

МКУБ

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

РЕЗОЛЮЦИЯ А.741(18)

ПРИНЯТА МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ
04 НОЯБРЯ 1993 ГОДА.

Резолюцией MSC № 104 от 5.12.2000
в текст МКУБ внесены поправки
Поправки вступили в силу 1 июля 2002 г.

Резолюцией MSC № 273 (85) от 4.12.2008
в текст МКУБ внесены новые поправки
Поправки вступили в силу 1 июля 2010 г.
В тексте эти поправки выделены **жирным шрифтом**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

(МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ)

ТРЕБОВАНИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

Преамбула

Часть А Внедрение

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

Часть В Освидетельствование и проверка

13. Освидетельствование и периодическая проверка
14. Временное освидетельствование
15. Проверка
16. Формы документов по МКУБ

ПРЕАМБУЛА

1. Цель данного Кодекса состоит в обеспечении международного стандарта по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнением.
2. Ассамблея приняла резолюцию А.443(XI), которой она предложила всем правительствам принять необходимые меры для защиты капитана судна в надлежащем выполнении им своих обязанностей в отношении на море и защиты морской среды.

3. Ассамблея также приняла резолюцию А.680(17), которой она, далее, признала необходимость соответствующей организации управления, которая позволяет отвечать потребности лиц, находящихся на судах, в достижении и поддержании высоких стандартов безопасности и защиты окружающей среды.
4. Признавая, что нет двух судоходных одинаковых компаний или судовладельцев и что суда эксплуатируются в самых различных условиях, Кодекс основывается на общих принципах целях.
5. Кодекс изложен в общих понятиях, с тем, чтобы он смог получить широкое применение. Несомненно, различные уровни управления на берегу или на судне потребуют различных уровней знания изложенных вопросов.
6. Краеугольным камнем хорошего управления безопасностью является приверженность делу сотрудников компании сверху донизу. В вопросах безопасности и предотвращения загрязнения именно приверженность делу, компетентность, отношение к делу и мотивация лиц на всех уровнях определяют конечный результат.

ЧАСТЬ А - ВНЕДРЕНИЕ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Определения

Следующие определения применяются к Частям А и В данного Кодекса

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

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

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

1.1.4. «Система управления безопасностью» означает структурированную и оформленную документально систему, позволяющую персоналу Компании эффективно выполнять политику Компании в области безопасности и защиты окружающей среды.

1.1.5. «Документ о соответствии» означает документ, выданный Компании, отвечающей требованиям данного Кодекса.

1.1.6 «Свидетельство об управлении безопасностью» означает документ, выданный судну и свидетельствующий о том, что Компания и ее управляющий персонал на судне действуют в соответствии с одобренной системой управления безопасностью (СУБ).

1.1.7 «Объективное доказательство» означает количественную или качественную информацию, записи или регистрацию фактов, относящиеся к безопасности или нали-

чению или к выполнению какого-либо элемента СУБ, основанные на наблюдении, измерении или испытании и которые могут быть проверены.

1.1.8 «Наблюдение» означает зарегистрированный факт, сделанный в ходе аудиторской проверки управления безопасностью и подкрепленный объективным доказательством.

1.1.9 «Несоответствие» означает установленную ситуацию, в которой объективное доказательство указывает на невыполнение специфичного требования.

1.1.10 «Существенное несоответствие» означает выявленное отклонение, влекущее серьезную угрозу безопасности персонала или безопасности судна или серьезный риск для окружающей среды и которое требует немедленного устранения **или** недостаток эффективного и систематического выполнения какого-либо требования данного Кодекса.

1.1.11 «Ежегодная дата» означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия соответствующего документа или свидетельства.

1.1.12 «Конвенция» означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками.

1.2. Цели

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

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

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

2) **оценить все риски для ее судов, персонала и окружающей среды и установить соответствующую защиту;** и

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

1.2.3. Система управления безопасностью должна обеспечивать:

1) выполнение обязательных норм и правил; и

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

1.3. Применение

Требования настоящего Кодекса могут применяться ко всем судам.

1.4. Функциональные требования к системе управления безопасностью (СУБ)

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

- 1) политику в области безопасности и защиты окружающей среды;
- 2) инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды согласно соответствующему международному праву и законодательству государства флага;
- 3) установленный объем полномочий, и линии связи между персоналом на берегу и на судне, и внутри их;
- 4) процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений данного Кодекса;
- 5) процедуры подготовки к аварийным ситуациям и действий в аварийных ситуациях; и
- 6) процедуры проведения внутренних аудиторских проверок и процедуры пересмотра управления.

2. ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

2.1. Компания должна сформировать политику в области безопасности и защиты окружающей среды, которая описывает достижение целей, указанные в пункте 1.2.

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

3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КОМПАНИИ

3.1. Если ответственным за эксплуатацию судна является юридическое лицо, иное, чем судовладелец, судовладелец должен сообщить Администрации полное имя и подробные данные об этом лице.

3.2. Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающего на них влияние. Эти ответственность, полномочия и взаимоотношения должны быть оформлены документально.

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

4. НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО (ЛИЦА)

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

5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КАПИТАНА

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

- 1) реализации политики компании в области безопасности и защиты окружающей среды;
- 2) побуждения экипажа к соблюдению этой политики;
- 3) издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме;
- 4) проверки выполнения предъявляемых требований; и
- 5) **периодического** пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления.

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

6. РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ

6.1. Компания должна обеспечить, чтобы капитан:

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

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

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

6.4. Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, вовлеченный в СУБ компании, надлежащим образом понимал соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства.

6.5. Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур для определения любой подготовки, необходимой для СУБ и обеспечить такую подготовку для всего персонала, имеющего отношение к СУБ.

6.6. Компания должна установить процедуры, обеспечивающие получение судовым персоналом соответствующей информации о СУБ на рабочем языке или языках, которые он понимает.

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

7. РАЗРАБОТКА ПЛАНОВ ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ НА СУДАХ

Компания должна установить, **в зависимости от случая, процедуры, планы и инструкции**, включая перечни контрольных проверок в отношении проведения **важнейших судовых операций**, касающихся безопасности **персонала**, судна и **защиты окружающей среды**. **Должны быть определены** различные связанные с этим задачи, а их решение должно быть поручено квалифицированному персоналу.

8. ГОТОВНОСТЬ К АВАРИЙНЫМ СИТУАЦИЯМ

8.1. Компания должна **выявить потенциальные чрезвычайные ситуации и установить процедуры реагирования на них**.

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

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

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

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

9.2. Компания должна установить процедуры действий по устранению выявленных недостатков, **включая меры, нацеленные на предотвращение их повторения**.

10. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

СУДНА И ОБОРУДОВАНИЯ

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

10.2. Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:

- 1) проведение инспекций через соответствующие промежутки времени;
- 2) передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна;
- 3) принятие соответствующего корректирующего действия; и
- 4) ведение регистрации этой деятельности.

10.3. Компания должна **выявить оборудование и технические системы**, внезапный отказ которых может создавать опасные ситуации. СУБ должна предусматривать специальные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования или систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или технических систем, которые не используются на постоянной основе.

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

11. ДОКУМЕНТАЦИЯ

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

11.2. Компания должна обеспечить, чтобы:

- 1) действительные документы были доступны во всех соответствующих местах;

2) изменения, вносимые в документы, были проверены и одобрены ответственным персоналом; и

3) своевременно изымались устаревшие документы.

11.3. Документ, в котором дается описание и задействие СУБ, именуется «Наставлением по управлению безопасностью». Документация должна оформляться в том виде, который компания считает наиболее эффективным. Каждое судно должно иметь на борту всю документацию, относящуюся к этому судну.

12. ПРОВЕРКА, ОБЗОР И ОЦЕНКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ КОМПАНИЕЙ

12.1. Компания должна проводить **внутренние аудиторские проверки на судне и на берегу в промежутки времени, не превышающие двенадцать месяцев, с целью удостовериться, соответствует ли деятельность по безопасности и предупреждению загрязнения системе управления безопасностью. В исключительных случаях, этот промежуток времени может быть увеличен, но не более чем на три месяца.**

12.2. Компания должна периодически оценивать **результативность** СУБ в соответствии с процедурами, установленными компанией.

12.3. Аудиторские проверки и возможные корректирующие действия должны проводиться в соответствии с процедурами, оформленными документально.

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

12.5. Результаты аудиторских проверок и пересмотра СУБ должны доводиться до сведения всего персонала, ответственного за проверенный вид деятельности.

12.6. Управленческий персонал, ответственный за проверенный вид деятельности, должен своевременно предпринять корректирующие действия для устранения обнаруженных недостатков.

ЧАСТЬ В - ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ И ПРОВЕРКА

13. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ И ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ПРОВЕРКА

13.1 Судно эксплуатируется компанией, получившей Документ о соответствии или Временный Документ о соответствии, в соответствии с пунктом 14.1, относящийся к такому судну.

13.2 Документ о соответствии выдается Администрацией; организацией, признанной Администрацией; или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством Конвенции любой Компании, отвечающей требованиям данного Кодекса, на время, оговоренное Администрацией, но не превышающее пяти лет. Такой документ принимается как доказательство того, что Компания способна выполнять требования данного Кодекса.

13.3 Документ о соответствии действителен только в отношении тех типов судов, которые ясно указаны в документе. Такое указание должно основываться на тех типах судов, на которых основывается первоначальная проверка. Иные типы судов добавляются только после проверки способности Компании выполнять применимые к таким типам судов требования данного Кодекса. В данном контексте типы судов — те типы, ссылки на которые делаются в правиле IX/1 Конвенции.

13.4 Действительность Документа о соответствии подлежит ежегодной проверке Администрацией; или организацией, признанной Администрацией; или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством в течение трех месяцев до или после ежегодных дат.

13.5 Документ о соответствии изымается Администрацией или, по ее просьбе, Договаривающимся правительством, которое выдало документ, если ежегодная проверка, требуемая пунктом 13.4, не была запрошена, или имеется доказательство существенного несоответствия данному Кодексу.

13.5.1 Если Документ о соответствии изымается, все связанные с ним Свидетельства об управлении безопасностью и/или Временные Свидетельства об управлении безопасностью должны также изыматься.

13.6 Экземпляр Документа о соответствии должен находиться на судне, чтобы капитан, по требованию, мог предъявить его для проверки Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или для целей контроля, упомянутом в правиле IX/6.2 Конвенции. Экземпляр документа может не быть аутентичным или заверенным.

13.7 Свидетельство об управлении безопасностью выдается судну на время, не превышающее пяти лет Администрацией; или организацией, признанной Администрацией; или, по просьбе Администрации, — другим Договаривающимся правительством. Свидетельство об управлении безопасностью выдается после проверки того, что Компания и ее управленческий персонал на судне действуют в соответствии с одобренной СУБ. Такое свидетельство принимается как доказательство того, что судно отвечает требованиям данного Кодекса.

13.8 Действительность Свидетельства об управлении безопасностью подлежит, по меньшей мере, одной промежуточной проверке Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по требованию Администрации, другим Договаривающимся правительством. Если предусматривается только одна промежуточная проверка, а период действительности Свидетельства об управлении безопасностью составляет

пять лет, она проводится между второй и третьей ежегодной датой Свидетельства об управлении безопасностью.

13.9 Дополнительно к требованиям пункта 13.5.1, Свидетельство об управлении безопасностью изымается Администрацией или, по требованию Администрации Договаривающимся правительством, которое выдало его, если промежуточная проверка, требуемая пунктом 13.8, не была запрошена, или имеется доказательство существенного несоответствия данному Кодексу.

13.10 Несмотря на требования пунктов 13.2 и 13.7, если проверка при возобновлении документов завершена в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующих Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью, новые Документ или Свидетельство являются действительными с даты завершения проверки при возобновлении документов на период, не превышающий пяти лет с даты истечения срока действительности существующих Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью.

13.11 Если проверка при возобновлении документов завершается ранее трех месяцев до даты истечения срока существующих Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью, новые Документ о соответствии или Свидетельство об управлении безопасностью являются действительными с даты завершения проверки при возобновлении документов на период, не превышающий пяти лет.

13.12 Если проверка на возобновление завершается после истечения срока действительности Свидетельства об управлении безопасностью, новое Свидетельство об управлении безопасностью действительно с даты завершения проверки до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действительности существующего Свидетельства об управлении безопасностью.

13.13 Если проверка на возобновление была закончена, а новое Свидетельство об управлении безопасностью не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действительности существующего Свидетельства, Администрация или организация, признанная Администрацией, могут подтвердить существующее свидетельство, и такое свидетельство должно признаваться действительным на дальнейший срок, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения указанного в нем срока действительности.

13.14 Если в момент истечения срока действительности Свидетельства об управлении безопасностью судно не находится в порту, в котором оно должно быть проверено, срок действительности свидетельства может быть продлен Администрацией, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порт, в котором оно должно быть проверено, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое Свидетельство об управлении безопасностью не должно продлеваться на срок, превышающий три месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть проверено, покинуть этот порт, в силу этого продления, без нового Свидетельства об управлении безопасностью. Когда проверка на возобновление завершается, новое Свидетельство об управлении безопасностью действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действительности существующего Свидетельства об управлении безопасностью до предоставления продления.

14. ВРЕМЕННОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

14.1 Временный Документ о соответствии может выдаваться для облегчения первоначального внедрения данного Кодекса, когда:

- .1 Компания только образовалась; или
- .2 новые типы судов подлежат добавлению к существующему Документу о соответствии, после проверки того, что Компания имеет систему управления безопасностью, которая отвечает целям пункта 1.2.3 данного Кодекса, при условии, что Компания предъявила планы внедрения системы управления безопасностью, отвечающей всем требованиям данного Кодекса в период действительности Временного документа о соответствии. Такой Временный Документ о соответствии выдается на срок, не превышающий 12 месяцев Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством. Экземпляр Временного Документа о соответствии должен находиться на судне, чтобы капитан, по требованию, мог предъявить его для проверки Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или для целей контроля, упомянутого в правиле IX/6.2 Конвенции. Экземпляр документа может не быть аутентичным или заверенным.

14.2 Временное Свидетельство об управлении безопасностью может выдаваться:

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

Такое Временное Свидетельство об управлении безопасностью выдается на срок, срок, не превышающий 6 месяцев Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством.

14.3 Администрация или, по просьбе Администрации, другое Договаривающееся правительство может, в особых случаях, продлить действительность Временного Свидетельства об управлении безопасностью на следующий срок, не превышающий 6 месяцев.

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

- .1 Документ о соответствии или Временный Документ о соответствии относится к данному судну;
- .2 СУБ, предусмотренная Компанией для соответствующего судна, включает ключевые элементы данного Кодекса и была оценена в ходе аудиторской проверки для выдачи Документа о соответствии или предъявлена для получения Временного Документа о соответствии;
- .3 Компания запланировала **внутреннюю** аудиторскую проверку в пределах трех месяцев;
- .4 Капитан и командный состав знают СУБ и плановые меры по ее внедрению;
- .5 инструкции, определенные как наиболее важные, предоставлены до выхода в рейс; и
- .6 соответствующая информация о СУБ имеется на рабочем языке судна или на языках, понятных судовому персоналу.

15. ПРОВЕРКА

15.1 Все проверки, требуемые положениями данного Кодекса, выполняются в соответствии с процедурами, приемлемыми для Администрации, принимая во внимание руководство, выработанное Организацией.

16. ФОРМЫ ДОКУМЕНТОВ ПО МКУБ

16.1 Документ о соответствии, Свидетельство об управлении безопасностью, Временный Документ о соответствии и Временное Свидетельство об управлении безопасностью составляются по форме, соответствующей образцам, приведенным в Дополнении к данному Кодексу. Если использованный язык не является английским или французским, текст должен включать перевод на один из этих языков.

16.2 Дополнительно к требованиям пункта 13.3, типы судов, указанные в Документе о соответствии и Временном Документе о соответствии, могут иметь отметки, отражающие любые ограничения в эксплуатации судов, описанные в системе управления безопасностью.