конвенции СОЛАС);
- 10 Информация об остойчивости (правила II-1/5 и II-1/5-1 Конвенции СОЛАС и правило 10 Конвенции ГМ 66/88);
- 11 Буклет и информация по маневрированию (правило II-1/28 Конвенции СОЛАС);
- 12 Подтверждение годности судна к эксплуатации с безвахтенным обслуживанием машинных помещений (БМП) (правило II-1/46.3 Конвенции СОЛАС);
- 13 Стационарные системы газового пожаротушения – грузовые помещения: Свидетельство об изъятии и любой перечень грузов (правило II-2/10.7.1.4 Конвенции СОЛАС);
- 14 Схема/буклет противопожарной защиты (правила II-2/15.2.4 и II-2/15.3.2 Конвенции СОЛАС);
- 15 Буклет по эксплуатационной пожарной безопасности (правило II-2/16.2 Конвенции СОЛАС);
- 16 Манифест или грузовой план по опасным грузам (правила VII/4 и VII/7-2 Конвенции СОЛАС; правило 4 Приложения III к Конвенции МАРПОЛ);
- 17 Документ о соответствии специальным требованиям к судам, занятым перевозкой опасных грузов (правило II-2/19.4 Конвенции СОЛАС);

* См. резолюцию 1 Конференции СОЛАС 1995 года.

- 18 Отчетные записи о подготовке, учениях и поддержании уровня на судне (правила II-2/15.2.2.5 и III/19.3 и III/19.5 и III/20.6 и III/20.7 Конвенции СОЛАС);
- 19 Документ о минимальном безопасном составе экипажа (правило V/14.2 Конвенции СОЛАС);
- 20 План взаимодействия с поисково-спасательными службами для пассажирских судов, занятых на постоянных маршрутах (правило V/7.3 Конвенции СОЛАС);
- 21 Протокол испытания на соответствие ЛРИТ (правило V/19-1.6 Конвенции СОЛАС);
- 22 Копия Документа о соответствии, выданного испытательной организацией, в котором указывается дата подтверждения соответствия и применимые эксплуатационные требования к ПРД (прибору регистрации данных о рейсе) (правило V/18.8 Конвенции СОЛАС);
- 23 Для пассажирских судов – Перечень ограничений, касающихся эксплуатации (правило V/30.2 Конвенции СОЛАС);
- 24 Наставление по креплению груза (правила VI/5.6 и VII/5 Конвенции СОЛАС; MSC.1/Circ.1353);
- 25 Буклет навалочного судна (правила VI/7.2 и XII/8 Конвенции СОЛАС);
- 26 План погрузки/выгрузки для навалочных судов (правило VI/7.3 Конвенции СОЛАС);
- 27 Документ о разрешении на перевозку зерна и наставление по погрузке зерна (правило VI/9 Конвенции СОЛАС; раздел 3 Международного кодекса по перевозке зерна);
- 28 Свидетельство о годности судна к перевозке груза ОЯТ (Международный кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в упаковке на судах) (правило VII/16 Конвенции СОЛАС и правило 1.3 Кодекса ОЯТ);
- 29 Копия Документа о соответствии (ДОС), выданного согласно Международному кодексу по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ) (правило IX/4.2 Конвенции СОЛАС; пункт 13 МКУБ);
- 30 Свидетельство об управлении безопасностью (СОУБ), выданное согласно Международному кодексу по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (правило IX/4.3 Конвенции СОЛАС; пункт 13 МКУБ);
- 31 Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна и Разрешение на эксплуатацию высокоскоростного судна (правило X/3.2 Конвенции СОЛАС и правила 1.8.1 и 1.9 Кодекса ВС 94/00);
- 32 Журнал непрерывной регистрации истории судна (правило XI-1/5 Конвенции СОЛАС);
- 33 Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом или Свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом, в зависимости от того, что применимо (правило 1.5.4 Кодекса МКГ или правило 1.6 КГ);

- 34 Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом, в зависимости от того, что применимо (правило 1.5.4 Кодекса МКХ и правило 1.6.3 Кодекса КХ);
- 35 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (правило 7.1 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ);
- 36 Подшивки актов расширенных освидетельствований (для навалочных судов или нефтяных танкеров) (правило XI-1/2 Конвенции СОЛАС и пункты 6.2 и 6.3 приложения А, часть А и часть В, и приложения В, часть А и часть В, Кодекса ПРО 2011 года);
- 37 Части I и II журнала нефтяных операций (правила 17 и 36 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ);
- 38 Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами (правило 17 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ);
- 39 Акт о соответствии – система оценки состояния (СОС) (правила 20.6 и 21.6.1 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ);
- 40 Для нефтяных танкеров – записи системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти за последний балластный рейс (правило 31.2 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ);
- 41 Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (правило 37.1 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ);
- 42 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом (ВЖВ) (правило 9.1 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ);
- 43 Журнал грузовых операций (правило 15 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ);
- 44 Руководство по методам и устройствам (танкеры-химовозы) (правило 14.1 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ);
- 45 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (Свидетельство ISPP) (правило 5.1 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ);
- 46 План управления ликвидацией мусора (правило 10 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ);
- 47 Журнал операций с мусором (правило 10 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ);
- 48 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды (Свидетельство IAPP) (правило 6.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ);
- 49 Процедура перехода с одного судового топлива на другое и журнал регистрации перехода с одного жидкого топлива на другое (правило 14.6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ);
- 50 Свидетельство об одобрении типа инсинератора (правило 16.6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ);

-
- 51 Накладные на поставку бункерного топлива и репрезентативные образцы (правила 18.6 и 18.8.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ);
 - 52 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды из двигателя (Свидетельство EIAPP) (правило 2.1.1.1 Технического кодекса по NO_x 2008 года);
 - 53 Техническая документация (правило 2.3.4 Технического кодекса по NO_x 2008 года);
 - 54 Журнал параметров двигателя (правило 2.3.7 Технического кодекса по NO_x 2008 года);
 - 55 Международное свидетельство о грузовой марке (1966 года) (ст. 16.1 Конвенции ГМ 66/88);
 - 56 Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки (ст. 16.2 Конвенции ГМ 66/88);
 - 57 Свидетельства для капитанов, лиц командного и рядового состава, выданные согласно Конвенции ПДНВ (ст. VI, правило I/2 Конвенции ПДНВ и раздел A-I/2 Кодекса ПДНВ);
 - 58 Отчетные записи о часах отдыха и таблица с указанием внутреннего трудового распорядка на борту судна (раздел A-VIII/1.5 и 1.7 Кодекса ПДНВ и ст. 5.7, ст. 8.1 Конвенции МОТ № 180 и стандарт A.2.3.10 и A.2.3.12 КТМС 2006 года);
 - 59 Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (ст. VII.2 Конвенции КГО 69/92);
 - 60 Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (ст. 7.2 Конвенции о загрязнении бункерным топливом 2001 года);
 - 61 Международное свидетельство об охране судна (МСОС) или Временное международное свидетельство об охране судна (часть A/19 и добавления Кодекса ОСПС);
 - 62 Регистрация противообрастающей системы (правило 2 Приложения 4 к Конвенции ПОС 2001 года);
 - 63 Международное свидетельство о противообрастающей системе (Свидетельство IAFS) (правило 2 Приложения 4 к Конвенции ПОС 2001 года); и
 - 64 Декларация о противообрастающей системе (правило 5 Приложения 4 к Конвенции ПОС 2001 года);
 - 65 Техническая документация покрытия (правило II-1/3-2 Конвенции СОЛАС);
 - 66 Построечные чертежи (правило II-1/3-7 Конвенции СОЛАС);
 - 67 Формуляр на постройку судна (правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС);
 - 68 Наставление по подготовке по пожарной безопасности (правило II-2/1 5.2.3 Конвенции СОЛАС);

-
- 69 Планы технического обслуживания (правила II-2/14.2.2 и II-2/14.4 Конвенции СОЛАС);
- 70 Наставление по подготовке (правило III/35 Конвенции СОЛАС);
- 71 Морские навигационные карты и морские навигационные пособия (правила V/19.2.1.4 и V/27 Конвенции СОЛАС);
- 72 Международный свод сигналов и экземпляр тома III Руководства МАМПС (правило V/21 Конвенции СОЛАС);
- 73 Регистрация действий, связанных с судовождением (правила V/26 и V/28.1 Конвенции СОЛАС);
- 74 Листы данных о безопасности материалов (ЛДБМ) (правило VI/5-1 Конвенции СОЛАС);
- 75 Протокол об испытаниях АИС (правило V/18.9 Конвенции СОЛАС);
- 76 План охраны судна и связанные с ним записи (правило XI-2/9 Конвенции СОЛАС, часть A/9 и 10 Кодекса ОСПС);
- 77 Международное свидетельство об энергоэффективности (правило 6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ);
- 78 Журнал озоноразрушающих веществ (правило 12.6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ);
- 79 Руководство завода-изготовителя по эксплуатации для инсинераторов (правило 16.7 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ);
- 80 План управления энергоэффективностью судна (правило 22 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ);
- 81 Техническая документация по ККЭЭ (правило 20 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ);
- 82 Протокол замеров шума (правило II-1/3-12 Конвенции СОЛАС);
- 83 Схемы и процедуры подъема людей из воды для конкретных судов (правило III/17-1 Конвенции СОЛАС);
- 84 Система поддержки принятия решений капитанами (пассажирские суда) (правило III/29 Конвенции СОЛАС);
- 85 Руководство по эксплуатации системы автоматического замера и контроля над сбросом нефти (правило 31 Приложения I К Конвенции МАРПОЛ);
- 86 Информация о грузе (правила VI/2 и XII/10 Конвенции СОЛАС);
- 87 Наставление по доступу к конструкциям судна (правило II-1/3-6 Конвенции СОЛАС);
- 88 Руководство по оборудованию и эксплуатации систем мойки сырой нефтью (правило 35 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ);
- 89 Информация о делении на отсеки и остойчивости (правило 28 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ);

-
- 90 План операций по ПСС и перечень операций по ПСС (правило 41 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ);
 - 91 План управления ЛОС (правило 15.6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ);
 - 92 Свидетельство об изъятии (правило I/12 Конвенции СОЛАС);
 - 93 Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении в отношении ответственности за удаление затонувших судов (ст. 12 Конвенции об удалении затонувших судов 12);
 - 94 Международное свидетельство об управлении балластными водами (IBWMC) (ст. 9.1 а) и правило E-2 Конвенции УБВ);
 - 95 Журнал операций с балластными водами (ЖОБВ) (ст. 9.1 b) и правило B-2 Конвенции УБВ).
 - 96 План управления балластными водами (ПУБВ) (правило B-1 Конвенции УБВ).

Для справки:

- 1 Свидетельство о регистрации или иной документ о национальности (ст. 9.1.2 ЮНКЛОС);
- 2 Свидетельства в отношении прочности корпуса судна и машинных установок, выданные соответствующим классификационным обществом (должны требоваться только в том случае, если судно поддерживает класс в классификационном обществе);
- 3 Протокол по грузоподъемным устройствам (ст. 9.2 4) Конвенции МОР № 32 и ст. 25 Конвенции МОР № 152);
- 4 Свидетельства на погрузочно-разгрузочное оборудование (ст. 4.3 е) Конвенции МОР № 134 и ст. 9 4) Конвенции МОР № 32);
- 5 Медицинские свидетельства (Конвенция МОР № 73 или стандарт А.1.2 КТМС 2006 года);
- 6 Отчетные записи о продолжительности рабочего времени или часах отдыха моряков (ст. 8.1 части II Конвенции МОР № 180 или стандарт А.2.3.12 КТМС 2006 года);
- 7 Свидетельство в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве (правило 5.1.3 КТМС 2006 года);
- 8 Наличие на судне Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (DMLC) (части I и II) (правило 5.1.3 КТМС 2006 года);
- 9 Трудовые соглашения моряков (стандарт А 2.1 КТМС 2006 года);
- 10 Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении репатриации моряков (правило 2.5 КТМС 2006 года); и
- 11 Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении ответственности собственников судов (правило 4.2 КТМС 2006 года).

Добавление 13

**АКТ ПРОВЕРКИ В СООТВЕТСТВИИ С ПРОЦЕДУРАМИ КОНТРОЛЯ СУДОВ
ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА ИМО***

ФОРМА А

(Организация, представившая акт)
(адрес)
(телефон)
(телефакс)
(адрес эл. почты)

Копия: Капитану
Главной конторе
ИКСГП

Если судно задержано, копия:
Государству флага
ИМО
Признанной организации, если применимо

- | | | | |
|-----------|--|-------------------------|---|
| 1 | Наименование организации, представившей акт | 2 | Название судна |
| 3 | Флаг судна | 4 | Тип судна |
| 5 | Позывной сигнал | 6 | Номер ИМО |
| 7 | Валовая вместимость | 8 | Дедвейт |
| 9 | Год постройки | 10 | Дата проведения проверки |
| 11 | Место проведения проверки | 12 | Классификационное общество |
| 13 | Сведения о компании МКУБ (подробные сведения или номер компании ИМО)** | | |
| 14 | Соответствующее(ие) свидетельство(а)** | | |
| 15 | Соответствующее(ие) свидетельство(а)** | | |
| | а) Название | б) Выдающая организация | с) Даты выдачи и истечения срока действия |
| 1 | ..... | ..... | ..... |
| 2 | ..... | ..... | ..... |
| 3 | ..... | ..... | ..... |
| 4 | ..... | ..... | ..... |
| 5 | ..... | ..... | ..... |
| 6 | ..... | ..... | ..... |
| 7 | ..... | ..... | ..... |
| 8 | ..... | ..... | ..... |
| 9 | ..... | ..... | ..... |
| 10 | ..... | ..... | ..... |
| 11 | ..... | ..... | ..... |
| 12 | ..... | ..... | ..... |

d) Информация о последнем промежуточном или ежегодном освидетельствовании**

	a) Название	b) Выдающая организация	c) Даты выдачи и истечения срока действия
1	.....	.....	.....
2	.....	.....	.....
3	.....	.....	.....
4	.....	.....	.....
5	.....	.....	.....
6	.....	.....	.....
7	.....	.....	.....
8	.....	.....	.....
9	.....	.....	.....
10	.....	.....	.....
11	.....	.....	.....
12	.....	.....	.....
16	Недостатки	Нет	да (см. прилагаемую ФОРМУ В)
17	Наложён штраф	Нет	Да..... Количество:
18	Судно задержано	Нет	Да***
19	Подтверждающая документация	Нет	Да (см. приложение)

Выдающее учреждение Фамилия
 (надлежащим образом уполномоченного ИКСГП организации, представившей акт)

Телефон

Телефакс Подпись

Настоящий акт должен храниться на судне в течение двух лет и должен в любое время предоставляться инспекторам контроля судов государством порта для справок.

* Настоящий акт проверки выдан только с целью информирования капитана и других государств порта о том, что проверка государством порта, указанная в заголовке, проведена. Настоящий акт проверки не может толковаться как свидетельство о годности к плаванию в дополнение к свидетельству, которое должно иметь судно.

** Заполняется в случае задержания судна.

*** Капитаны, судовладельцы и/или операторы судов информируются о том, что подробная информация о задержании может быть в будущем опубликована.

**АКТ ПРОВЕРКИ В СООТВЕТСТВИИ С ПРОЦЕДУРАМИ
КОНТРОЛЯ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА ИМО**

ФОРМА В

(Организация, представившая акт)
(адрес)
(телефон)
(телефакс)
(адрес эл. почты)

Копия: Капитану
Главной конторе
ИКСГП

Если судно задержано, копия:
Государству флага
ИМО
Признанной организации, если применимо

2 Название судна **6** Номер ИМО

10 Дата проверки **11** Место проведения проверки

20 Характер недостатков ¹	Конвенция ²	21 Принятые меры ³
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Фамилия
(надлежащим образом уполномоченного
ИКСГП организации, представившей акт)

Подпись

¹ Настоящая проверка не являлась полным освидетельствованием, и перечисленные недостатки могут не быть исчерпывающими. В случае задержания рекомендуется, чтобы было выполнено полное освидетельствование и все недостатки были устранены до подачи заявки на проведение повторной проверки.

² Заполняется в случае задержания судна.

³ Принятые меры, например, включают: судно задержано/освобождено, государство флага проинформировано, классификационное общество проинформировано, следующий порт захода проинформирован.

Добавление 14

**ДОКЛАД О НЕДОСТАТКАХ, КОТОРЫЕ НЕ ПОЛНОСТЬЮ УСТРАНЕНЫ
ИЛИ ТОЛЬКО ВРЕМЕННО УСТРАНЕНЫ**

**В соответствии с положением пункта 3.7.3 Процедур контроля судов
государством порта ИМО (резолюция А.1119(30))**

**(Копия: морской администрации следующего порта захода,
Администрации флага или другой освидетельствующей организации,
в зависимости от случая)**

1	Из (страна/район)	2	Порт
3	В (страна/район)	4	Порт
5	Название судна	6	Дата отхода
7	Расчетное место и время прибытия		
8	Номер ИМО	9	Флаг судна и порт регистрации
10	Тип судна	11	Позывной сигнал
12	Валовая вместимость	13	Год постройки
14	Организация, выдавшая соответствующее(ие) свидетельство(а)		
15	Характер недостатков, которые должны быть устранены:	16	Предложенные меры (включая меры в следующем порту захода)
17	Принятые меры:		
	Организация, представившая доклад		Офис
	Фамилия		Телефакс/адрес эл. почты
	(надлежащим образом уполномоченного ИКСГП организации, представившей доклад)		
	Подпись		Дата

Добавление 15

**ДОКЛАД О ПРИНЯТЫХ МЕРАХ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ,
УВЕДОМИВШЕЙ О НЕДОСТАТКАХ**

**В соответствии с положением пункта 3.7.3 Процедур контроля судов
государством порта ИМО (резолюция A.1119 (30))**

(по телефаксу/эл. почте и/или почтой)

- 1 Кому: (Фамилия)
(Должность)
(Организация)
Телефон..... Телефакс/адрес эл. почты.....
Дата.....
- 2 Кому: (Фамилия)
(Должность)
(Организация)
Телефон..... Телефакс/адрес эл. почты.....
- 3 Название судна.....
- 4 Позывной сигнал..... 5 Номер ИМО.....
- 6 Порт, в котором проводилась проверка
- 7 Дата проведения проверки.....
- 8 Принятые меры
- | а) Недостатки | б) Принятые меры |
|---------------|------------------|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
- 9 Следующий порт..... (Дата)
- 10 Подтверждающая документация (См. приложение)
Нет Да
- Подпись

Добавление 16

**ДОКЛАД О НАРУШЕНИИ КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ (статья 6)
ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА ИМО
(резолюция А.1119(30))**

(Выдающая организация)
(Адрес)
(Телефон)
(Телефакс)
(Адрес эл. почты)

Копия: Капитану

- | | | | |
|----|------------------------------------|----|----------------------------------|
| 1 | Страна, представившая доклад | | |
| 2 | Название судна | | |
| 3 | Флаг судна | | |
| 4 | Тип судна | | |
| 5 | Позывной сигнал | 6 | Номер ИМО |
| 7 | Валовая вместимость | 8 | Дедвейт (если требуется) |
| 9 | Год постройки | 10 | Классификационное общество |
| 11 | Дата инцидента | 12 | Место инцидента |
| 13 | Дата расследования | | |

14 В случае нарушения положений, касающихся сброса, в дополнение к докладу государства порта о недостатках может быть составлен доклад. Этот доклад должен соответствовать частям 2 и 3 добавления 3 и/или частям 2 и 3 добавления 4, в зависимости от случая, и должен дополняться такими документами, как:

- .1 показания очевидца загрязнения;
- .2 соответствующие сведения, перечисленные в разделе 1 части 3 добавлений 3 и 4 к Процедурам; заявление должно включать соображения, по которым очевидец пришел к заключению, что ни один из других возможных источников загрязнения не является фактическим источником;
- .3 акты относительно методов взятия проб из разлитого пятна и на судне. Они должны включать сведения о месте и времени взятия проб, должности и фамилии лиц(а), выполнившего(их) взятие проб, и расписки лиц, получивших пробы для передачи и на хранение;
- .4 отчеты об анализе проб, взятых из разлитого пятна и на судне; отчеты должны включать результаты анализов, описание примененного метода, ссылку на научную документацию, подтверждающую точность и надежность примененного метода, или ее копии, фамилии лиц, выполнивших анализы, и сведения об их квалификации;

- .5 если применимо, акт ИКСГП, проводившего проверку на судне, с указанием его должности и организации;
- .6 показания опрошенных лиц;
- .7 показания свидетелей;
- .8 фотографии пятна; и
- .9 копии соответствующих страниц журналов нефтяных/грузовых операций, судовых журналов, лент самописцев с записями о сбросе и т. д.

Фамилия и должность (надлежащим образом уполномоченного должностного лица, расследующего нарушение)

.....
.....
.....
.....

Подпись

Добавление 17

КОММЕНТАРИИ ГОСУДАРСТВА ФЛАГА К АКТУ О ЗАДЕРЖАНИИ

Название судна:

Номер ИМО/позывной сигнал:

Государство флага:

Валовая вместимость:

Дедвейт (если требуется):

Дата доклада:

Доклад представлен (кем):

Классификационное общество:

Причастная признанная организация:

Вы получили уведомление о задержании? (поставить «галочку», если ответ «да»)

Предпринятые действия

а) Недостатки	b) Причина	с) Предпринятые действия
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Дополнительные сведения:

Добавление 18

**ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К ПРОЦЕДУРАМ
КОНТРОЛЯ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА**

Документ	Название	Орган ИМО	Примечание
A.797(19)	Безопасность судов, перевозящих навалочные грузы	CCC	
A.1047(27)	Принципы определения минимального безопасного состава экипажа	MSC/ HTW	
MSC.159(78)	Временное руководство относительно мер, связанных с контролем и выполнением требований с целью усиления охраны на море	MSC/ III	
MSC.286(86)	Рекомендации по листам данных о безопасности материалов (ЛДБМ) для Приложения I к Конвенции МАРПОЛ	PPR	
MSC/Circ.447	Control under SOLAS regulation I/19 – Recommendation on radar reflectors for liferafts and on training manuals	SSE	
MSC/Circ.592	Carriage of dangerous goods	CCC	
MSC/Circ.606	Port State concurrence with SOLAS exemptions	III	
MSC/Circ.635	Tonnage measurement of certain ships relevant to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978	SDC	
MSC/Circ.656	Safety of ships carrying solid bulk cargoes	CCC	
MSC/Circ.811	Identification of float-free arrangements for liferafts	SSE	
MSC/Circ.887	Interpretation of the term “other strategic points” in SOLAS regulation III/50 and LSA Code section VII/7.2	SSE	
MSC/Circ.890 MEPC/Circ.354	Interim guidelines for Port State Control related to the ISM Code	III	

Документ	Название	Орган ИМО	Примечание
MSC/Circ.907	Application of SOLAS regulation III/28.2 concerning helicopter landing areas on non ro-ro passenger ships	SSE	
MSC/Circ.918	Guidance for port State control officers in respect of certificates of competency issued under the provision of the STCW Convention	III/ HTW	
MSC/Circ.955	Servicing of life-saving appliances and radiocommunication equipment under the harmonized system of survey and certification (HSSC)	III	
MSC/Circ.1011, MEPC/Circ.383	Measures to improve port State control procedures	III	
MSC/Circ.1012	Endorsement of certificates with the date of completion of the survey on which they are based	III	
MSC/Circ.1016	Application of SOLAS regulation III/26 concerning fast rescue boats and means of rescue systems on ro-ro passenger ships	SSE	
STCW.7/Circ.24/Rev.1	Guidance for Parties, Administrations, port State control authorities, recognized organizations and other relevant parties on the requirements under the STCW Convention, 1978, as amended	III/ HTW	
MSC/Circ.1089	Guidance on recommended anti-fraud measures and forgery prevention measures for seafarers' certificate	III/ HTW	
MSC/Circ.1097	Guidance relating to the implementation of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code	MSC	
MSC/Circ.1107	Application of SOLAS regulation II-1/3-6 on access to and within spaces in, and forward of, the cargo area of oil tankers and bulk carriers and application of the technical provisions for means of access for inspections	CCC	
MSC.159(78)	Временное руководство по мерам, связанным с контролем и выполнением требований, для усиления охраны на море	MSC	
MSC.1/Circ.1342	Reminder in Connection with Shore leave and access to ships	MSC	
MSC/Circ.1113	Guidance to port State control officers on the non-security related elements of the 2002 SOLAS amendment	MSC	
MSC/Circ.1117	Guidance for checking the structure of bulk carriers	SSE	

Документ	Название	Орган ИМО	Примечание
MSC.1/Circ.1191	Further reminder of the obligation to notify flag States when exercising control and compliance measures	III	
MSC/Circ.1059 MEPC/Circ.401	Procedures concerning observed ISM Code major non-conformities	III	
MSC/Circ.1586 MEPC/Circ.873 FAL.2/Circ.131 LEG.2/Circ.3	List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2017	III	
MSC/Circ.1156	Guidance on the access of public authorities, emergency response services and pilots on board ships to which SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code apply	MSC	
MSC.1/Circ.1464/ Rev.1	Unified interpretations of the provisions of SOLAS chapters II-1 and XII, of the Technical provisions for means of access for inspections (resolution MSC.158(78)) and of the Performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers (resolution MSC.188(79)) , as amended by MSC.1/Circ.1507	SSE	
MSC/Circ.1191	Further reminder of the obligation to notify flag States when exercising control and compliance measures	MSC/ III	
MSC.1/Circ.1196	Means of embarkation on and disembarkation from ships	SSE	
MSC.1/Circ.1198	Application of SOLAS regulation XII/6.3 on corrosion prevention of dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-sided skin spaces of bulk carriers and application of the performance standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers	SSE	
MSC.1/Circ.1199	Interim guidance on compliance of ships carrying dry cargoes in bulk with requirements of SOLAS chapters II-1, III, IX, XI-1 and XII	SSE	
MSC.1/Circ.1208	Promoting and verifying continued familiarization of GMDSS operators on board ships	HTW	
MSC.1/Circ.1221	Validity of type approval certification for marine products	III	

Документ	Название	Орган ИМО	Примечание
MSC.1/Circ.834	Consolidated Guidance for Port Reception Facility Providers and Users	MEPC	
MSC.1/Circ.1235	Guidelines on security-related training and familiarization for shipboard personnel	HTW	
MSC.1/Circ.1326	Clarification of SOLAS regulation III/19	SSE	
MSC.1/Circ.1331	Guidelines for construction, installation, maintenance and inspection/survey of means of embarkation and disembarkation	SSE	
MSC.1/Circ.1402	Safety of pilot transfer arrangements	III	
MSC.1/Circ.1565	Guidelines on the voluntary early implementation of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments	III	
MEPC.104(49)	Руководство по быстрому отбору проб противообрастающих систем на судах	III	
MEPC.208(62)	Руководство 2011 года по проверке противообрастающих систем на судах	III	
MEPC.129(53) MEPC/Circ.472	Руководство по контролю судов государством порта согласно Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ	III	
MEPC.173(58)	Руководство по отбору проб балластных вод (P2)	MEPC/ PPR	
MEPC.279(70)	Руководство 2016 года по одобрению систем управления балластными водами (P8)	MEPC	Заменяет MSC.174(58)
MEPC.181(59)	Руководство 2009 года по контролю судов государством порта согласно пересмотренному Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ	MEPC/ PPR	
MEPC.259(68)	Руководство 2015 года по системам очистки отработавших газов	MEPC/ PPR	
MEPC/Circ.411	Guidance for port State control officers on issues related to the Form of the Oil Record Book Part I	MEPC	
MEPC/Circ.479 and Corr.1	Guidance for port State control officers whilst checking compliance with the Condition Assessment Scheme (CAS)	MEPC/ III	

Документ	Название	Орган ИМО	Примечание
MEPC/Circ.508	Bunker delivery note and fuel oil sampling	MEPC/ III	
MEPC/Circ.513	Validity of the IOPP Certificate and Supplements issued under the current MARPOL Annex I after 1 January 2007	MEPC	
MEPC.1/Circ.516	Public access to the condition assessment scheme (CAS) database	MEPC	
MEPC.1/Circ.637	Fuel oil availability and quality	MEPC	
MEPC.1/Circ.640	Interim guidance on the use of the Oil Record Book concerning voluntary declaration of quantities retained on board in oily bilge water holding tanks and heating of oil residue (sludge)	SSE	
MEPC.1/Circ.675	Discharge of cargo hold washing water in the Gulfs area and Mediterranean Sea area under MARPOL Annex V	MEPC	
MSC-MEPC.2/ Circ.2	IMO requirements on carriage of publication on board ships	III/ NCSR	
MSC-MEPC.4/ Circ.1	Retention of original records/documents on board ships	III	
MSC-MEPC.4/ Circ.2	Code of good practice for port State control officers	MSC/ MEPC	
MSC-MEPC.4/ Circ.3	Blanking of bilge discharge piping systems in port	MSC/ MEPC	
MSC-MEPC.5/ Circ.6	Guidance on the timing of replacement of existing certificates by the certificates issued after the entry into force of amendments to certificates in IMO instruments	III	
STCW.7/Circ.12	Advice for port State control officers and recognized organizations on action to be taken in cases where not all seafarers carry certificates and endorsements meeting STCW 95 requirement after 1 February 2002	HTW	
STCW.7/Circ.16	Clarification of transitional provisions relating to the 2010 Manila Amendments to the STCW Convention and Code	MSC/ HTW	

Документ	Название	Орган ИМО	Примечание
STCW.7/Circ.17	Advice for port State control officers on transitional arrangements leading up to the full implementation of the requirements of the 2010 Manila Amendments to the STCW Convention and Code on 1 January 2017	MSC/ HTW	
MEPC.252(67)	Руководство по контролю судов государством порта согласно Конвенции УБВ 2004 года	MEPC/ III	
MEPC.253(67)	Меры, направленные на содействие вступлению в силу Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года	MEPC/PPR	
BWM.2/Circ.42/Rev.1	Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)	MEPC/PPR	