

## Преамбула

1. Цель данного Кодекса состоит в обеспечении международного стандарта по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.
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 безопасности 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 одинаковых судоходных компаний или судовладельцев и что суда эксплуатируются в самых различных условиях, Кодекс основывается на общих принципах и целях.
5. Кодекс изложен в общих понятиях с тем, чтобы он смог получить широкое применение. Несомненно, различные уровни управления на берегу или на судне потребуют различных уровней знания изложенных вопросов.
6. Краеугольным камнем хорошего управления безопасностью является приверженность обязанностям членам Компании сверху донизу. В вопросах безопасности и предотвращения загрязнения **именно приверженность делу, компетентность и мотивация лиц** на всех уровнях определяют конечный результат.

## Часть А. Внедрение

### 1. Общие положения

#### 1.1 Определения

К частям А и В настоящего Кодекса применяются следующие определения:

- 1.1.1 Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) означает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Ассамблеей с поправками, которые могут быть приняты Организацией.
- 1.1.2 Компания - собственник судна или любая другая организация или лицо, например, управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, который принял на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и который при этом согласился принять на себя все обязанности и всю ответственность, возложенные МКУБ.
- 1.1.3 Администрация означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания.
- 1.1.4 **Система управления безопасностью** – структурированная и документированная система, позволяющая персоналу Компании эффективно внедрять политику безопасности и охраны окружающей среды.
- 1.1.5 **Документ о соответствии** – документ, выдаваемый Компании, отвечающей требованиям настоящего Кодекса.
- 1.1.6 **Свидетельство об управлении безопасностью** – документ, выдаваемый на судно, и удостоверяющий что Компания и её управление судном осуществляется в соответствии с одобренной системой управления безопасностью.
- 1.1.7 Объективное доказательство – количественная или качественная информация, отчётные документы или установленный факт, относящиеся к безопасности или к существующему и внедрённому элементу системы управления безопасностью, основанные на наблюдении, измерении или испытании, и которые могут быть проверены.
- 1.1.8 Наблюдение – установление факта, сделанное в период проведения аудита системы управления и подтвержденное объективным доказательством.
- 1.1.9 Несоответствие – означает наблюдаемую ситуацию, когда объективное доказательство показывает невыполнение установленного требования.
- 1.1.10 Значительное несоответствие <sup>1</sup> – означает установленное отклонение, которое представляет серьёзную угрозу для безопасности персонала или серьёзный риск загрязнения окружающей среды, требующее немедленного корректирующего действия, или отсутствие эффективного и систематического выполнения требования настоящего Кодекса.
- 1.1.11 Ежегодная дата – день и месяц каждого года, которые будут соответствовать дате истечения срока действия соответствующего документа или свидетельства.
- 1.1.12 Конвенция – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море.

#### 1.2 Цели

- 1.2.1 Цели Кодекса - обеспечение безопасности на море, предотвращение несчастных случаев или гибели людей и избежание вреда окружающей среде, в частности морской среде, и имуществу.
- 1.2.2 Цели Компании по управлению безопасностью должны, помимо прочего:
  - 1 обеспечить безопасную практику эксплуатации судов и безопасную для человека окружающую среду;
  - 2 оценить все идентифицированные риски, связанные с судами, персоналом и окружающей средой и организовать соответствующую защиту от них;
  - 3 постоянно совершенствовать навыки берегового и судового персонала по управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, относящимся как к безопасности, так и защите окружающей среды.
- 1.2.3 Система управления безопасностью должна обеспечивать:
  - 1 выполнение обязательных правил и норм; и
  - 2 чтобы применимые кодексы, руководства и стандарты, рекомендованные Организацией, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской индустрии принимались во внимание <sup>2</sup>.

#### 1.3 Применение

Требования данного Кодекса могут применяться ко всем судам.

#### 1.4 Функциональные требования к системе управления безопасностью

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

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

## 2 ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

- 2.1 Компания должна сформировать политику в области безопасности и защиты окружающей среды, которая определяет способность достижения целей, указанных в п.1.2.
- 2.2 Компания должна обеспечить внедрение и выполнение этой политики персоналом как в море, так и на берегу на всех уровнях организации.

## 3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КОМПАНИИ

- 3.1 Если ответственным за эксплуатацию судна является юридическое лицо, иное чем собственник судна, то собственник судна должен сообщить Администрации полное наименование юридического лица и подробные сведения о нем.
- 3.2 Компания должна определить и документально оформить ответственность, полномочия и взаимосвязь всего персонала, который управляет, выполняет и проверяет работу, относящуюся и оказывающую влияние на безопасность и предотвращение загрязнения.
- 3.3 Компания является ответственной за обеспечение назначенного (назначенных) лица (лиц) ресурсами и поддержкой береговых служб, необходимой для выполнения им (ими) своих обязанностей.

## 4 НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО(-А) <sup>3</sup>

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между Компанией и судовым персоналом, Компания должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющее (имеющих) прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. Ответственность и полномочия назначенного лица (назначенных лиц) должны включать контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращением загрязнения, связанных с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечение, если необходимо, достаточными ресурсами и соответствующей помощью на берегу.

<sup>1</sup> См. "Процедуры, связанные с выявленными значительными несоответствиями требованиям МКУБ" (MSC/Circ.1059-МЕPC/Circ.401)."

<sup>2</sup> См. "Перечень кодексов, рекомендаций, руководств и др. не обязательных документов по безопасности и охране (MSC.1/Circ.1371)."

<sup>3</sup> См. "Руководство по квалификации, подготовке и опыту, требуемые для выполнения функций Назначенного лица в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасностью" (МКУБ) (MSC-МЕPC.7/Circ.6).

## **5 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КАПИТАНА**

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

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

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

## **6 РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ**

6.1 Компания должна обеспечить, чтобы:

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

6.2 Компания должна обеспечить, чтобы каждое судно было:

- .1 укомплектовано квалифицированными, дипломированными и годными с медицинской точки зрения моряками согласно национальным и международным требованиям; и
- .2 соответствующим образом укомплектовано для того, чтобы обеспечить выполнение всех аспектов безопасного проведения операций на борту <sup>4</sup>.

6.3 Компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление нового персонала и лиц, получивших новые назначения, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на них обязанностями. Должны быть определены, оформлены в виде документов, предоставлены экипажу до выхода в рейс основные инструкции, которые необходимо соблюдать.

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

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

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

6.7 Компания должна обеспечить, чтобы судовым персоналом было эффективно общаться при выполнении им своих обязанностей, относящихся к системе управления безопасностью.

## **7 СУДОВЫЕ ОПЕРАЦИИ**

Компания должна установить процедуры, планы и инструкции, включая соответствующие контрольные листы, по ключевым судовым операциям, в отношении безопасности персонала, судна и защиты окружающей среды. Задачи, связанные с проведением ключевых операций на судах, должны быть определены и поручены квалифицированному персоналу.

## **8 ГОТОВНОСТЬ К АВАРИЙНЫМ СИТУАЦИЯМ <sup>5</sup>**

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

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

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

## **9 ДОКЛАДЫ О НЕСООТВЕТСТВИЯХ, НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЯХ И ОПАСНЫХ СИТУАЦИЯХ <sup>6</sup>**

9.1 Система управления безопасностью должна включать процедуры, обеспечивающие передачу сообщений Компании о несоответствиях, несчастных случаях и опасных ситуациях, их расследование и анализ с целью совершенствования безопасности и предупреждения загрязнения.

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

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

10.1 Компания должна установить и поддерживать процедуры, обеспечивающие техническое обслуживание и ремонт судна в соответствии с нормами и правилами, а также дополнительными требованиями, которые могут быть установлены Компанией.

10.2 При выполнении этих требований Компания должна обеспечить:

- .1 проведение технических осмотров через соответствующие промежутки времени;
- .2 передачу сообщений о любом несоответствии с указанием возможной причины;
- .3 разработку и выполнение соответствующего корректирующего действия;
- .4 наличие отчетных документов по техническому обслуживанию и ремонту судна.

10.3 Компания должна определить оборудование и технические системы, внезапный отказ в работе которых может создавать опасные ситуации. Система управления безопасностью должна предусматривать специальные меры, направленные на обеспечение работоспособности этого оборудования или систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или технических систем, которые не используются постоянно.

10.4 Технические осмотры и специальные меры, указанные в 10.2 и 10.3, должны быть включены в текущее техническое обслуживание и ремонт судна в период эксплуатации.

## **11 ДОКУМЕНТАЦИЯ <sup>7</sup>**

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

11.2 Компания должна обеспечить, чтобы:

- .1 действующие документы были доступны во всех подразделениях Компании и на судах;
- .2 изменения, вносимые в документы, были рассмотрены и одобрены уполномоченным персоналом;
- .3 своевременно изымались утратившие силу документы.

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

<sup>4</sup> См. "Принципы комплектования минимального безопасного численного состава экипажей судов", принятое Организацией резолюцией А.1047(27)

<sup>5</sup> См. "Пересмотренное руководство по структуре интегрированной системы планирования действий в аварийных ситуациях на судне", принятое Организацией А.1072 (28)

<sup>6</sup> См. "Руководство по информированию о потенциальных инцидентах" (MSC-MEPC.7/Circ.7)

<sup>7</sup> См. "Пересмотренный перечень свидетельств и документов, которые должны находиться на судах" (FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817 и MSC.1/Circ.1462)

## 12 ПРОВЕРКА, АНАЛИЗ И ОЦЕНКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМАЯ КОМПАНИЕЙ

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

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

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

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

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

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

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

## Часть В. Сертификация и освидетельствование

### 13. СЕРТИФИКАЦИЯ И ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



#### 14 СЕРТИФИКАЦИЯ НА ВРЕМЕННЫЕ ДОКУМЕНТЫ

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

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

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

14.2 Временное Свидетельство об управлении безопасностью может быть выдано:

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

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

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

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

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

#### 15. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

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

#### 16 ФОРМЫ СВИДЕТЕЛЬСТВ

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

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

#### ПРИЛОЖЕНИЕ

Формы документов по МКУБ

Документ о соответствии

Свидетельство об управлении безопасностью

Временный Документ о соответствии

Временное Свидетельство об управлении безопасностью