

**СБОРНИК № 75
РЕЗОЛЮЦИЙ ИМО**

**COLLECTION № 75
OF IMO RESOLUTIONS**



Санкт-Петербург • АО «ЦНИИМФ» • 2024

Сборник № 75 резолюций ИМО. — СПб.: АО «ЦНИИМФ», 2024. — 168 с.

В Сборник включены некоторые циркуляры, принятые 107 сессией (31.05–09.06.2023) Комитета по безопасности на море, и одна резолюция, принятая 33 сессией (27.11–06.12.2023) Ассамблеи.

Английский язык является одним из официальных и, в отличие от русского, рабочим языком ИМО. По этой причине, в случаях каких-либо разночтений положений документов, приведенных в Сборнике, предпочтение должно отдаваться тексту на английском языке.

Публикация подготовлена
в Отделе безопасности мореплавания
АО «ЦНИИ морского флота»

Ответственный за выпуск — *Михайлов В. А.*

Перевод — *Лапченков С. И.*

Оригинал-макет — *Рогова И. Ю.*

© Составление, перевод на русский язык, оформление.
АО «ЦНИИМФ», 2024

Вниманию пользователей!

В Сборник включены некоторые циркуляры, принятые 107 сессией Комитета по безопасности на море, и одна резолюция, принятая 33 сессией Ассамблеи. Другие циркуляры КБМ-107 следует смотреть в Сборнике № 74.

107 сессия прошла с 31 мая по 9 июня 2023 г.

33 сессия Ассамблеи прошла с 27 ноября по 6 декабря 2023 г.

Перечень документов, принятых Ассамблеей, см. в конце этого сборника, а КБМ-107 — в конце сборника № 74.

От составителей

СОДЕРЖАНИЕ

ЦИРКУЛЯР MSC.1/Circ.1663	
РУКОВОДСТВО ПО ПОДЪЕМНЫМ УСТРОЙСТВАМ	8
ЦИРКУЛЯР MSC.1/Circ.1665	
РУКОВОДСТВО ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЭЛЕКТРОННЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ МОРЯКОВ	48
ЦИРКУЛЯР MSC.1/Circ.1673	
УНИФИЦИРОВАННАЯ ИНТЕРПРЕТАЦИЯ ПРАВИЛА II-1/1.1.3 КОНВЕНЦИИ СОЛАС	60
ЦИРКУЛЯР MSC.1/Circ.1674	
УНИФИЦИРОВАННЫЕ ИНТЕРПРЕТАЦИИ КОДЕКСА ЛСА И КОДЕКСОВ ВСС 1994 И 2000	66
ЦИРКУЛЯР MSC.1/Circ.1676	
ЗАДЕРЖКИ, ВЛИЯЮЩИЕ НА НАЛИЧИЕ НОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ ГМССБ, СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ПЕРЕСМОТРЕННЫМ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ, ИЗЛОЖЕННЫМ В РЕЗОЛЮЦИЯХ MSC.511(105), MSC.512(105) И MSC.513(105)	70
РЕЗОЛЮЦИЯ А.1184(33)	
РУКОВОДСТВО ПО МЕСТАМ УБЕЖИЩА ДЛЯ СУДОВ, НУЖДАЮЩИХСЯ В ПОМОЩИ	76
Перечень документов, принятых на 33-й сессии Ассамблеи	160

CONTENTS

CIRCULAR MSC.1/Circ.1663	
GUIDELINES FOR LIFTING APPLIANCES	9
CIRCULAR MSC.1/Circ.1665	
GUIDELINES ON THE USE OF ELECTRONIC CERTIFICATES OF SEAFARERS	49
CIRCULAR MSC.1/Circ.1673	
UNIFIED INTERPRETATION OF SOLAS REGULATION II-1/1.1.3	61
CIRCULAR MSC.1/Circ.1674	
UNIFIED INTERPRETATIONS OF THE LSA CODE AND THE 1994 AND 2000 HSC CODES	67
CIRCULAR MSC.1/Circ.1676	
DELAYS AFFECTING THE AVAILABILITY OF NEW GMDSS EQUIPMENT COMPLIANT WITH THE REVISED PERFORMANCE STANDARDS SET OUT IN RESOLUTIONS MSC.511(105), MSC.512(105) AND MSC.513(105)	71
RESOLUTION A.1184(33)	
GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE FOR SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE	77

ЦИРКУЛЯР MSC.1/Circ.1663
Принят 28 июня 2023 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПОДЪЕМНЫМ УСТРОЙСТВАМ

1 Комитет по безопасности на море на своей 107 сессии (31 мая — 9 июня 2023 г.) рассмотрев предложение Подкомитета по судовым системам и оборудованию (SSE), сделанное на его 8 сессии, с целью обеспечения единообразного подхода к применению положений правила II-1/3-13 Конвенции СОЛАС, принятого резолюцией MSC.532(107), одобрил *Руководство по подъемным устройствам*, изложенное в приложении.

2 Государствам членам ИМО рекомендуется использовать прилагаемое руководство при применении правила II-1/3-13 Конвенции СОЛАС и довести его до сведения проектировщиков судов, судостроительных заводов, судовладельцев, производителей оборудования, других организаций и заинтересованных сторон.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

РУКОВОДСТВО ПО ПОДЪЕМНЫМ УСТРОЙСТВАМ

1 Применение

Настоящее руководство способствует применению правила II-1/3-13 Конвенции СОЛАС для подъемных устройств и использующихся с ними разобщающих устройств.

2 Определения

Для цели данного руководства применяются следующие определения:

CIRCULAR MSC.1/Circ.1663
Adopted on 28 June 2023

GUIDELINES FOR LIFTING APPLIANCES

1 The Maritime Safety Committee, at its 107th session (31 May to 9 June 2023), having considered a proposal by the Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE), at its eighth session, with a view to ensuring a uniform approach towards the application of the provisions of SOLAS regulation II-1/3-13, adopted by resolution MSC.532(107), approved the *Guidelines for lifting appliances*, as set out in the annex.

2 Member States are invited to use the annexed Guidelines when applying SOLAS regulation II-1/3-13 and to bring it to the attention of ship designers, shipyards, shipowners, equipment manufacturers, other organizations and parties concerned.

* * *

ANNEX

GUIDELINES FOR LIFTING APPLIANCES

1 Application

These Guidelines support the application of SOLAS regulation II-1/3-13 for lifting appliances and loose gear used in association with lifting appliances.

2 Definitions

For the purpose of these Guidelines, the following definitions apply:

- .1 *Компетентное лицо* означает лицо, обладающее знаниями и опытом, необходимыми для выполнения обязанностей, указанных в настоящем руководстве, и приемлемое в качестве этого для Администрации.
- .2 *Проверка* означает оценку, проводимую ответственным лицом для определения того, находится ли подъемное устройство или разобшающее устройство в хорошем рабочем состоянии для дальнейшего безопасного использования.
- .3 *Ответственное лицо* означает лицо, назначенное капитаном, или компанией, как это определено в правиле IX/1 СОЛАС, в зависимости от обстоятельств, обладающее знаниями и опытом, необходимыми для выполнения обязанностей, указанных в настоящем Руководстве.
- .4 *Тщательная проверка* означает детальную оценку, проводимую компетентным лицом, с целью определения того, соответствует ли подъемное устройство или разобшающее устройство применимым требованиям Администрации.
- .5 *Освидетельствованное* означает, что подъемное устройство или разобшающее устройство было проверено и оформлено документально, как соответствующее требованиям Администрации или признанной организации, действующей от ее имени.
- .6 *Техническое обслуживание* означает любые действия, осуществляемые ответственным лицом для поддержания подъемного устройства или разобшающего устройства в хорошем рабочем состоянии для дальнейшего безопасного использования.
- .7 *Эксплуатационное испытание* означает испытание, проводимое ответственным лицом для проверки нормального функционирования компонента или исправной работы подъемного устройства и/или связанного с ним разобшающего устройства.
- .8 *Испытание на нагрузку* означает испытание сверх БРН, проводимое в присутствии компетентного лица, с целью проверки конструкционной целостности подъемного устройства и крепления и соответствие опорной конструкции требованиям.
- .9 *Безопасная рабочая нагрузка (БРН)* — это максимальная статическая нагрузка при установленном радиу-

- .1 *Competent person* means a person possessing the knowledge and experience required for the performance of duties specified in these Guidelines and acceptable as such to the Administration.
- .2 *Inspection* means an assessment carried out by a responsible person to ascertain if the lifting appliance or loose gear is in good working condition for continued safe use.
- .3 *Responsible person* means a person appointed by the master or company as defined in SOLAS regulation IX/1, as appropriate, possessing the knowledge and experience required for the performance of duties specified in these Guidelines.
- .4 *Thorough examination* means a detailed assessment carried out by a competent person in order to determine whether or not the lifting appliance or loose gear is in compliance with the applicable requirements of the Administration.
- .5 *Certified* means that the lifting appliance or loose gear has been verified and documented as compliant to the satisfaction of the Administration or recognized organization acting on its behalf.
- .6 *Maintenance* means any activity carried out by a responsible person to keep the lifting appliance or loose gear in good working condition for continued safe use.
- .7 *Operational testing* means a test carried out by a responsible person to verify the correct functioning of a component or operation of the lifting appliance and/or associated loose gear.
- .8 *Load test* means a test in excess of the SWL, carried out in the presence of a competent person in order to check the structural integrity of the lifting appliance and its attachment to and adequacy of its supporting structure.
- .9 *Safe working load (SWL)* is the maximum static load at a specified radius which a lifting appliance or item of

се, на которую подъемное устройство или разобшающее устройство освидетельствованы для подъема при определенном режиме работы.

- .10 *Свидетельство об испытании и тщательной проверке* означает свидетельство, выданное компетентным лицом после удовлетворительного завершения испытания и тщательной проверки подъемного устройства и/или разобшающего устройства.

3 Подъемные устройства

3.1 Проектирование, конструкция и установка

Как требуется в правиле II-1/3-13.2.1.1 Конвенции СОЛАС, подъемные устройства, установленные 1 января 2026 г. и после этой даты, должны быть спроектированы, изготовлены и установлены в соответствии с требованиями классификационного общества, признанного Администрацией согласно положениям правила XI-1/1, или в соответствии со стандартами, приемлемыми для Администрации, которые обеспечивают равноценный уровень безопасности.

3.2 Испытание на нагрузку и тщательная проверка

3.2.1 Испытание на нагрузку

3.2.1.1 Подъемные устройства, к которым применяется правило II-1/3-13.2.1 Конвенции СОЛАС, должны быть испытаны на нагрузку после их установки и перед первым использованием, а также после ремонта, переоборудования или модификации существенного характера, чтобы отвечать требованиям Администрации.

3.2.1.2 Подъемные устройства, к которым применяется правило II-1/3-13.2.4 Конвенции СОЛАС, должны быть испытаны на нагрузку не позднее даты первого освидетельствования для возобновления свидетельства 1 января 2026 г. и после этой даты, а также после ремонта, переоборудования или модификации существенного характера, чтобы отвечать требованиям Администрации.

3.2.1.3 *Ремонтом, переоборудованием или модификацией существенного характера* считается то, что:

- .1 изменяет безопасную рабочую нагрузку подъемного устройства; или
- .2 влияет на прочность, устойчивость или срок службы подъемного устройства; или

loose gear is certified to lift for a specified operating condition.

- .10 *Certificate of test and thorough examination* means a certificate issued by a competent person upon satisfactory completion of the test and thorough examination of the lifting appliance and/or loose gear.

3 Lifting appliances

3.1 Design, construction and installation

As required by SOLAS regulation II-1/3-13.2.1.1, lifting appliances installed on or after 1 January 2026 should be designed, constructed and installed in accordance with the requirements of a classification society which is recognized by the Administration in accordance with the provisions of regulation XI-1/1 or standards acceptable to the Administration which provide an equivalent level of safety.

3.2 Load testing and thorough examination

3.2.1 Load test

3.2.1.1 Lifting appliances to which SOLAS regulation II-1/3-13.2.1 applies should be load tested to the satisfaction of the Administration after installation and before being taken into use for the first time and after repairs, modifications or alterations of a major character.

3.2.1.2 Lifting appliances to which SOLAS regulation 3-13.2.4 applies should be load tested to the satisfaction of the Administration no later than the date of the first renewal survey on or after 1 January 2026 or after repairs, modifications or alterations of a major character.

3.2.1.3 *Repairs, modifications or alterations of a major character* are those which:

- .1 change the safe working load of the lifting appliance; or
- .2 affect the strength, stability or service life of the lifting appliance; or

- .3 влияет на основную несущую конструкцию подъемного устройства; или
- .4 изменяет функциональные возможности подъемного устройства или любой его части, что может оказать влияние на прочность, безопасность или конструкционную целостность устройства.

3.2.1.4 Подъемные устройства, к которым применяются правила II-1/3-13.2.1 и II-1/3-13.2.4 Конвенции СОЛАС, должны повторно проверяться по меньшей мере один раз в каждые пять лет.

3.2.1.5 Для испытаний на нагрузку подъемных устройств, предназначенных для использования во время нахождения судна в порту или в защищенных водах, такое испытание, как указано в таблице 1 ниже, должно определяться с использованием БРН. Для подъемных устройств, предназначенных для работы в открытом море, испытания на нагрузку должны отвечать требованиям Администрации или признанного ею классификационного общества, с учетом применимых динамических нагрузок.

Таблица 1 – Минимальные испытания на нагрузку подъемных устройств

БРН подъемного устройства, тонн	Испытание на нагрузку, тонн
$БРН \leq 20 \text{ т}$	$1,25 \times БРН$
$20 \text{ т} < БРН \leq 50 \text{ т}$	$БРН + 5 \text{ т}$
$БРН > 50 \text{ т}$	$1,10 \times БРН$

3.2.1.6 Если безопасная рабочая нагрузка подъемных устройств не оформлена документом и отсутствует проектная информация, например, для подъемных устройств, установленных на судне до 1 января 2026 г., и изготовитель больше не существует, испытание на нагрузку должно быть рассчитано с использованием таблицы 1 на основании безопасной рабочей нагрузки, указанной компанией, что удовлетворяет требованиям Администрации.

3.2.2 Тщательная проверка

3.2.2.1 Подъемные устройства подлежат тщательной проверке согласно требованиям Администрации:

- .1 после любого испытания на нагрузку; и
- .2 ежегодно.

- .3 affect the primary load bearing structure of the lifting appliance; or
- .4 modify the functionality of the lifting appliance or any part thereof which may affect its strength or safety or structural integrity.

3.2.1.4 Lifting appliances to which SOLAS regulations II-1/3-13.2.1 and 3-13.2.4 apply should be retested at least once in every five years.

3.2.1.5 For load testing of lifting appliances intended for use while the ship is in port or sheltered waters, the test load, as set out in table 1 below, should be established using the SWL. For lifting appliances intended for open-sea operations, the test loads should be to the satisfaction of the Administration or a classification society which is recognized by it, taking into account the applicable dynamic loads.

Table 1: Lifting appliances minimum test loads

SWL of the lifting appliance, in tonnes	Test load, in tonnes
SWL ≤ 20 t	1.25 × SWL
20 t < SWL ≤ 50 t	SWL + 5 t
SWL > 50 t	1.10 × SWL

3.2.1.6 Where the safe working load of the lifting appliances is undocumented and design information is not available, e. g. for lifting appliances which are installed on board before 1 January 2026 and the manufacturer no longer exists, the test load should be calculated using table 1, based on a safe working load nominated by the company, to the satisfaction of the Administration.

3.2.2 *Thorough examination*

3.2.2.1 Lifting appliances should be subject to thorough examination to the satisfaction of the Administration:

- .1 upon completion of any load test; and
- .2 annually.

3.2.2.2 Если тщательная проверка не является частью освидетельствования для возобновления свидетельства или ежегодного освидетельствования, подтверждение того, что такая проверка подъемных устройств, к удовлетворению Администрации, была проведена/завершена, должно иметь место в ходе освидетельствования для возобновления свидетельства согласно правилу I/7 Конвенции СОЛАС или в ходе ежегодного освидетельствования согласно правилу I/10 Конвенции СОЛАС, что применимо.

3.2.2.3 Если по завершении тщательной проверки компетентное лицо сочтет подъемное устройство небезопасным для эксплуатации или не соответствующим применимым требованиям Администрации, то это подъемное устройство должно быть выведено из эксплуатации до тех пор, пока любая неисправность не будет устранена, к удовлетворению компетентного лица. Подъемное устройство должно иметь четкую маркировку «не использовать», а его состояние должно быть записано в журнал регистрации подъемных устройств. В отношении неработающих подъемных устройств следует выполнять соответствующие действия, указанные в разделе 5 настоящего руководства.

3.2.3 Записи о тщательной проверке и испытаниях

3.2.3.1 Записи о тщательной проверке и испытаниях на нагрузку должны вестись в журнале регистрации подъемных устройств и должны находиться на судне.

3.2.3.2 Данные испытания на нагрузку и тщательной проверки могут быть документально оформлены в любой удобной форме при условии, что каждая запись содержит необходимую информацию, четко разборчива и заверена компетентным лицом. Следует использовать минимальную информацию, которая должна быть включена в *Свидетельство об испытании и тщательной проверке*, как указано в дополнении 1. В качестве альтернативы могут использоваться другие формы, приемлемые для Администрации, такие как формы классификационного общества, признанного Администрацией.

3.3 Демонстрация соответствия

3.3.1 Перед первым использованием подъемные устройства, установленные 1 января 2026 г. и после этой даты, должны быть освидетельствованы, как соответствующие требованиям правил II-1/3-13.2.1 и II-1/3-13.2.3 Конвенции СОЛАС с рекомендуемым объемом демонстрации соответствия подъемных устройств, включая следующее:

3.2.2.2 Where thorough examination does not form part of the renewal survey or annual survey, verification that thorough examination of lifting appliances has been conducted/completed to the satisfaction of the Administration should take place during the renewal survey under SOLAS regulation I/7 or the annual survey under SOLAS regulation I/10, as applicable.

3.2.2.3 If on completion of a thorough examination, the competent person considers the lifting appliance to be unsafe for operation or not in compliance with the applicable requirements of the Administration, then that lifting appliance should be taken out of service until any deficiency is rectified to the satisfaction of a competent person. The lifting appliance should be clearly marked «not to be used» and the status should be recorded in a register of lifting appliances. While out of service, the relevant actions for inoperative lifting appliances as outlined under section 5 of these Guidelines should be followed.

3.2.3 Records of thorough examination and testing

3.2.3.1 A record of thorough examination and load testing should be maintained in a register of lifting appliances and should be available on board.

3.2.3.2 Load testing and thorough examination may be documented in any convenient form, provided each entry contains the necessary information, is clearly legible and is authenticated by a competent person. The minimum information to be included in the *Certificate of test and thorough examination*, as set out in the appendix 1, should be used. Alternatively, other formats may be used which are acceptable to the Administration, such as those of a classification society recognized by the Administration.

3.3 Demonstration of compliance

3.3.1 Before being put into use for the first time, lifting appliances installed on or after 1 January 2026 should be certified as compliant with SOLAS regulations II-1/3-13.2.1 and II-1/3-13.2.3 with the recommended scope for demonstration of compliance of lifting appliances comprising the following:

- .1 план оценки подъемного устройства и соединений фундамента;
- .2 проверка материалов;
- .3 освидетельствование, испытание и проверка в ходе изготовления;
- .4 проверка свидетельств компонентов, включая разоб-щающие устройства; и
- .5 испытание и тщательная проверка при установке на судне.

3.3.2 Подъемные устройства, установленные до 1 января 2026 г. должны быть освидетельствованы, как соответствующие требованиям правила II-1/3-13.2.4 Конвенции СОЛАС не позднее даты первого освидетельствования для возобновления свидетельства 1 января 2026 г. и после этой даты.

3.3.3 Существующие подъемные устройства с действительными свидетельствами об испытании и тщательной проверке согласно другому международному документу, приемлемому для Администрации и выданному до вступления в силу правила II-1/3-13 Конвенции СОЛАС, считаются отвечающими требованиям правила II-1/3-13.2.4 Конвенции СОЛАС.

3.3.4 Все освидетельствованные подъемные устройства на судне должны быть внесены в *Журнал судовых подъемных и грузовых устройств*, как указано в дополнении 3, с приложенным к нему *Свидетельством об испытании и тщательной проверке* (см. пункт 3.2.3.2).

3.3.5 На судне должна иметься схема такелажного оборудования, где указано правильное расположение подъемных устройств и связанных с ними разобшающих устройств, если применимо.

3.4 Маркировка

3.4.1 Безопасная рабочая нагрузка (БРН) и другая информация, важная для безопасной работы подъемного устройства (например, максимальный или минимальный радиус поворота или угол наклона стрелы), должны быть постоянно и четко обозначены на видном месте на подъемном устройстве и доступны оператору.

3.4.2 Во всех случаях, когда подъемное устройство имеет переменное значение радиуса нагрузки, БРН, соответству-

- .1 a plan appraisal of the lifting appliance and foundation connections;
- .2 verification of materials;
- .3 survey, testing and examination during fabrication;
- .4 verification of component certificates including its loose gear; and
- .5 testing and thorough examination when installed on board.

3.3.2 Lifting appliances installed before 1 January 2026 should be certified as compliant with SOLAS regulation II-1/3-13.2.4 no later than the date of the first renewal survey on or after 1 January 2026.

3.3.3 Existing lifting appliances with valid certificates of test and thorough examination under another international instrument acceptable to the Administration and issued prior to the entry into force of SOLAS regulation II-1/3-13 should be considered compliant with SOLAS regulation II-1/3-13.2.4.

3.3.4 All certified lifting appliances on board a ship should be recorded in the *Register of Ship's Lifting Appliances and Cargo Handling Gear*, as set out in appendix 3, with the *Certificate of test and thorough examination* attached to it (see paragraph 3.2.3.2).

3.3.5 A rigging plan and block list showing the correct reeving and rigging arrangements for the lifting appliance and the associated loose gear positions is to be kept on board, if applicable.

3.4 Marking

3.4.1 The safe working load (SWL) and other information essential for the safe operation of the lifting appliance (e. g. maximum or minimum slewing radius or boom angle) should be permanently and clearly marked in a conspicuous place on the lifting appliance and should be available to the operator.

3.4.2 In all cases where the lifting appliance has a variable load radius rating, the SWLs corresponding to the minimum

ющие минимальному и максимальному радиусам, должны быть четко обозначены на видном месте на подъемном устройстве; кроме того, на хорошо видимом для оператора месте должна быть приведена таблица допустимых максимальных нагрузок во всем диапазоне использования.

3.4.3 Если безопасная рабочая нагрузка определена в соответствии с пунктом 3.2.1.6, ее следует использовать для соответствия требованиям правила II-1/3-13.2.3 СОЛАС.

3.5 Техническое обслуживание, проверки и эксплуатационные испытания

3.5.1 Общие положения

3.5.1.1 Техническое обслуживание, проверки, эксплуатационные испытания и соответствующие интервалы их проведения должны соответствовать рекомендациям изготовителя, отраслевым стандартам и руководствам или требованиям и рекомендациям классификационного общества, приемлемым для Администрации, с учетом таких факторов, как специфика работы судна и подъемного устройства.

3.5.1.2 Все подъемные устройства должны рассматриваться как уязвимые к условиям морской среды, что может привести к значительному и ускоренному повреждению и коррозии, и соответствующим образом должен осуществляться режим проверок и технического обслуживания.

3.5.1.3 Проверки и техническое обслуживание подъемных устройств могут включать работу на высоте, вход в закрытое помещение и другие опасности. Эти опасности следует учитывать при разработке соответствующих процедур для выполнения таких задач, включая безопасный доступ.

3.5.1.4 Примеры аспектов, требующих особого внимания, могут включать:

- .1 коррозия и повреждение основных конструктивных элементов, в том числе стрел кранов, корпусов кранов (поворотных колонн), оснований и фундаментов/соединений фундаментов, включая сварные швы и болты;
- .2 износ, коррозия и повреждение механических компонентов, включая лебедки, гидравлические цилиндры, поворотные подшипники, блоки шкивов и штифты;

and maximum radius should be clearly marked in a conspicuous place on the lifting appliance and, in addition, a diagram of the permissible maximum loads over the entire range of use should be displayed in a position clearly visible to the operator.

3.4.3 If the safe working load is established in accordance with paragraph 3.2.1.6, this safe working load should be used for the purpose of compliance with SOLAS regulation II-1/3-13.2.3.

3.5 Maintenance, inspection and operational testing

3.5.1 General

3.5.1.1 Maintenance, inspection, operational testing and their respective intervals should be in accordance with the manufacturer's recommendations, industry standards and guidelines or classification society requirements and recommendations acceptable to the Administration, considering factors such as the operational profile of the ship and the lifting appliance.

3.5.1.2 All lifting appliances should be considered vulnerable to marine environmental conditions which may lead to significant and accelerated deterioration and corrosion, and the inspection and maintenance regime should be implemented accordingly.

3.5.1.3 The inspection and maintenance of lifting appliances may involve working at height, enclosed space entry and other hazards. These hazards should be considered when developing the relevant procedures for undertaking such tasks, including safe access.

3.5.1.4 Examples of items requiring particular attention may include:

- .1 corrosion and damage of primary structural members, including crane jibs, crane housings (slewing column), pedestals and foundations/foundation connections, including welds and bolts;
- .2 wear, corrosion and damage of mechanical components including winches, hydraulic cylinders, slew bearings, sheaves and pins;

- .3 правильная настройка и работа устройств безопасности, защиты и устройств ограничения;
- .4 состояние и исправная работа подъемного устройства в целом и, в частности, гидравлических или пневматических устройств, гидравлических/пневматических цилиндров, двигателей, шлангов, трубопроводов, лебедок, тормозов и барабанов;
- .5 коррозия и повреждение всех средств безопасного доступа к подъемным устройствам, включая прикрепленные площадки для технического обслуживания и надставки, уделяя особое внимание опорным кронштейнам и сварным швам; и
- .6 сертификация и идентификация тросов.

3.5.1.5 Поврежденные, сломанные, изношенные или прожарившие тросы, включая их концы, должны быть проверены и отбракованы в соответствии с рекомендациями изготовителя, соответствующими отраслевыми стандартами, международными стандартами (например, ИСО 4309:2017 — Краны грузоподъемные — Проволочные канаты — Уход и техническое обслуживание, инспекция и браковка) или требованиями классификационных обществ, приемлемыми для Администрации.

3.5.1.6 Если по завершении тщательной проверки компетентное лицо сочтет подъемное устройство небезопасным для эксплуатации или не соответствующим применимым требованиям Администрации, то это подъемное устройство должно быть выведено из эксплуатации до тех пор, пока любая неисправность не будет устранена, к удовлетворению компетентного лица. Подъемное устройство должно иметь четкую маркировку «не использовать», а его состояние должно быть записано в журнал регистрации подъемных устройств. В отношении неработающих подъемных устройств следует выполнять соответствующие действия, указанные в разделе 5 настоящего руководства.

3.5.2 Наставление по техническому обслуживанию

3.5.2.1 Наставление по техническому обслуживанию подъемного устройства должно быть предоставлено изготовителем. Если наставления от изготовителей по техническому обслуживанию существующих подъемных устройств отсутствуют, то они могут быть предоставлены компетентными третьими сторонами.

- .3 correct setting and functioning of safety, protection and limitation devices;
- .4 condition and correct functioning of the lifting appliance as a whole and, in particular, hydraulic or pneumatic arrangements, hydraulic/pneumatic cylinders, motors, hoses, piping, winches, brakes and drums;
- .5 corrosion and damage to all means of safe access to the lifting appliances including attached maintenance platforms and extensions, with particular attention to support brackets and welds; and
- .6 certification and identification of ropes.

3.5.1.5 Damaged, broken, worn or corroded ropes, including their terminations, should be inspected and discarded according to manufacturers' recommendations, relevant industry standards, international standards (e. g. ISO 4309:2017 on Cranes — Wire ropes — Care and maintenance, inspection and discard) or requirements of classification societies acceptable to the Administration.

3.5.1.6 If, on completion of an inspection, the responsible person considers the lifting appliance to be unsafe for operation or not in compliance with the applicable requirements of the Administration, then that lifting appliance should be taken out of service until any deficiency is rectified to the satisfaction of a competent person. The lifting appliance should be clearly marked «not to be used» and the status should be recorded in a register of lifting appliances. While out of service, the relevant actions for inoperative lifting appliances as outlined under section 5 of these Guidelines should be followed.

3.5.2 *Maintenance manual*

3.5.2.1 A maintenance manual for a lifting appliance should be provided by the manufacturer. Where maintenance manuals for existing lifting appliances are not available from the manufacturer, these may be provided by competent third parties.

3.5.2.2 Наставление по техническому обслуживанию для каждого подъемного устройства, как минимум, должно включать следующее:

- .1 указание необходимого режима проверок и графиков технического обслуживания, конкретных для подъемного устройства, контрольные списки и перечень ключевых инструментов или других пунктов для использования при проведении проверок и технического обслуживания;
- .2 инструкции по текущему ремонту/техническому обслуживанию;
- .3 техническая информация по техобслуживанию;
- .4 информация о рекомендуемых смазках, замене масла и фильтров;
- .5 информация о техническом обслуживании поворотных подшипников, если применимо;
- .6 перечни сменных деталей/компонентов, а также процедуры проверки/технического обслуживания/замены этих деталей/компонентов;
- .7 списки источников запасных частей;
- .8 типовые формы для записи проверок и технического обслуживания;
- .9 процедуры эксплуатационных испытаний, а также процедуры проверки до/после проведения эксплуатационных испытаний;
- .10 перечень компонентов, требующих особого внимания при проведении проверок, а также процедуры проверок/технического обслуживания этих компонентов;
- .11 рекомендуемые интервалы времени для замены и капитального ремонта компонентов и оборудования;
- .12 информация о сохранности системы покрытия и защиты от коррозии; и
- .13 информация по особой проверке и техническому обслуживанию в случаях продолжительного выведения из действия подъемного устройства.

3.5.2.2 The maintenance manual should, as a minimum, include the following for each lifting appliance:

- .1 description of the required inspection regime and maintenance schedules specific to the lifting appliance, checklists and a list of key tools or other items for use when carrying out inspections and maintenance;
- .2 instructions for routine repairs/maintenance;
- .3 technical maintenance information;
- .4 information on recommended lubricants, oil and filter change;
- .5 information on slewing bearing maintenance, if applicable;
- .6 lists of replaceable parts/components, as well as the inspection/maintenance/replacement procedures for these parts/components;
- .7 lists of sources of spare parts;
- .8 model forms for records of inspections and maintenance;
- .9 operational test procedures, as well as the pre/post-operational test inspection procedures;
- .10 list of components requiring particular attention during inspections, as well as the inspection/maintenance procedures for these components;
- .11 recommended intervals for replacement and overhaul of components and equipment;
- .12 information on the preservation of the coating and corrosion protection system; and
- .13 information regarding special inspection and maintenance in cases where the lifting appliance is not operated for long periods of time.

3.5.3 Записи проверок и технического обслуживания

3.5.3.1 Следует вести записи текущих проверок и технического обслуживания подъемных устройств, их компонентов или деталей, и эти записи должны иметься на судне.

3.5.3.2 Записи и данные проверки и технического обслуживания могут быть документально оформлены в любой удобной форме при условии, что каждая запись содержит необходимую информацию, четко разборчива и заверена компетентным лицом. Следует использовать любые рекомендации изготовителя по записи таких проверок и технического обслуживания.

3.6 Эксплуатация

3.6.1 Общие положения

3.6.1.1 Персонал, эксплуатирующий подъемные устройства, должен быть квалифицирован, ознакомлен с оборудованием и иметь разрешение от капитана.

3.6.1.2 Весь персонал, участвующий в грузоподъемной операции, должен понимать свою роль во время ее проведения и, в частности, понимать сигналы, которые могут потребоваться для начала, координации или остановки операции.

3.6.1.3 Персонал, участвующий в грузоподъемных операциях, должен быть оснащен соответствующими средствами индивидуальной защиты для выполнения задания.

3.6.1.4 Грузоподъемные операции должны планироваться, контролироваться и проводиться таким образом, чтобы любые выявленные риски были сведены к минимуму.

3.6.1.5 Процедуры и инструкции должны относиться к конкретному типу подъемного устройства и должны иметься в наставлении по эксплуатации.

3.6.1.6 Должное внимание следует уделять любым ограничивающим условиям, таким как качка/наклон судна, скорость ветра, включая его порывы, условия окружающей среды, такие как лед и снег, ограничения подъемного устройства, такие как БРН и радиус поворота и т. д.

3.6.1.7 Необходимо установить эффективную связь между судовым персоналом и береговым персоналом, участвующим в грузоподъемной операции.

3.6.1.8 Должны быть установлены безопасные средства доступа к подъемным устройствам и грузам, требующим

3.5.3 Records of inspections and maintenance

3.5.3.1 Records of the routine inspection and maintenance of lifting appliances or their components or parts should be maintained and kept on board.

3.5.3.2 The records and particulars of inspection and maintenance may be documented in any convenient form, provided each entry contains the necessary information, is clearly legible and is authenticated by a responsible person. Any recommendations of the manufacturer for such inspection and maintenance records should be used.

3.6 Operations

3.6.1 General

3.6.1.1 Personnel operating lifting appliances should be qualified, familiarized with the equipment and be authorized by the master.

3.6.1.2 All personnel involved in a lifting operation should understand their role during the operation and, in particular, the signals that may be required to commence, coordinate or stop the operation.

3.6.1.3 Personnel involved in lifting operations should be equipped with appropriate personal protective equipment for the task.

3.6.1.4 Lifting operations should be planned, supervised and carried out so that any identified risks are minimized.

3.6.1.5 Procedures and instructions should relate to the specific type of lifting appliance and should be provided in the operations manual.

3.6.1.6 Due consideration should be given to any limiting conditions such as ship's motion/inclination, wind speeds including wind gusts, environmental conditions such as ice and snow, limitations of the lifting appliance such as SWL and slew radius, etc. of the lifting appliance.

3.6.1.7 Effective communication should be established between ship's personnel and shore-based personnel involved in the lifting operation.

3.6.1.8 Safe means of access to lifting appliances and loads requiring attachment/detachment should be established. Safe ar-

крепления/отцепления. Должны быть доступны безопасные зоны для сигнальщика и стропальщика.

3.6.1.9 При разработке планов и процедур проведения грузоподъемных операций следует учитывать то, чтобы избежать столкновения какой-либо части подъемных устройств с человеком или другими конструкциями в непосредственной близости.

3.6.1.10 Процедуры и меры по безопасной эксплуатации подъемных устройств должны учитывать применимые международные и национальные документы и передовую практику в области производственной охраны и гигиены труда.

3.6.1.11 Подъемные устройства должны быть закреплены и размещены так, чтобы исключить неконтролируемое перемещение их на переходе судна морем. Размещение и удерживающие устройства должны соответствовать требованиям изготовителя.

3.6.1.12 Персоналу, эксплуатирующему подъемное устройство, следует обращаться к наставлению по эксплуатации за любыми конкретными инструкциями, относящимися к грузоподъемным операциям.

3.6.2 Наставление по эксплуатации

3.6.2.1 Наставление по эксплуатации подъемного устройства должно быть предоставлено изготовителем. Если наставления от изготовителей по эксплуатации существующих подъемных устройств отсутствуют, то они могут быть предоставлены компетентными третьими сторонами.

3.6.2.2 Наставление по эксплуатации для каждого подъемного устройства, как минимум, должно включать следующее:

- .1 проектные, эксплуатационные ограничения и ограничения по условиям окружающей среды;
- .2 информацию о совместимых разобщающих устройствах;
- .3 инструкции по безопасности; и
- .4 эксплуатационные процедуры, в том числе особые процедуры, если имеются.

3.6.2.3 Для подъемных устройств, установленных до даты вступления в силу правила II-1/3-13 Конвенции СОЛАС, наставления по эксплуатации должны разрабатываться с учетом исходных проектных и сборочных данных и учиты-

ees for the signaller and slinger should be available.

3.6.1.9 When developing plans and procedures for lifting operations, consideration should be given to avoiding any part of the lifting appliances striking any person or other structures in close proximity.

3.6.1.10 Procedures and measures for the safe operation of lifting appliances should take account of applicable international and national instruments and best practices for occupational safety and health.

3.6.1.11 Lifting appliances should be restrained and stowed in order to avoid uncontrolled movement during sea voyages. The stowage and restraining arrangements should be as required by the manufacturer.

3.6.1.12 Personnel operating the lifting appliance should consult the operations manual for any specific instructions related to the lifting operations.

3.6.2 Operations manual

3.6.2.1 An operations manual for a lifting appliance should be provided by the manufacturer. Where operations manuals for existing lifting appliances are not available from the manufacturer, these may be provided by competent third parties.

3.6.2.2 An operations manual should, as a minimum, include the following for each lifting appliance:

- .1 design, operational and environmental limitations;
- .2 compatible loose gear;
- .3 safety instructions; and
- .4 operating procedures, including special procedures, if any.

3.6.2.3 For lifting appliances installed before the date of entry into force of SOLAS regulation II-1/3-13 operation manuals should be developed with original manufacture, design and build data and take into account any modifications since instal-

вать любые изменения, произошедшие после установки. Если исходные данные или данные о модификации отсутствуют, следует разработать наставления по эксплуатации, основанные на текущих эксплуатационных процедурах и практиках.

4 Разобшающие устройства

4.1 Проектирование и изготовление

Разобшающие устройства, используемые с подъемными устройствами, к которым применяются правила П-1/3-13.2.1 и П-1/3-13.2.4 Конвенции СОЛАС, должны быть спроектированы и изготовлены в соответствии с требованиями, приемлемыми для Администрации или классификационного общества, признанного Администрацией согласно положениям правила XI-1/1.

4.2 Контрольное испытание и тщательная проверка

4.2.1 Контрольное испытание

Все разобшающие устройства, используемые с подъемными устройствами, к которым применяется правило П-1/3-13 Конвенции СОЛАС, должны иметь документальное подтверждение контрольного испытания, приемлемое для Администрации, и проходить повторное испытание после ремонта, переоборудования или модификации существенного характера. При испытании деталей разобшающего устройства минимальные испытательные нагрузки должны быть приемлемыми для Администрации на основании таблицы 2 ниже.

Таблица 2 — Минимальные испытательные нагрузки разобшающего устройства

Элемент	Испытательная нагрузка, т
Одношкивный блок	4 × БРН
Многошкивные блоки и блоки с гаком:	
БРН ≤ 25 т	2 × БРН
25 т < БРН ≤ 160 т	(0,993 × БРН) + 27
160 т < БРН	1,1 × БРН

lation. Where original data or modification data is not available, operations manual should be developed on the current operational procedures and practices.

4 Loose gear

4.1 Design and manufacturing

Loose gear utilized with lifting appliances to which SOLAS regulations II-1/3-13.2.1 and II-1/3-13.2.4 apply should be designed and manufactured in accordance with requirements acceptable to the Administration or a classification society which is recognized by the Administration in accordance with the provisions of regulation XI-1/1.

4.2 Proof test and thorough examination

4.2.1 Proof test

All loose gear in use with lifting appliances to which SOLAS regulation II-1/3-13 applies should have documentary evidence of a proof test and be retested after repairs, modifications or alterations of a major character to the satisfaction of the Administration. Where an item of loose gear is tested, minimum test loads should be to the satisfaction of the Administration, based on table 2 below.

Table 2: Loose gear minimum test loads

Item	Test load, in tonnes
Single sheave block	$4 \times \text{SWL}$
Multi-sheave blocks and hook blocks:	
SWL ≤ 25 t	$2 \times \text{SWL}$
$25 \text{ t} < \text{SWL} \leq 160 \text{ t}$	$(0.993 \times \text{SWL}) + 27$
$160 \text{ t} < \text{SWL}$	$1.1 \times \text{SWL}$

Гаки, смычки, цепи, кольца, верт- люги и т. д.:	
БРН ≤ 25 т	2 × БРН
25 т < БРН	(1,22 × БРН) + 20
Грузоподъемные стрелы, спреде- ры, рамы, захватные крюки:	
БРН ≤ 10 т	2 × БРН
10 т < БРН ≤ 160 т	(1,04 × БРН) + 9,6
160 т < БРН	1,1 × БРН
<i>Примечание 1.</i>	Шкивные блоки, которые постоянно прикреплены к гаку или являются его неотъемлемой частью, называются блоками с гаком. Блоки с гаком должны испытываться с нагрузкой для многошкивных блоков. Гак блока с гаком должен испытываться с нагрузками для гаков.
<i>Примечание 2.</i>	БРН для одношкивного блока, включая одношкивные блоки со стропами, следует принимать как половину суммарной нагрузки на головной фитинг.
<i>Примечание 3.</i>	БРН многошкивного блока следует принимать как суммарную нагрузку на головной фитинг

4.2.2 Тщательная проверка

4.2.2.1 Разобшающие устройства подлежат тщательной проверке по требованию Администрации:

- .1 после любого контрольного испытания; и
- .2 ежегодно.

4.2.2.2 Если тщательная проверка не является частью освидетельствования для возобновления свидетельства или ежегодного освидетельствования, подтверждение того, что такая проверка разобшающих устройств, к удовлетворению Администрации, была проведена/завершена, должно иметь место в ходе освидетельствования для возобновления свидетельства согласно правилу I/7 Конвенции СОЛАС или в ходе ежегодного освидетельствования согласно правилу I/10 Конвенции СОЛАС, что применимо.

4.2.2.3 Если по завершении тщательной проверки компетентное лицо сочтет деталь (детали) разобшающего устройства небезопасной(-ыми) для эксплуатации или не соответствующей(-ими) применимым требованиям Администрации, то это разобшающее устройство должно быть выведено из эксплуатации до тех пор, пока любая неисправность не бу-

Hooks, shackles, chains, rings, swivels, etc.: SWL ≤ 25 t 25 t < SWL	$2 \times \text{SWL}$ $(1.22 \times \text{SWL}) + 20$
Lifting beams, spreaders, frames, grabs: SWL ≤ 10 t 10 t < SWL ≤ 160 t 160 t < SWL	$2 \times \text{SWL}$ $(1.04 \times \text{SWL}) + 9.6$ $1.1 \times \text{SWL}$
<p><i>Note 1.</i> Sheave blocks that are permanently attached to, or are integral with the hook, are called hook blocks. Hook blocks are to be tested with the load for multi-sheave blocks. The hook of the hook block is to be tested with the loads for hooks.</p> <p><i>Note 2.</i> The SWL for a single sheave block, including single sheave blocks with becketts, is to be taken as one half of the resultant load on the head fitting.</p> <p><i>Note 3.</i> The SWL of a multi-sheave block is to be taken as the resultant load on the head fitting</p>	

4.2.2 Thorough examination

4.2.2.1 Loose gear should be subject to thorough examination to the satisfaction of the Administration:

- .1 upon completion of any proof test; and
- .2 annually.

4.2.2.2 Where thorough examination does not form part of the renewal survey or annual survey, verification that thorough examination of loose gear has been conducted/completed to the satisfaction of the Administration should take place during the renewal survey under SOLAS regulation I/7 or the annual survey under SOLAS regulation I/10, as applicable.

4.2.2.3 If, on completion of a thorough examination, the competent person considers the item(s) of loose gear to be unsafe for operation or not in compliance with the applicable requirements of the Administration, then that loose gear should be taken out of service until any deficiency is rectified to the satisfaction of a competent person. The loose gear should be clearly

дет устранена, к удовлетворению компетентного лица. Разобшающее устройство должно иметь четкую маркировку «не использовать», а его состояние должно быть записано в журнал регистрации подъемных устройств. В отношении неработающих разобшающих устройств следует выполнять соответствующие действия, указанные в разделе 5 настоящего руководства.

4.3 Демонстрация соответствия

4.3.1 Перед первым использованием разобшающие устройства, задействованные с подъемными устройствами, которые отвечают требованиям правил П-1/3-13.2.1 и П-1/3-13.2.4 Конвенции СОЛАС, должны быть освидетельствованы, чтобы соответствовать положениям в разделе 4.

4.3.2 Свидетельства об испытании и тщательной проверке освидетельствованных разобшающих устройств должны быть приложены к *Журналу судовых подъемных и грузовых устройств* (см. пункт 4.7.1.2).

4.4 Маркировка

4.4.1 Разобшающее устройство должно быть четко и постоянно маркировано своим отличительным идентификационным номером (серийным номером), БРН и любыми дополнительными отметками, которые требуются для безопасного использования устройства.

4.4.2 Кроме того, конкретные типы разобшающих устройств должны иметь маркировку со следующей минимальной информацией:

- .1 двуругие гаки: диапазон угла наклона стропа;
- .2 блок и блоки с гаком;
 - .2.1 диаметр троса;
 - .2.2 опознавательный знак схемы такелажного оборудования (для блоков), если имеется;
- .3 грузоподъемные стрелы, спредеры, рамы;
 - .3.1 конструкционный вес;
 - .3.2 допустимые углы наклона стропа;
 - .3.3 подробности безопасного применения БРН в случае сложного оборудования, которое может быть использовано различными способами;
- .4 захватные крюки;

marked «not to be used» and the status should be recorded in a register of lifting appliances. While out of service, the relevant actions for inoperative loose gear as outlined under section 5 of these Guidelines should be followed.

4.3 Demonstration of compliance

4.3.1 Before being put into use for the first time, loose gear utilized with lifting appliances which comply with SOLAS regulations II-1/3-13.2.1 and 3-13.2.4 should be certified to meet the provisions in section 4.

4.3.2 Certificates of test and thorough examination of certified loose gear should be attached to the *Register of ship's lifting appliances and cargo handling gear* (see paragraph 4.7.1.2).

4.4 Marking

4.4.1 Loose gear should be clearly and permanently marked with its unique identification (serial no.), the SWL and any additional marks required for safe use.

4.4.2 In addition, specific types of loose gear should be marked with the following minimum information:

- .1 ramshorn hooks: range of sling angle;
- .2 block and hook blocks;
 - .2.1 rope diameter;
 - .2.2 rigging plan identification mark (for blocks) if any;
- .3 lifting beams, spreaders, frames;
 - .3.1 tare weight;
 - .3.2 allowable sling angles;
 - .3.3 details of the safe application of the SWL in case of complex equipment which can be utilized in different ways;
- .4 grabs;

- .4.1 конструкционный вес; и
- .5 другое оборудование в соответствии с требованиями классификационного общества или отраслевыми стандартами, приемлемыми для Администрации.

4.4.3 Если на разобшающем устройстве недостаточно места для маркировки информации, за исключением БРН, эта пропущенная информация должна быть включена в свидетельство или предоставлена другими подходящими средствами.

4.5 Эксплуатация

Персонал, участвующий в грузоподъемных операциях, в которых используются разобшающие устройства, должен быть квалифицирован, ознакомлен с оборудованием и иметь разрешение от капитана.

4.6 Техническое обслуживание и проверки

4.6.1 Техническое обслуживание и проверки через соответствующие промежутки времени должны соответствовать рекомендациям изготовителя, отраслевым стандартам и руководствам или требованиям и рекомендациям классификационного общества, приемлемым для Администрации, с учетом таких факторов, как специфика работы судна и разобшающего устройства.

4.6.2 Все разобшающие устройства должны рассматриваться как уязвимые к условиям морской среды, что может привести к значительному и ускоренному повреждению и коррозии, и соответствующим образом должен осуществляться режим проверок и технического обслуживания.

4.6.3 Проверки и техническое обслуживание разобшающих устройств могут включать работу на высоте, вход в закрытое помещение и другие опасности. Эти опасности следует учитывать при разработке соответствующих процедур для выполнения таких задач, включая безопасный доступ.

4.6.4 Перед каждым использованием разобшающие устройства должны проверяться ответственным лицом.

4.6.5 Примеры аспектов, требующих особого внимания, могут включать:

- .1 износ, коррозия, повреждение и исправная работа разобшающих устройств;
- .2 поврежденные, изношенные или ржавые цепи, в том числе их концы;

- .4.1 tare weight; and
- .5 other equipment as per the requirements of the classification society or industry standards acceptable to the Administration.

4.4.3 If there is insufficient space for the marking on the loose gear other than the SWL, the omitted information should be included in the certificate or be provided by other suitable means.

4.5 Operation

Personnel involved in lifting operations which utilize loose gear should be qualified, familiarized with the equipment and be authorized by the master.

4.6 Maintenance and inspection

4.6.1 Maintenance and inspections at respective intervals should be in accordance with the manufacturer's recommendations, industry standards and guidelines or classification society requirements and recommendations acceptable to the Administration considering factors such as the operational profile of the ship and the loose gear.

4.6.2 All loose gear should be considered vulnerable to marine environmental conditions which may lead to significant and accelerated deterioration and corrosion and the inspection and maintenance regime should be implemented accordingly.

4.6.3 The inspection and maintenance of loose gear may involve working at height, enclosed space entry and other hazards. These hazards should be considered when developing the relevant procedures for undertaking such tasks, including safe access.

4.6.4 Loose gear should be inspected by a responsible person before each use.

4.6.5 Examples of aspects requiring particular attention may include:

- .1 wear, corrosion, damage and correct functioning of the loose gear;
- .2 damaged, worn or corroded chains, including their terminations;

- .3 сертификация и идентификация разобщающих устройств; и
- .4 физическое или химическое разрушение, в том числе разрушение вследствие воздействия окружающей среды.

4.6.6 Если по завершении проверки компетентное лицо сочтет разобщающее устройство небезопасным для эксплуатации или не соответствующим применимым требованиям Администрации, то это разобщающее устройство должно быть выведено из эксплуатации до тех пор, пока любая неисправность не будет устранена, к удовлетворению компетентного лица. Разобщающее устройство должно иметь четкую маркировку «не использовать», а его состояние должно быть записано. В отношении неработающих разобщающих устройств следует выполнять соответствующие действия, указанные в разделе 5 настоящего руководства.

4.7 Записи проверок, технического обслуживания, испытаний и тщательной проверки

4.7.1 Записи тщательной проверки и испытаний

4.7.1.1 Записи о тщательной проверке и подтверждение контрольного испытания разобщающих устройств должны вестись в журнале регистрации подъемных устройств и должны находиться на судне.

4.7.1.2 Данные тщательной проверки могут быть документально оформлены в любой удобной форме при условии, что каждая запись содержит необходимую информацию, четко разборчива и заверена компетентным лицом. Следует использовать минимальную информацию, которая должна быть включена в *Свидетельство об испытании и тщательной проверке разобщающих устройств*, как указано в дополнении 2. В качестве альтернативы могут использоваться другие формы, приемлемые для Администрации, такие как формы классификационного общества, признанного Администрацией.

4.7.2 Записи проверок и технического обслуживания

4.7.2.1 Следует вести записи текущих проверок и технического обслуживания разобщающих устройств, и эти записи должны иметься на судне.

4.7.2.2 Записи и данные проверок и технического обслуживания могут быть документально оформлены в любой

- .3 certification and identification of loose gear; and
- .4 physical or chemical degradation, including degradation due to the exposure to the environment.

4.6.6 If on completion of an inspection the responsible person considers the loose gear to be unsafe for operation or not in compliance with the applicable requirements of the Administration, then the loose gear should not be used until any deficiency is rectified to the satisfaction of a competent person. The loose gear should be clearly marked «not to be used» and the status should be recorded in a register of lifting appliances. While out of service, the relevant actions for inoperative loose gear as outlined in section 5 should be followed.

4.7 Records of inspection, maintenance, testing and thorough examination

4.7.1 Records of thorough examination and testing

4.7.1.1 A record of thorough examination and evidence of proof testing of loose gear should be maintained in a register of lifting appliances and kept on board.

4.7.1.2 Records of thorough examination may be documented in any convenient form, provided each entry contains the necessary information, is clearly legible and is authenticated by a competent person. The minimum information to be included in the *Certificate of test and thorough examination of loose gear*, as set out in appendix 2, should be used. Alternatively, other formats may be used which are acceptable to the Administration, such as those of a classification society recognized by the Administration.

4.7.2 Records of inspection and maintenance

4.7.2.1 Records of the routine inspection and maintenance of loose gear should be maintained and kept on board.

4.7.2.2 The records and particulars of inspection and maintenance may be documented in any convenient form, provided

удобной форме при условии, что каждая запись содержит необходимую информацию, четко разборчива и заверена компетентным лицом. Следует использовать любые рекомендации изготовителя по записи таких проверок и технического обслуживания.

5 Неработающие подъемные устройства и разобщающие устройства

Для осуществления правила II-1/3-13.4 Конвенции СОЛАС капитану следует принять следующие действия для снижения рисков, связанных с неработающими подъемными устройствами:

- .1 учитывать неработающее подъемное устройство при планировании и выполнении безопасного рейса;
- .2 предотвращать эксплуатацию неработающих подъемных устройств;
- .3 предотвращать неконтролируемое перемещение неработающих подъемных устройств или их компонентов, используя соответствующие удерживающие и предотвращающие меры, если необходимо;
- .4 держать неработающее разобщающее устройство отдельно от находящегося в эксплуатации и иметь его маркировку, как неработающее устройство; и
- .5 заносить конкретное подъемное устройство или разобщающее устройство, которое не работает, в журнал регистрации судовых подъемных устройств и сохранять эту запись до тех пор, пока не будет завершен необходимый ремонт, и устройство не будет подвергнуто испытанию на нагрузку или контрольному испытанию, как это необходимо, и тщательно проверено.

each entry contains the necessary information, is clearly legible and is authenticated by a responsible person. Any recommendations of the manufacturer for such inspection and maintenance records should be used.

5 Inoperative lifting appliances and loose gear

For the implementation of SOLAS regulation II-1/3-13.4, the following actions should be taken by the master to mitigate risks posed by inoperative lifting appliances:

- .1 take the inoperative lifting appliance into account in planning and executing a safe voyage;
- .2 prevent operation of inoperative lifting appliances;
- .3 prevent uncontrolled movement of inoperative lifting appliances or their components using appropriate restraining and preventing arrangements, if required;
- .4 store inoperative loose gear separately from in-service loose gear and mark it as being inoperative; and
- .5 record a particular lifting appliance or loose gear that is inoperative in the register of ship's lifting appliances until necessary repairs have been completed and it has been load tested or proof tested, as necessary, and thoroughly examined.

ДОПОЛНЕНИЕ 1
 ОБРАЗЕЦ СВИДЕТЕЛЬСТВА
 ОБ ИСПЫТАНИИ И ТЩАТЕЛЬНОЙ ПРОВЕРКЕ
 ПОДЪЕМНЫХ УСТРОЙСТВ

(Герб государства) Номер Свидательства _____

Название судна:

Номер ИМО:

Позывной сигнал:

Порт приписки:

Название владельца:

Настоящим удостоверяется, что указанные ниже подъемные устройства были испытаны и тщательно проверены согласно требованиям правила П-1/3-13 Конвенции СОЛАС.

Местоположение и описание подъемного устройства (с указанием опознавательного номера или знака, при наличии), которое было испытано и тщательно проверено	Угол к горизонтали или указание радиуса при проведении испытания на нагрузку		Тестовая нагрузка, т	Безопасная рабочая нагрузка при указанном угле или радиусе, т
	Угол, град	Радиус, м		

Настоящее Свидетельство действительно до
 (дд/мм/гггг)

Дата завершения испытания и тщательной проверки, на которых основывается настоящее Свидетельство:

Выдано в (место выдачи Свидательства)

Дата выдачи (дд/мм/гггг)

Подпись компетентного лица, выдавшего Свидетельство

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

APPENDIX 1

SAMPLE CERTIFICATE OF TEST
AND THOROUGH EXAMINATION
OF LIFTING APPLIANCES

(Official seal) Certificate No. _____

Name of Ship:

IMO Number:

Call Sign:

Port of Registry:

Name of Owner:

This is to certify that the lifting appliances listed below have been tested and thoroughly examined as required by SOLAS regulation II-1/3-13.

Situation and description of lifting appliance (with distinguishing number or mark, if any) which has been tested and thoroughly examined	Angle to the horizontal or radius at which test load is applied		Test load (tonnes)	Safe working load at angle or radius shown (tonnes)
	Angle (degrees)	Radius (metres)		

This certificate is valid until (dd/mm/yyyy)

Completion date of the testing and thorough examination on which this certificate is based:

Issued at (place of issue of the certificate)

Date of issue (dd/mm/yyyy)

Signature of competent person issuing the certificate

(Seal or stamp of the issuing authority)

ДОПОЛНЕНИЕ 2

ОБРАЗЕЦ СВИДЕТЕЛЬСТВА
ОБ ИСПЫТАНИИ И ТЩАТЕЛЬНОЙ ПРОВЕРКЕ
РАЗОБЩАЮЩИХ УСТРОЙСТВ

(Герб государства)

Номер Свидательства _____

Название судна:

Номер ИМО:

Позывной сигнал:

Порт приписки:

Название владельца:

Настоящим удостоверяется, что указанные ниже разобщающие устройства были испытаны и тщательно проверены согласно требованиям правила П-1/3-13 Конвенции СОЛАС.

Опознавательный номер или знак	Описание разобщающего устройства	Количество испытанных устройств	Дата проведения испытания	Примененная испытательная нагрузка, т	Безопасная рабочая нагрузка, т
--------------------------------	----------------------------------	---------------------------------	---------------------------	---------------------------------------	--------------------------------

Название и адрес изготовителей или поставщиков:

Название и адрес компании компетентного лица, который наблюдал за испытанием и провел тщательную проверку:

Фамилия компетентного лица и его должность в государственной службе, ассоциации, компании:

Дата завершения испытания и тщательной проверки, на которых основывается настоящее Свидетельство:

Выдано в (место выдачи Свидетельства)

Дата выдачи (дд/мм/гггг)

Подпись компетентного лица, выдавшего Свидетельство

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

APPENDIX 2

SAMPLE CERTIFICATE OF TEST
AND THOROUGH EXAMINATION
OF LOOSE GEAR

(Official seal)

Certificate No. _____

Name of Ship:

IMO Number:

Call Sign:

Port of Registry:

Name of Owner:

This is to certify that the loose gear listed below have been tested and thoroughly examined as required by SOLAS regulation II-1/3-13.

Distinguishing number or mark	Description of loose gear	Number tested	Date of test	Test load applied (tonnes)	Safe working load (tonnes)

Name and address of makers or suppliers:

Name and address of the company of competent person who witnessed testing and carried out thorough examination:

Name of the competent person and position in public service, association, company:

Completion date of the testing and thorough examination on which this certificate is based:

Issued at (place of issue of the certificate)

Date of issue (dd/mm/yyyy)

Signature of competent person issuing the certificate

(Seal or stamp of the issuing authority)

ДОПОЛНЕНИЕ 3
 ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА
 СУДОВЫХ ПОДЪЕМНЫХ И ГРУЗОВЫХ УСТРОЙСТВ

Название судна
 Официальный номер
 Позывной сигнал
 Порт приписки
 Название владельца

Тщательная проверка подъемных и разобшающих устройств

(1)	(2)	(3)	(4)
Расположение и описание подъемных и разобшающих устройств (с опознавательными номерами или знаками, если имеются), которые были тщательно проверены (см. примечание 1)	Номера свидетельств	Я подтверждаю, что в день, когда я поставил свою подпись, устройства, указанные в колонке (1), были тщательно осмотрены, и не было найдено никаких дефектов, влияющих на условия их безопасной работы, кроме тех, которые указаны в колонке (4); дата и подпись (см. примечание 2)	Замечания

Примечание 1:

Если все подъемные устройства тщательно проверены в один и тот же день, достаточно внести в колонку (1) запись «Все подъемные и разобшающие устройства». Если нет, то детали, которые были тщательно проверены в указанные даты, должны быть четко обозначены.

Примечание 2:

Тщательные проверки, которые нужно указать в колонке (3) включают:

- a) Первоначальную
- b) Ежегодную
- c) Проводимую раз в пять лет
- d) Ремонт/повреждения
- e) Другие тщательные проверки, в том числе связанные с термообработкой

APPENDIX 3

SAMPLE FORM OF REGISTER
OF LIFTING APPLIANCES
AND CARGO HANDLING GEAR

Name of Ship
Official Number
Call Sign
Port of Registry
Name of Owner

Thorough examination of lifting appliances and loose gear

(1) Situation and description of lifting appliances and loose gear (with distinguishing numbers or marks, if any) which have been thoroughly examined (see note 1)	(2) Certificate nos	(3) I certify that on the date to which I have appended by signature, the gear shown in column (1) was thoroughly examined and no defects affecting its safe working condition were found other than those shown in column (4) date and signature (see note 2)	(4) Remarks

Note 1:

If all the lifting appliances are thoroughly examined on the same date it will be sufficient to enter in column (1) 'All lifting appliances and loose gear'. If not, the parts which have been thoroughly examined on the dates stated must be clearly indicated.

Note 2:

The thorough examinations to be indicated in column (3) include:

- a) Initial
- b) 12-monthly
- c) Five-yearly
- d) Repair/damage
- e) Other thorough examinations including those associated with heat treatment

ЦИРКУЛЯР MSC.1/Circ.1665
Принят 28 июня 2023 г.

**РУКОВОДСТВО ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ
ЭЛЕКТРОННЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ МОРЯКОВ**

1 Комитет по безопасности на море на своей 107 сессии (31 мая — 9 июня 2023 г.), с целью обеспечения своевременного реагирования на мировую тенденцию цифровизации, а также управления и контроля свидетельств моряков, выдаваемых в соответствии с Конвенцией ПДНВ 1978 года, одобрил *Руководство по использованию электронных свидетельств моряков*.

2 Сторонам Конвенции ПДНВ и другим соответствующим заинтересованным сторонам предлагается в полной мере учитывать Руководство, изложенное в приложении, при вводе в действие положений о сертификации в соответствии с Конвенцией и Кодексом ПДНВ.

3 Правительствам-членам ИМО и Сторонам Конвенции ПДНВ также предлагается довести настоящее руководство до сведения всех заинтересованных сторон, в частности, инспекторов контроля судов государством порта (ИКСГП), признанных организаций, компаний и других соответствующих сторон.

4 Правительствам-членам ИМО, Сторонам Конвенции ПДНВ, международным организациям и неправительственным организациям с консультативным статусом, также предлагается довести до сведения Комитета, при первой возможности, результаты опыта, полученного при использовании Руководства.

* * *

CIRCULAR MSC.1/Circ.1665
Adopted on 28 June 2023

**GUIDELINES ON THE USE OF ELECTRONIC
CERTIFICATES OF SEAFARERS**

1 The Maritime Safety Committee, at its 107th session (31 May to 9 June 2023), with a view to providing a timely response to the global digitalization trend, as well as enhancing the management and control of seafarers' certificates issued pursuant to the 1978 STCW Convention, approved the *Guidelines on the use of electronic certificates of seafarers*.

2 Parties to the STCW Convention and other relevant stakeholders are invited to take full account of the Guidelines set out in the annex when implementing certification provisions in accordance with the STCW Convention and Code.

3 Member Governments and Parties to the STCW Convention are also invited to bring these Guidelines to the attention of all concerned, in particular Port State Control Officers, recognized organizations, companies and other relevant stakeholders.

4 Member Governments, Parties to the STCW Convention, international organizations and non-governmental organizations in consultative status are also invited to bring to the attention of the Committee, at the earliest opportunity, the results of the experience gained with the use of the Guidelines.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

РУКОВОДСТВО ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЭЛЕКТРОННЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ МОРЯКОВ

Введение

1 В последние годы во всем мире достигнут существенный прогресс в области электронного хранения и обмена информацией, информационных технологий и кибербезопасности. Международная морская организация все активнее участвует в этой глобальной тенденции, *помимо прочего*, возглавив работу по снижению административной нагрузки на моряков и судоходные компании, а также поощряя использование и признание электронных свидетельств, как оформлено в «Руководстве по использованию электронных свидетельств» (FAL.5/Circ.39/Rev.2*). Уже существует ряд электронных решений, направленных на улучшение управления и контроля свидетельств и процесса сертификации моряков. Существует очевидная необходимость тщательного решения вопросов, связанных с использованием электронных свидетельств моряков в соответствии с Конвенцией и Кодексом ПДНВ 1978 года, чтобы отреагировать на мировую тенденцию цифровизации и найти решение для облегчения управления и контроля документации моряков.

2 В данном документе представлены рекомендации и информация по использованию электронных свидетельств моряков.

Определения

3 В данном руководстве применяются следующие определения:

- .1 *Электронное свидетельство* означает свидетельство, выданное в электронном формате, установленном/утвержденном Администрацией для обеспечения просмотра для всех предполагаемых проверяющих.
- .2 *Электронная подпись* означает данные в электронном формате, которые встроены или логически связаны с другими электронными данными, являясь методом аутентификации эмитента и содержания электронных данных.

* См. Сб. № 54.

ANNEX

GUIDELINES ON THE USE OF ELECTRONIC CERTIFICATES OF SEAFARERS

Introduction

1 In recent years, substantial progress has been achieved worldwide in the field of electronic storage and exchange of information, information technology and cybersecurity. The International Maritime Organization has become increasingly involved in that global trend by, *inter alia*, leading work to reduce administrative burdens on seafarers and shipping companies, and encourage the use and recognition of electronic certificates, as formalized in the «Guidelines for the use of electronic certificates» (FAL.5/Circ.39/Rev.2). A number of electronic solutions aimed at improving the management and control of certificates and the seafarers' certification process already exist. There is a clear need to thoroughly address the issues related to the use of electronic certificates of seafarers pursuant to the 1978 STCW Convention and Code in order to respond to the global digitalization trend and to provide a solution for the facilitation of management and control of seafarers' documentation.

2 This document provides guidelines and information on the use of electronic certificates of seafarers.

Definitions

3 The following definitions apply for these Guidelines:

- .1 *Electronic certificate* means a certificate issued in an electronic format established/approved by the Administration to ensure viewing compatibility for all intended verifiers.
- .2 *Electronic signature* means data in electronic form which is attached to, embedded in, or logically associated with, other electronic data to serve as a method of authentication of the issuer and contents of the electronic data.

- .3 *Индивидуальный учетный номер* означает строку цифр, букв или символов, используемую в качестве идентификатора, чтобы отличить электронное свидетельство, выданное Администрацией или по ее поручению, от любого другого электронного свидетельства, выданного той же Администрацией или по ее поручению.
- .4 *Проверка* означает надежный, безопасный и постоянно доступный процесс подтверждения подлинности и действительности электронного свидетельства с использованием индивидуального учетного номера и других данных, содержащихся в электронном свидетельстве.
- .5 *Печатная версия электронного свидетельства* означает распечатку электронного свидетельства.

Проверка

4 Администрация должна быть обязана предоставить проверку электронных свидетельств моряков для всех предполагаемых сторон. Если используется удаленное хранилище данных (например, сервер), Администрация должна разрешить доступ к соответствующим данным для предполагаемых проверяющих на сервере, а предполагаемые проверяющие должны предоставить себе доступ к Интернету на сервере. Моряк должен хранить минимальные необходимые данные на судне, которые должны быть определены Администрацией и будут необходимы для инициирования процедуры проверки.

5 Проверка может быть получена с помощью заявки, утвержденных хранимых данных, одобренного индивидуального учетного номера, одобренного идентификационного номера моряка, кода быстрого ответа (QR), любой комбинации вышеуказанных пунктов или того, что считается подходящим для этой цели и одобрено Администрацией. Индивидуальный учетный номер и другие данные для проверки должны быть всегда доступны.

6 Если вышеупомянутые условия и требования выполняются, и моряк имеет подлинное и действительное электронное свидетельство, такого моряка следует рассматривать как имеющего подлинное свидетельство на судне.

7 Проверяющая сторона должна, по крайней мере, иметь подключение к Интернету и возможность прочитать свидетельство в электронном формате. Суда и компании (как

- .3 *Unique tracking number* means a string of numbers, letters or symbols used as an identifier to distinguish an electronic certificate issued by or under the authority of an Administration from any other electronic certificate issued by or under the authority of the same Administration.
- .4 *Verification* means a reliable, secure and continuously available process to confirm the authenticity and validity of an electronic certificate using the unique tracking number and other data contained on or embedded in the electronic certificate.
- .5 *Printed version of electronic certificate* means a printout produced from the electronic certificate.

Verification

4 The Administration should be required to provide for the verification of electronic certificates of seafarers for all intended parties. If a remote data storage is used (e. g. server), the Administration should allow access to the appropriate data for intended verifiers on the server, and intended verifiers should provide themselves Internet access to the server. The seafarer should hold minimum required data on board, which should be defined by the Administration and would be necessary in order to initiate a verification procedure.

5 Verification may be obtained through an application, approved stored data, approved unique tracking number, approved seafarer identification number, Quick Response (QR) code, any combination of the above items, or whatever is deemed suitable for this purpose and approved by the Administration. The unique tracking number and other data for verification should always be available.

6 If the aforementioned conditions and requirements are met, and a seafarer holds an authentic and valid electronic certificate, such seafarer should be considered and treated as holding an original certificate on board.

7 The verifying party should at least have an Internet connection and the ability to read the electronic certificate file format. Ship's and company's (as defined in SOLAS regulation IX/1)

определено в правиле IX/1 Конвенции СОЛАС), означает средства и оборудование, которое может использоваться для этой цели.

8 Администрацией должны быть представлены инструкции по проверке электронного свидетельства, включая периодические подтверждения, при необходимости.

Обеспечение безопасности

9 Процедура выдачи, хранения электронных свидетельств и средства их проверки, а также любой обмен данными свидетельства с вовлечением Администрации, должны быть разработаны и одобрены Администрацией. Эта процедура должна включать все необходимые меры, которые должны быть приняты для обеспечения защиты от мошенничества и нарушений безопасности.

Форма данных

10 Форма данных электронного свидетельства должна быть защищена от мошеннических манипуляций способом, одобренным Администрацией. Электронное свидетельство должно включать электронную подпись, индивидуальный учетный номер и другие данные для процесса проверки. Форма данных также должна обеспечивать совместимость просмотра для всех поверяющих.

11 Форма данных электронного свидетельства должна быть достаточной для обеспечения того, что вся соответствующая информация, требуемая согласно разделу А-1/2 Кодекса ПДНВ, включена.

Физическое местонахождение

12 Физические места хранения электронного свидетельства моряка должны быть определены Администрацией с учетом потребностей компании и моряка сделать его доступным для проверки.

13 В качестве основного места хранения электронных свидетельств следует рекомендовать сервер под управлением или одобрением Администрации. В этом случае Администрация должна разрешить доступ к соответствующим данным, хранящимся на сервере, для предполагаемых проверяющих, а предполагаемые проверяющие должны иметь доступ в Интернет для входа на сервер.

means and equipment can be used for that purpose.

8 Instructions for verifying the electronic certificate, including confirmation of periodic endorsements, when necessary, should be provided by the Administration.

Security assurance

9 The procedure for the issuance, storage and means of verification of electronic certificates, as well as any certificate data exchange involving the Administration, should be developed and approved by the Administration. This procedure should include all necessary measures to be taken to ensure protection from fraud and security breaches.

Data form

10 The data form of an electronic certificate should be protected from fraudulent manipulations in a manner approved by the Administration. The electronic certificate should include an electronic signature, a unique tracking number and other data for the verification process. The data form should also ensure viewing compatibility for all intended verifiers.

11 The data form of an electronic certificate should be sufficient to ensure that all relevant information required in accordance with section A-I/2 of the STCW Code is included.

Physical location

12 The physical storage locations of an electronic certificate of a seafarer should be defined by the Administration taking into account the needs of the company and the seafarer to make it available for verification.

13 A server under the control or approval of the Administration should be recommended as the main location of electronic certificates. In this case, the Administration should allow access to the relevant data stored in the server for intended verifiers, and intended verifiers should have Internet access to reach the server.

Конфиденциальность

14 Несмотря на то, что процедура проверки электронного свидетельства или любой обмен данными должны быть одобрены Администрацией, это также должно соответствовать закону Администрации о конфиденциальности.

15 Для удобства, третьи стороны, помимо Администрации и владельца свидетельства, могут иметь доступ к информации в свидетельстве, при условии, что это не ставит под угрозу закон Администрации о конфиденциальности.

Характеристики

16 Администрации, которые используют электронные свидетельства, должны обеспечить, чтобы они имели следующие характеристики:

- .1 действительность и постоянство в соответствии с форматом и содержанием, требуемыми соответствующими международными правилами, как применимо;
- .2 быть защищенными от корректуры, изменений или пересмотров кроме тех, которые разрешены Администрацией;
- .3 быть представлены индивидуальными учетными номерами и другими данными, используемыми для проверки, как определено в пунктах 3.3 и 3.4, соответственно; и.
- .4 быть представлены очевидным подтверждением источника выдачи.

17 Администрации, которые используют веб-сайты для проверки электронных свидетельств, должны обеспечить, чтобы эти сайты были созданы и управлялись в соответствии с установленными стандартами информационной безопасности для контроля доступа, предотвращения мошенничества, препятствования кибератакам и устойчивости к техногенным и стихийным бедствиям*.

* См. стандарты серии 27000 Международной организации по стандартизации (ИСО)/Международной электротехнической комиссии (МЭК) и аналогичные руководства, включая национальные требования Администрации.

Privacy

14 Notwithstanding that the procedure of electronic certificate verification or any data exchange should be approved by the Administration, it should also be in compliance with the Administration's law of privacy.

15 For convenience reasons, third parties, besides the Administration and the certificate holder, may be able to have access to information of the certificate, provided that it does not compromise the Administration's law of privacy.

Features

16 Administrations that use electronic certificates should ensure that these certificates have the following features:

- .1 validity and consistency in line with the format and content required by the relevant international regulations, as applicable;
- .2 be protected from edits, modifications or revisions other than those authorized by the Administration;
- .3 be provided with a unique tracking number and other data used for verification as defined in paragraphs 3.3 and 3.4, respectively; and
- .4 be provided with a visible confirmation of the source of issuance.

17 Administrations that use websites for verifying electronic certificates should ensure that these sites are constructed and managed in accordance with established information security standards for access control, fraud prevention, resistance to cyberattacks and resilience to man-made and natural disasters*.

* Refer to the International Organization for Standardization (ISO)/International Electrotechnical Commission (IEC) 27000 series standards and similar guidelines, including national requirements of the Administration.

18 Электронные подписи, применяемые к электронным свидетельствам, должны соответствовать стандартам проверки, принятым Администрацией.

Уведомления

19 Администрациям, которые решили выдать или разрешить выдачу электронных свидетельств, предлагается информировать Комитет по безопасности на море о своем опыте. Всем администрациям рекомендуется передать Организации через соответствующий модуль в Глобальной интегрированной системе информации о судоходстве (ГИСИС) список категорий свидетельств, которые будут выданы Администрацией или ее представителем в качестве электронных свидетельств.

Принятие

20 Все ИКСГП и соответствующие заинтересованные стороны должны принимать электронные свидетельства, содержащие характеристики, указанные в пункте 16. Эти электронные свидетельства должны быть проверены, при необходимости, в соответствии с инструкциями, предоставленными Администрацией (см. пункт 8).

Ввод в действие

21 Администрациям следует установить необходимые процедуры, чтобы обеспечить, что потребности, возможности и ожидания всех соответствующих заинтересованных сторон приняты во внимание до и во время ввода в действие и использования электронных свидетельств.

18 Electronic signatures applied to electronic certificates should meet verification standards, as adopted by the Administration.

Notifications

19 Administrations deciding to issue or authorize issuance of electronic certificates are invited to inform the Maritime Safety Committee on their experience. All Administrations are urged to communicate to the Organization, through the relevant module in the Global Integrated Shipping Information System (GISIS), the list of certificates' categories that will be issued by the Administration or its representative as electronic certificates.

Acceptance

20 All port State control officers and relevant stakeholders should accept electronic certificates containing the features identified in paragraph 16. These electronic certificates should be verified, when necessary, following the instructions provided by the Administration (see paragraph 8).

Implementation

21 Administrations should put in place the necessary procedures in order to ensure that all related stakeholders' needs, capacities and expectations are taken into consideration before and during the implementation and use of electronic certificates.

ЦИРКУЛЯР MSC.1/Circ.1673
Принят 14 июля 2023 г.

**УНИФИЦИРОВАННАЯ ИНТЕРПРЕТАЦИЯ ПРАВИЛА
II-1/1.1.3 КОНВЕНЦИИ СОЛАС**

1 Комитет по безопасности на море на своей 107 сессии (31 мая — 9 июня 2023 г.) одобрил *Унифицированную интерпретацию правила II-1/1.1.3 Конвенции СОЛАС*, подготовленную Подкомитетом по проектированию и конструкции судна на его 9 сессии, изложенную в приложении.

2 Государствам-членам рекомендуется применять прилагаемую унифицированную интерпретацию и довести ее до сведения всех заинтересованных сторон.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

**УНИФИЦИРОВАННАЯ ИНТЕРПРЕТАЦИЯ
ПРАВИЛА II-1/1.1.3 КОНВЕНЦИИ СОЛАС**

**Правило II-1/1.1.1 Конвенции СОЛАС с поправками
в резолюции MSC.436(99) гласит следующее:**

«Если специально не предусмотрено иное, части В, В-1, В-2 и В-4 настоящей главы применяются только к судам:

- .1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2020 г. и после этой даты; или
- .2 в случае отсутствия контракта на постройку, киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2020 г. и после этой даты; или
- .3 которые сданы в эксплуатацию 1 января 2024 г. и после этой даты».

CIRCULAR MSC.1/Circ.1673
Adopted on 14 July 2023

UNIFIED INTERPRETATION
OF SOLAS REGULATION II-1/1.1.3

1 The Maritime Safety Committee, at its 107th session (31 May to 9 June 2023), approved *Unified interpretation of SOLAS regulation II-1/1.1.3*, prepared by the Sub-Committee on Ship Design and Construction, at its ninth session, as set out in the annex.

2 Member States are invited to apply the annexed unified interpretations and to bring them to the attention of all parties concerned.

* * *

ANNEX

UNIFIED INTERPRETATION
OF SOLAS REGULATION II-1/1.1.3

SOLAS regulation II-1/1.1.1, as amended by resolution MSC.436(99) reads as follows:

«Unless expressly provided otherwise, parts B, B-1, B-2 and B-4 of this chapter shall only apply to ships:

- .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2020; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2020; or
- .3 the delivery of which is on or after 1 January 2024.»

Правило II-1/1.1.2 Конвенции СОЛАС с поправками в резолюции MSC.436(99) гласит следующее:

«Если специально не предусмотрено иное, для судов, на которые не распространяются положения подпункта 1.1.1, но которые построены 1 января 2009 г. и после этой даты, Администрация обеспечивает:

- .1 соблюдение требований частей В, В-1, В-2 и В-4, применимых в соответствии главой II-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, внесенными резолюциями MSC.216(82), MSC.269(85) и MSC.325(90); и
- .2 соблюдение требований правил 8-1.3 и 19-1.»

Правило II-1/1.1.3 Конвенции СОЛАС с поправками в резолюции MSC.474(102) гласит следующее:

«Для целей данной главы:

- .1 выражение *построенные суда* означает суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки;
- .2 выражение *суда, построенные 1 января 2024 г. и после этой даты* означает суда:
 - .2.1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2024 г. и после этой даты; или
 - .2.2 в случае отсутствия контракта на постройку — кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2024 г. и после этой даты; или
 - .2.3 поставка которых осуществляется 1 января 2028 г. и после этой даты.
- .3 выражение *все суда* означает суда, построенные до 1 января 2009 г. и после этой даты;
- .4 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудованное в пассажирское судно, считается пассажирским судном, построенным в дату начала такого переоборудования.»

SOLAS regulation II-1/1.1.2, as amended by resolution MSC.436(99) reads as follows:

«Unless expressly provided otherwise, for ships not subject to the provisions of sub-paragraph 1.1.1 but constructed on or after 1 January 2009, the Administration shall:

- .1 ensure that the requirements for parts B, B-1, B-2 and B-4 which are applicable under chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.216(82), MSC.269(85) and MSC.325(90) are complied with; and
- .2 ensure that the requirements of regulations 8-1.3 and 19-1 are complied with.»

SOLAS regulation II-1/1.1.3, as amended by resolution MSC.474(102) reads as follows:

«For the purpose of this chapter:

- .1 the expression *ships constructed* means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction;
- .2 the expression *ships constructed on or after 1 January 2024* means ships:
 - .2.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2024; or
 - .2.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2024; or
 - .2.3 the delivery of which is on or after 1 January 2028.
- .3 the expression *all ships* means ships constructed before, on or after 1 January 2009;
- .4 a cargo ship, whenever built, which is converted to a passenger ship shall be treated as a passenger ship constructed on the date on which such a conversion commences.»

Правило II-1/25-1.1 Конвенции СОЛАС с поправками в резолюции MSC.482(103) гласит следующее:

«На грузовых судах с несколькими трюмами, иных чем навалочные суда и танкеры, построенных 1 января 2024 г. и после этой даты, должны быть установлены датчики уровня воды в каждом грузовом трюме, предназначенном для сухих грузов. Датчики уровня воды не требуются для грузовых трюмов, полностью расположенных выше палубы надводного борта.»

Интерпретация

1 Выражение *суда, построенные до 1 января 2024 г.*, в отношении судов, подпадающих под положения правила II-1/1.1.1.1 Конвенции СОЛАС означает:

- .1 суда, имеющие контракт на постройку, датированный 1 января 2020 г. и после этой даты, но до 1 января 2024 г., должны отвечать подпункту .3 ниже; или
- .2 суда, у которых отсутствует контракт на постройку, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2020 г. и после этой даты, но до 1 июля 2024 г. должны отвечать подпункту .3 ниже; и
- .3 суда с датой поставки 1 января 2024 г. и после той даты, но до 1 января 2028 г., при условии, что указанное в .1 или .2 выше, в зависимости от обстоятельств, соблюдено.

2 Выражение *грузовые суда с несколькими трюмами, иные чем навалочные суда и танкеры, построенные 1 января 2024 г. и после этой даты*, которое используется в правиле II-1/25-1 Конвенции СОЛАС (с поправками в резолюции MSC.482(103)), следует толковать следующим образом:

«Грузовые суда с несколькими трюмами, иные чем навалочные суда и танкеры, построенные 1 января 2024 г. и после этой даты», подпадают под определение «суда, построенные 1 января 2024 г. и после этой даты» в правиле II-1/1.1.3.2 Конвенции СОЛАС (с поправками в резолюции MSC.474(102)).»

SOLAS regulation II-1/25-1.1, as amended by resolution MSC.482(103) reads as follows:

«Multiple hold cargo ships other than bulk carriers and tankers constructed on or after 1 January 2024 shall be fitted with water level detectors in each cargo hold intended for dry cargoes. Water level detectors are not required for cargo holds located entirely above the freeboard deck.»

Interpretation

1 The expression *ships constructed before 1 January 2024* with respect to ships subject to the provisions of SOLAS regulation II-1/1.1.1.1 should mean:

- .1 ships with a contract for construction date on or after 1 January 2020 but before 1 January 2024 subject to compliance with .3 below; or
- .2 ships without a contract for construction, having a keel laying date, or similar stage of construction date, on or after 1 July 2020 but before 1 July 2024 subject to compliance with .3 below; and
- .3 ships with a date of delivery on or after 1 January 2024 but before 1 January 2028, provided the condition in .1 or .2 above, as applicable, is met.

2 The expression *Multiple hold cargo ships other than bulk carriers and tankers constructed on or after 1 January 2024* as used in SOLAS regulation II-1/25-1 (as amended by resolution MSC.482(103)) should be interpreted as follows:

«Multiple hold cargo ships other than bulk carriers and tankers constructed on or after 1 January 2024» should be subject to the definition of »ships constructed on or after 1 January 2024« in SOLAS regulation II-1/1.1.3.2 (as amended by resolution MSC.474(102)).»

ЦИРКУЛЯР MSC.1/Circ.1674
Принят 27 июня 2023 г.

УНИФИЦИРОВАННЫЕ ИНТЕРПРЕТАЦИИ
КОДЕКСА ЛСА И КОДЕКСОВ ВСС 1994 И 2000

1 Комитет по безопасности на море на своей 107 сессии (31 мая — 9 июня 2023 г.) с целью предоставления более конкретного руководства к пунктам 4.1.5.1.13, 4.4.8.16 и 5.1.2.2.7 Кодекса ЛСА; пункту 3.8.10 приложения 10 к Кодексу ВСС 1994 и пункту 3.8.10 приложения 11 к Кодексу ВСС 2000, одобрил унифицированные интерпретации Кодекса ЛСА и кодексов ВСС 1994 и 2000, подготовленные Подкомитетом по судовым системам и оборудованию на его 9 сессии (27 февраля — 3 марта 2023 г.), изложенные в приложении.

2 Государствам-членам ИМО рекомендуется использовать прилагаемые унифицированные интерпретации в качестве руководства при применении пунктов 4.1.5.1.13, 4.4.8.16 и 5.1.2.2.7 Кодекса ЛСА; пункта 3.8.10 приложения 10 к Кодексу ВСС 1994 и пункта 3.8.10 приложения 11 к Кодексу ВСС 2000, и довести их до сведения всех заинтересованных сторон.

* * *

CIRCULAR MSC.1/Circ.1674
Adopted on 27 June 2023

UNIFIED INTERPRETATIONS OF THE LSA CODE
AND THE 1994 AND 2000 HSC CODES

1 The Maritime Safety Committee, at its 107th session (31 May to 9 June 2023), with a view to providing more specific guidance on paragraphs 4.1.5.1.13, 4.4.8.16 and 5.1.2.2.7 of the LSA Code; paragraph 3.8.10 of annex 10 to the 1994 HSC Code; and paragraph 3.8.10 of annex 11 to the 2000 HSC Code, approved unified interpretations of the LSA Code and the 1994 and 2000 HSC Codes, prepared by the Sub-Committee on Ship Systems and Equipment, at its ninth session (27 February to 3 March 2023), as set out in the annex.

2 Member States are invited to use the annexed unified interpretations as guidance when applying paragraphs 4.1.5.1.13, 4.4.8.16 and 5.1.2.2.7 of the LSA Code; paragraph 3.8.10 of annex 10 to the 1994 HSC Code; and paragraph 3.8.10 of annex 11 to the 2000 HSC Code, and to bring them to the attention of all parties concerned.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

УНИФИЦИРОВАННЫЕ ИНТЕРПРЕТАЦИИ КОДЕКСА ЛСА И КОДЕКСОВ ВСС 1994 И 2000

**Пункты 4.1.5.1.13, 4.4.8.16 и 5.1.2.2.7 Кодекса ЛСА —
Снабжение спасательного плота, спасательной шлюпки
и дежурной шлюпки, соответственно**

**Пункт 3.8.10 приложения 10 к Кодексу ВСС 1994 —
Снабжение открытого двустороннего спасательного плота**

**Пункт 3.8.10 приложения 11 к Кодексу ВСС 2000 —
Снабжение открытого двустороннего спасательного плота**

1 Для фонарей, в которых в качестве источника света используется лампа накаливания или одиночный светодиод, должна быть предусмотрена одна запасная лампочка. Если источником света является более одного светодиода, запасной светодиод не требуется, при условии, что выход из строя любого светодиода не мешает полноценному функционированию других светодиодов.

2 Предоставление второго готового к использованию водонепроницаемого электрического фонаря, годного для сигнализации по азбуке Морзе, может быть принято как альтернатива одного запасного комплекта батарей и одной запасной лампочки в водонепроницаемой упаковке.

ANNEX

UNIFIED INTERPRETATION OF THE LSA CODE AND THE 1994 AND 2000 HSC CODES

Paragraphs 4.1.5.1.13, 4.4.8.16 and 5.1.2.2.7 of the LSA Code — Equipment of liferaft, lifeboat and rescue boat, respectively

Paragraph 3.8.10 of annex 10 to the 1994 HSC Code — Equipment of open reversible liferaft

Paragraph 3.8.10 of annex 11 to the 2000 HSC Code — Equipment of open reversible liferaft

1 One spare bulb should be provided for torches utilizing either a filament bulb or single LED to provide the light source. Where the light source is provided by more than one LED, a spare LED bulb is not required, provided the failure of any one LED does not prevent the other LEDs from fully functioning.

2 Provision of a second ready-for-use waterproof electric torch suitable for Morse signalling can be accepted as an alternative to providing one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container.

ЦИРКУЛЯР MSC.1/Circ.1676

Принят 30 июня 2023 г.

ЗАДЕРЖКИ, ВЛИЯЮЩИЕ НА НАЛИЧИЕ НОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ ГМССБ, СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ПЕРЕСМОТРЕННЫМ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ, ИЗЛОЖЕННЫМ В РЕЗОЛЮЦИЯХ MSC.511(105)*, MSC.512(105)* И MSC.513(105)*

1 Комитет по безопасности на море на своей 105 сессии (20–29 апреля 2022 г.) принял поправки к:

- .1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС) (резолюция MSC.496(105)**);
- .2 Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС ПРОТ 1988) (резолюция MSC.497(105)**);
- .3 Международному кодексу безопасности высокоскоростных судов 1994 года (Кодекс ВСС 1994) (резолюция MSC.498(105)) и Международному кодексу безопасности высокоскоростных судов 2000 года (Кодексу ВСС 2000) (резолюция MSC.499(105)); и
- .4 Кодексу постройки и оборудования плавучих буровых установок 1979 года (Кодекс ПБУ 1979) (резолюция MSC.504(105)), Кодексу постройки и оборудования плавучих буровых установок 1989 года (Кодекс ПБУ 1989) (резолюция MSC.505(105)) и Кодексу постройки и оборудования плавучих буровых установок 2009 года (Кодекс ПБУ 2009) (резолюция MSC.506(105)),

которые вступят в силу 1 января 2024 г.

* См. Сб. № 70.

** В СОЛАС изд. 2024 г.

CIRCULAR MSC.1/Circ.1676
Adopted on 30 June 2023

**DELAYS AFFECTING THE AVAILABILITY
OF NEW GMDSS EQUIPMENT COMPLIANT
WITH THE REVISED PERFORMANCE STANDARDS
SET OUT IN RESOLUTIONS
MSC.511(105), MSC.512(105) AND MSC.513(105)**

1 The Maritime Safety Committee, at its 105th session (20 to 29 April 2022), adopted amendments to:

- .1 the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (resolution MSC.496(105));
- .2 the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (1988 SOLAS Protocol) (resolution MSC.497(105));
- .3 the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 (1994 HSC Code) (resolution MSC.498(105)) and the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (2000 HSC Code) (resolution MSC.499(105)); and
- .4 the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1979 (1979 MODU Code) (resolution MSC.504(105)), the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1989 (1989 MODU Code) (resolution MSC.505(105)) and the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code) (resolution MSC.506(105)),

which will enter into force on 1 January 2024.

2 Комитет также принял, *среди прочего*, резолюции:

- .1 MSC.511(105) — «Эксплуатационные требования к судовым УКВ радиостановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь и цифровой избирательный вызов»;
- .2 MSC.512(105) — «Эксплуатационные требования к судовым ПВ и ПВ/КВ радиостановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь, цифровой избирательный вызов и прием информации по безопасности на море и информации по поиску и спасанию»; и
- .3 MSC.513(105) — «Эксплуатационные требования к судовым земным станциям ИНМАРСАТ-С, обеспечивающим передачу и прием в режиме буквопечатающей телеграфии»,

которые рекомендуют правительствам обеспечить, чтобы судовое оборудование, установленное 1 января 2024 г. и после этой даты, которое станет частью Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), соответствовало эксплуатационным требованиям не ниже тех, что были приняты на этой сессии.

3 Комитет на своей 107-й сессии (31 мая — 9 июня 2023 г.), рассмотрев предоставленную МЭК и МКМР (Международным комитетом морской радиосвязи) информацию о доступности оборудования ГМССБ после 1 января 2024 г., отметил, что радиотехнической промышленностью и организациями по стандартизации была проделана значительная работа для разработки необходимого нового оборудования. Однако, некоторые эксплуатационные требования включают новые функции, которые по-прежнему требуют уточнения от других организаций.

4 Поэтому, Комитет пришел к выводу, что для новых судовых УКВ радиостановок, судовых ПВ и ПВ/КВ радиостановок или судовых земных станций Инмарсат-С, отвечающих эксплуатационным требованиям, указанным в приложениях к резолюциям MSC.511(105), MSC.512(105) и MSC.513(105), соответственно, нереально быть доступными для установки с 1 января 2024 г.

5 В этой связи Комитет предложил государствам-членам рассмотреть вопрос о разрешении до 1 января 2028 г. дальнейшей установки:

- 2 The Committee also adopted, *inter alia*, resolutions:
- .1 MSC.511(105) on «Performance standards for shipborne VHF radio installations capable of voice communication and digital selective calling»;
 - .2 MSC.512(105) on «Performance standards for shipborne MF and MF/HF radio installations capable of voice communication, digital selective calling and reception of maritime safety information and search and rescue related information»; and
 - .3 MSC.513(105) on «Performance standards for Inmarsat-C ship earth stations capable of transmitting and receiving direct-printing communications»,

which recommend Governments to ensure that shipborne equipment installed on or after 1 January 2024, which will form part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), conform to performance standards not inferior to those adopted at that session.

3 The Committee, at its 107th session (31 May to 9 June 2023), having considered information provided by IEC and CIRM on the availability of GMDSS equipment after 1 January 2024, noted that considerable work had been carried out by the radio manufacturing industry and the standards' organizations to develop the new equipment required. However, some of the performance standards incorporate new features which still require specification from other organizations.

4 The Committee, therefore, concluded that it was unrealistic for new shipborne VHF radio installations, shipborne MF and MF/HF radio installations or Inmarsat-C ship earth stations conforming to performance standards specified in the annex to resolutions MSC.511(105), MSC.512(105) and MSC.513(105), respectively, to be available for installation from 1 January 2024.

5 In this regard, the Committee invited Member States to consider permitting until 1 January 2028 the continued installation of:

- .1 судовых УКВ радиостановок, отвечающих эксплуатационным требованиям не ниже тех, что указаны в приложении к резолюции А.803(19), с поправками;
 - .2 судовых ПВ и ПВ/КВ радиостановок, отвечающих эксплуатационным требованиям не ниже, что указаны в приложении к резолюциям А.804(19) с поправками и А.806(19) с поправками; и
 - .3 судовых земных станций Инмарсат-С, отвечающим эксплуатационным требованиям не ниже тех, что указаны в приложении к резолюции А.807(19) с поправками.
- 6 Государствам-членам рекомендуется довести настоящую информацию до сведения соответствующих национальных органов и всех других заинтересованных сторон.
-

- .1 shipborne VHF radio installations conforming to performance standards not inferior to those specified in the annex to resolution A.803(19), as amended;
- .2 shipborne MF and MF/HF radio installations conforming to performance standards not inferior to those specified in the annex to resolutions A.804(19), as amended and A.806(19), as amended; and
- .3 Inmarsat-C ship earth stations conforming to performance standards not inferior to those specified in the annex to resolution A.807(19), as amended.

6 Member States are invited to bring this information to the attention of the appropriate national authorities and all other parties concerned.

РЕЗОЛЮЦИЯ А.1184(33)
Принята 6 декабря 2023 г.

**РУКОВОДСТВО ПО МЕСТАМ УБЕЖИЩА
ДЛЯ СУДОВ, НУЖДАЮЩИХСЯ В ПОМОЩИ**

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,

СОЗНАВАЯ возможность того, что суда, находящиеся в море, могут столкнуться с необходимостью получения помощи для обеспечения безопасности жизни и защиты и сохранения морской среды и что инцидент с участием нуждающегося в помощи судна, которое ищет место убежища, может произойти в любой точке морского пространства,

ПРИЗНАВАЯ необходимость обеспечения равновесия между правом нуждающегося в помощи судна на поиск места убежища и правом прибрежного государства на защиту своего побережья,

ССЫЛАЯСЬ на то, что в соответствии с нормами международного права прибрежные государства не несут каких-либо обязательств по предоставлению мест убежища и что разработка общих рамок для оказания помощи прибрежным государствам в определении мест убежища для судов, нуждающихся в помощи, в оценке запросов о предоставлении таких мест убежища и в эффективном реагировании на них осуществляется в духе сотрудничества и взаимодействия соответствующих вовлеченных сторон, целью которых является повышение безопасности на море и защита морской среды,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на то, что Ассамблея на своей двадцать третьей сессии в 2003 году приняла Руководство по местам убежища для судов, нуждающихся в помощи резолюцией А.949(23),

RESOLUTION A.1184(33)
Adopted on 6 December 2023

**GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE
FOR SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

CONSCIOUS OF THE POSSIBILITY that ships at sea may find themselves in need of assistance relating to the safety of life and the protection and preservation of the marine environment, and that an incident involving a ship in need of assistance seeking a place of refuge can happen anywhere at sea,

RECOGNIZING the need to balance both the prerogative of a ship in need of assistance to seek a place of refuge and the prerogative of a coastal State to protect its coastline,

RECALLING that coastal States are not, under international law, under any obligation to grant places of refuge, and that the provision of a common framework to assist coastal States to determine places of refuge for ships in need of assistance and assess and respond effectively to requests for such places of refuge is undertaken in a spirit of cooperation and coordination among relevant parties involved, aiming to enhance maritime safety and the protection of the marine environment,

RECALLING ALSO that the Assembly, at its twenty-third session in 2003, adopted Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance by resolution A.949(23),

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на то, что резолюцией А.949(23) Комитету по безопасности на море, Комитету по защите морской среды и Юридическому комитету было поручено держать данное Руководство в поле зрения и при необходимости вносить в него поправки,

ПРИЗНАВАЯ, что в быстро меняющемся глобальном морском секторе происходят различные изменения организационного, эксплуатационного и технологического характера,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что в мире накоплен большой опыт реагирования на ситуации, в которых суда нуждаются в помощи, и что накопленный опыт и связанные с ним практические наработки могут послужить основой для выявления возможных усовершенствований и передовой практики,

ПРИЗНАВАЯ ДАЛЕЕ важность разработки и необходимость предоставления рекомендаций прибрежным государствам, капитанам и/или спасателям, а также другим сторонам, участвующим в разрешении ситуаций с судами, нуждающимся в помощи и ищущим убежища,

ПРИЗНАВАЯ В ЭТОЙ СВЯЗИ, что для того, чтобы Руководство оставалось эффективным инструментом, обеспечивающим четкую основу для последовательного и единообразного урегулирования ситуаций с судами, нуждающимися в помощи и ищущими убежища, необходим его пересмотр,

РАССМОТРЕВ рекомендации, разработанные Подкомитетом по мореплаванию, связи и поиску и спасанию на его девятой сессии и одобренные Комитетом по безопасности на море на его 106-й сессии, Юридическим комитетом на его 110-й сессии и Комитетом по защите морской среды на его восьмидесятой сессии,

1 ПРИНИМАЕТ пересмотренное Руководство по местам убежища для судов, нуждающихся в помощи, текст которого приведен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПРЕДЛАГАЕТ правительствам в приоритетном порядке учитывать пересмотренное Руководство при рассмотрении запросов нуждающихся в помощи судов о предоставлении мест убежища и реагировании на такие запросы;

3 ПРОСИТ Комитет по безопасности на море, Комитет по защите морской среды и Юридический комитет держать прилагаемое Руководство в поле зрения и по мере необходимости вносить в него поправки;

RECALLING FURTHER that resolution A.949(23) requested the Maritime Safety Committee, the Marine Environment Protection Committee and the Legal Committee to keep the Guidelines under review and amend them, as appropriate,

RECOGNIZING that various organizational, operational and technological developments have taken place in a rapidly changing global maritime domain,

RECOGNIZING ALSO that experiences in handling situations of ships in need of assistance have increased around the world and that the experience gained and the resulting operational practice serve to identify improvements and practices,

RECOGNIZING FURTHER the importance of and need for providing guidance for coastal States, the masters and/or salvors as well as others involved with handling ships in need of assistance seeking a place of refuge,

RECOGNIZING THEREFORE that the Guidelines require revision to ensure they continue to serve as an effective instrument, providing a clear framework to deal with ships in need of assistance seeking a place of refuge in a consistent and harmonized manner,

HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Maritime Safety Committee at its 106th session, by the Legal Committee at its 110th session, and by the Marine Environment Protection Committee at its eightieth session, as developed by the Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue at its ninth session,

1 ADOPTS the revised Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 INVITES Governments to take the revised Guidelines into account, as a matter of priority, when determining and responding to requests for places of refuge from ships in need of assistance;

3 REQUESTS the Maritime Safety Committee, the Marine Environment Protection Committee and the Legal Committee to keep the annexed Guidelines under review and amend them, as appropriate;

4 ОТМЕНЯЕТ резолюцию А.949(23)*.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

РУКОВОДСТВО ПО МЕСТАМ УБЕЖИЩА ДЛЯ СУДОВ, НУЖДАЮЩИХСЯ В ПОМОЩИ

(Примечание: Структура Руководства такова, что каждой вовлеченной «стороне» отведен отдельный раздел. Для облегчения поиска информации и удобства работы с Руководством в него включены гиперссылки. Поэтому рекомендуется пользоваться Руководством в электронном формате.)

РАЗДЕЛ 1 — ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	82
1.1 Введение	82
1.2 Контекст	82
1.3 Цель	86
1.4 Задачи Руководства	88
1.5 Определения	92
Дополнение к разделу 1 — Применимые международные конвенции.	96
РАЗДЕЛ 2 — МЕРЫ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ПРИНЯТИЮ КАПИТАНАМИ И/ИЛИ СПАСАТЕЛЯМИ И ДРУГИМИ СТОРОНАМИ, ВОВЛЕЧЕННЫМИ В УРЕГУЛИРОВАНИЕ СИТУАЦИЙ С СУДАМИ, НУЖДАЮЩИМИСЯ В ПОМОЩИ И ИЩУЩИМИ УБЕЖИЩА	100
Для перехода к разделу для капитанов нажмите сюда**	
2.1 Капитан	100
2.2 Спасатель	106
2.3 Процедура направления запроса о предоставлении места убежища.	106
2.4 Меры реагирования	108
2.5 Другие вовлеченные стороны.	110
2.5.1 Государство флага.	110
2.5.2 Классификационное общество	110

* См. Сб. № 23.

** См. раздел 2 на стр. 100.

4 REVOKES resolution A.949(23).

* * *

ANNEX

GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE
FOR SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE

(*Note:* The structure of the Guidelines is such that each «party» involved has its own section. Hyperlinks are included for quick reference and to make the Guidelines more operational. It is therefore recommended to keep the Guidelines in an electronic format.)

SECTION 1 — GENERAL	83
1.1 Introduction	83
1.2 Background	83
1.3 Objective	87
1.4 Purpose of the Guidelines	89
1.5 Definitions	93
Appendix to section 1 — Applicable international conventions	97
SECTION 2 — ACTION REQUIRED OF MASTERS AND/OR SALVORS AND OTHERS INVOLVED WITH SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE SEEKING A PLACE OF REFUGE	101

For masters please click here*

2.1 The master	101
2.2 The salvor	107
2.3 Requesting a place of refuge — process	107
2.4 Response actions	109
2.5 Other parties involved	111
2.5.1 Flag State	111
2.5.2 Classification society	111

* См. Section 2 на стр. 101.

2.5.3	Служба экстренного реагирования	112
2.5.4	Страховщики	112
2.5.5	Порт, гавани и терминалы	114
2.5.6	Компания/оператор	114
Дополнение к разделу 2 — Форма А (Форма официального запроса о предоставлении места убежища)		116
РАЗДЕЛ 3 — МЕРЫ, КОТОРЫЕ ОЖИДАЮТСЯ ОТ ПРИБРЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВ		118
Для перехода к разделу для прибрежных государств нажмите сюда*		
3.1	Компетентный орган	118
3.2	Планы по размещению судов, нуждающихся в помощи, в местах убежища	120
3.3	Оценка мест убежища	122
3.4	Оценка конкретной ситуации	124
3.5	Процесс принятия решения о предоставлении места убежища	128
Дополнение 1 к разделу 3 — Планы мест убежища		132
Дополнение 2 к разделу 3 — Факторы риска, подлежащие анализу		134
РАЗДЕЛ 4 — МЕЖДУНАРОДНОЕ/РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И КООРДИНАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С МЕСТАМИ УБЕЖИЩА		140
Дополнение к разделу 4 — Международное/региональное сотрудничество и координация действий, связанных с местами убежища		142
РАЗДЕЛ 5 — МЕДИАМЕНЕДЖМЕНТ И УПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИЕЙ		154
5.1	Медиаменеджмент и управление информацией.	154
5.2	Ключевые принципы	156
5.3	Ключевые заинтересованные группы	156
5.4	Ключевые действия лиц, участвующих в урегулировании инцидента	156

* См. раздел 3 на стр. 118.

2.5.3	Emergency response service	113
2.5.4	Insurers	113
2.5.5	Port, harbours and terminals	115
2.5.6	The company/operator	115
Appendix to section 2 — Form A (Formal place of refuge request form)		117

SECTION 3 — ACTIONS EXPECTED OF COASTAL STATES. 119

For coastal States please click here*

3.1	Competent authority	119
3.2	Plans for accommodating ship(s) in need of assistance seeking a place of refuge	121
3.3	Assessment of places of refuge	123
3.4	Event-specific assessment	125
3.5	Decision-making process for granting a place of refuge	129
Appendix 1 to section 3 — Places of refuge plans		133
Appendix 2 to section 3 — Risk analysis factors		135

SECTION 4 — INTERNATIONAL/REGIONAL COOPERATION AND COORDINATION FOR PLACES OF REFUGE 141

Appendix to section 4 — International/regional cooperation and coordination for places of refuge		143
--	--	-----

SECTION 5 — MEDIA AND INFORMATION MANAGEMENT. 155

5.1	Media and information management	155
5.2	Key principles.	157
5.3	Key interest groups	157
5.4	Key actions for persons managing the incident	157

* См. Section 3 на стр. 119.

РАЗДЕЛ 6 — ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ	158
6.1 Подведение итогов на национальном и региональном уровне	158

РАЗДЕЛ 1 — ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Введение

1.1.1 Вопрос о местах убежища не может рассматриваться исключительно с теоретической или доктринальной точки зрения. Напротив, его следует рассматривать как практическую проблему, требующую оперативных решений, реализуемых с участием как профильных органов власти, так и отрасли. Когда судно сталкивается с серьезными трудностями или нуждается в помощи, не создавая при этом опасности для жизни вовлеченных людей, возникают два основных вопроса: следует ли отвести судно в укрытие вблизи побережья или в порт? Или лучше вывести его в море?

1.1.2 Было бы весьма желательным, если бы, опираясь на *Руководство по местам убежища для судов, нуждающихся в помощи* (далее именуемое *Руководство*), прибрежные государства предоставляли места убежища для использования в ситуациях, когда у их побережья находятся суда, нуждающиеся в помощи, и надлежащим образом разрабатывали соответствующие планы экстренных действий. В противном случае они могут оказаться не готовыми к таким ситуациям и вследствие такой неподготовленности принять неверное решение, действуя необдуманно или в пылу момента и под давлением групп, представляющих различные интересы. Целью Руководства является описание возможных подходов и предоставление рекомендаций о том, какие действия следует предпринимать в отношении нуждающегося в помощи судна, которое ищет убежища.

1.2 Контекст

1.2.1 В ситуациях, следствием которых является направление запроса о предоставлении места убежища, часто задействовано только одно государство, которое и будет заниматься разрешением этой ситуации в рамках правил, применимых в его юрисдикции. Возможны случаи, когда ситуация развивается таким образом, что в нее оказываются

SECTION 6 — LESSONS LEARNED 159
6.1 National and regional debriefs 159

SECTION 1 — GENERAL

1.1 Introduction

1.1.1 The issue of places of refuge cannot be subject to a purely theoretical or doctrinal debate. On the contrary, it should be addressed as a practical problem which requires operational decisions involving both relevant authorities and the industry. When a ship finds itself in serious difficulty or in need of assistance without presenting a risk to the safety of life of persons involved, there are two key questions: Should the ship be brought into shelter near the coast or into a port, or should it be taken out to sea?

1.1.2 It would be highly desirable if, taking the *Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance* (hereafter referred as the *Guidelines*) into account, coastal States provided places of refuge for use when confronted with situations involving ships in need of assistance off their coasts and, accordingly, drew up relevant emergency plans, instead of being unprepared to face such situations and, because of that, risking the wrong decision being made by improvising or, in the heat of the moment, acting under pressure from groups representing various interests. The Guidelines seek to address and provide guidance on how to deal with a ship in need of assistance seeking a place of refuge.

1.2 Background

1.2.1 Situations leading to a request for a place of refuge often involve only one State and will be managed by that State, under the rules applicable in its jurisdiction. There may be cases where a situation may develop to involve neighbouring States or States in the vicinity of the incident, or a flag State. Therefore, the Guidelines may also apply, subject to relevant circumstances, to

ся вовлечены соседние государства, государства, расположенные в районе инцидента, или государство флага. Поэтому Руководство может также сообразно обстоятельствам применяться к ситуациям, когда в их урегулирование могут быть вовлечены несколько государств.

1.2.2 Если судно потерпело аварию, наилучшим способом предотвращения риска дальнейших повреждений и загрязнения в результате постепенного ухудшения его состояния будет стабилизация ситуации, делающая возможным действия предупредительного характера, такие как частичная разгрузка и выгрузка бункерного топлива, и устранение повреждений. Такие операции лучше всего проводить в месте убежища благодаря обеспечиваемой таким образом дополнительной защите и доступу к ресурсам. Возможны обстоятельства, при которых желательно выполнить операцию по передаче груза или другие операции, направленные на предотвращение или сведение к минимуму повреждений или загрязнения.

1.2.3 Чем дольше поврежденное судно в определенных обстоятельствах вынуждено находиться под воздействием стихии в открытом море, тем выше риск того, что состояние судна будет ухудшаться или что состояние моря, погоды или окружающие условия будут изменяться, усугубляя тем самым потенциальную опасность.

1.2.4 Хотя не все прибрежные государства охотно впускают поврежденные или потерявшие ход суда в свою зону ответственности, прежде всего из-за опасений, связанных с возможным нанесением ущерба окружающей среде, в реальности редко бывает возможным эффективно ликвидировать аварию в условиях открытого моря.

1.2.5 Преимущество отвода нуждающегося в помощи судна в место убежища заключается в ограничении протяженности побережья, подверженного риску, хотя в самом месте убежища побережье может при этом оказаться в большей опасности. Следует также рассмотреть возможность отвода пострадавшего судна в порт или на терминал, где можно относительно легко осуществить передачу груза или ремонтные работы. По этой причине решение о выборе и использовании места убежища должно быть в каждом конкретном случае тщательно продумано и основано на оценке риска.

1.2.6 Использование мест убежища может встретить сопротивление на местном уровне и вызвать необходимость в принятии трудных решений. Прибрежные государства

situations where it is possible that more than one State may be involved.

1.2.2 When a ship has suffered an incident, the best way of preventing the risk of further damage or pollution from its progressive deterioration would be to stabilize the situation, allowing for preventive actions such as lightening its cargo and bunkers, and to repair damage. Such operations are best carried out in a place of refuge due to the added protections this offers and the availability of resources. There are circumstances under which it may be desirable to carry out a cargo transfer operation or other operations to prevent or minimize damage or pollution.

1.2.3 In some circumstances, the longer a damaged ship is forced to remain at the mercy of the elements in the open sea, the greater the risk of the ship's condition deteriorating or the sea, weather or environmental situation changing and thereby becoming a greater potential hazard.

1.2.4 While coastal States may be reluctant to accept damaged or disabled ships into their area of responsibility due primarily to the potential for environmental damage, in fact it is rarely possible to deal effectively with a marine casualty in open sea conditions.

1.2.5 Taking a ship in need of assistance to a place of refuge has the advantage of limiting the extent of coastline at risk, but conversely the coastline at the place of refuge may be at greater risk. Consideration should also be given to the possibility of taking the affected ship to a port or terminal where the transfer of cargo or repair work could be done relatively easily. For this reason, the decision on the choice and use of a place of refuge will have to be carefully considered case by case and based on risk assessment.

1.2.6 The use of places of refuge may encounter local opposition and involve difficult decisions. The coastal States should recognize that an evidence-based comprehensive risk assessment

должны сознавать, что необходимым условием безопасного и эффективного урегулирования ситуации и принятия соответствующих решений является основанная на фактах комплексная оценка риска. В определенных обстоятельствах решению проблемы размещения нуждающегося в помощи и ищущего убежища судна могут способствовать региональные соглашения о сотрудничестве.

1.2.7 Прибрежные государства и порты, принимающие судно, которому было предоставлено место убежища, должны сообразно обстоятельствам получать своевременную компенсацию расходов, возникающих в связи с размещением поврежденного судна. Для этого важно, чтобы применялись соответствующие международные конвенции и механизмы распределения рисков, если таковые существуют.

1.2.8 На международном уровне правовой контекст, в рамках которого в соответствующих обстоятельствах действуют прибрежные государства (а также государства флага и порта) и суда, образуют *среди прочего* конвенции, перечисленные в дополнении к разделу 1, с возможными поправками.

1.2.9 Именно в этом контексте необходимо изложить положения о размещении судов, нуждающихся в помощи и ищущих убежища, чтобы обеспечить согласованное и эффективное применение этой меры и сделать эти положения более действенным инструментом оказания поддержки государствам, капитанам судов и другим вовлеченным сторонам в выполнении стоящих перед ними задач.

1.3 Цель

1.3.1 Цель заключается в выработке единообразной и прозрачной процедуры, обеспечивающей более оперативное принятие обоснованных решений. Это принесет пользу государствам, капитанам и операторам судов и/или спасателям, а также другим сторонам в ситуациях, когда судно, нуждающееся в помощи, запрашивает место убежища в интересах сохранения человеческой жизни, обеспечения безопасности и охраны на море и защиты окружающей среды.

1.3.2 Эта процедура должна способствовать сотрудничеству и конструктивному взаимодействию органов власти государств, административных структур и отрасли.

1.3.3 Исходя из того, в каких услугах нуждается капитан или другие лица, отвечающие за судно (например, спасатели), государство, получившее запрос об оказании помощи, должно рассмотреть возможность предоставления мес-

is indispensable for safe and efficient handling and decision-making. Regional cooperation agreements could, depending on circumstances, support the accommodation of a ship in need of assistance seeking a place of refuge.

1.2.7 Coastal States and ports that accommodate a ship that has been granted a place of refuge should receive prompt compensation in respect of liabilities that arise from the accommodation of a damaged ship, as appropriate. To that end, it is important that the relevant international conventions, and, if available, risk-sharing mechanisms, be applied.

1.2.8 At the international level, the conventions listed in the appendix to section 1, as may be updated, constitute, inter alia, the legal context within which coastal States (as well as flag and port States) and ships act in the envisaged circumstances.

1.2.9 Against this background, it is necessary to lay down provisions for accommodating ships in need of assistance and seeking a place of refuge in order to ensure the harmonized and effective implementation of this measure and to make them more operational in supporting States, ships' masters and other parties involved in meeting the objectives.

1.3 Objective

1.3.1 The objective is to provide a uniform, transparent process leading to well-informed, quicker decision-making. This will benefit States, ships' masters, operators and/or salvors or other parties where a ship in need of assistance requests a place of refuge in the interest of the protection of human life, maritime safety, security and the environment.

1.3.2 The process should promote cooperation and constructive engagement within and between State governing bodies, authorities and industry.

1.3.3 Based upon the services required by the master or any other person in charge of the ship (e. g. salvors), a State which may be asked to provide assistance should consider designating a place of refuge. This is particularly important if there is a risk

та убежища. Это особенно важно, если существует риск того, что судно может затонуть или сесть на мель, что может привести к нанесению ущерба окружающей среде или созданию навигационной опасности.

1.3.4 Еще одна цель состоит в том, чтобы национальные планы размещения судов, нуждающихся в помощи и ищущих убежища, включали процедуры международной координации действий и принятия решений, а также, там, где это возможно или целесообразно, механизмы взаимодействия при составлении согласованных планов размещения таких судов. Это может быть желательно и даже необходимо в тех случаях, когда речь идет о морских районах регионального значения и морских бассейнах, являющихся общими для нескольких прибрежных государств.

1.3.5 Предоставление доступа к месту убежища связано с решением, которое может быть принято только с учетом обстоятельств каждого конкретного случая и с обеспечением должного баланса между преимуществами для пострадавшего судна, его экипажа и окружающей среды в случае отвода судна в место убежища и угрозами для окружающей среды, которые могут возникнуть в тех случаях, если судно не будет предоставлено место убежища, оно останется поблизости от побережья или будет отведено от побережья либо получит указание отойти от него.

1.4 Задача Руководства

1.4.1 Задача Руководства заключается в том, чтобы предоставить прибрежным государствам, капитанам, операторам судов и/или спасателям, а также другим вовлеченным сторонам функциональные рамки для использования в ситуациях, требующих принятия мер или решений в отношении судов, нуждающихся в помощи и ищущих убежища.

1.4.2 В сферу охвата таких функциональных рамок может входить определение органа власти государства, который, занимая соответствующее место во внутренней структуре управления, обладал бы необходимым экспертным потенциалом и полномочиями для принятия самостоятельных решений об отводе судна в место убежища — далее этот орган именуется *компетентным органом* (КО).

1.4.3 В Руководстве также содержатся рекомендации для таких КО в отношении того, что и как следует делать для эффективного разрешения ситуации с судном, нуждающимся в помощи и запрашивающим место убежища. Рекоменда-

that a ship will sink or ground resulting in environmental damage or a navigational hazard.

1.3.4 The objective is also that national plans for the accommodation of ships in need of assistance and seeking a place of refuge include procedures for international coordination and decision-making and, where possible or appropriate, cooperation in drawing up concerted plans to accommodate such. This may be desirable, or become necessary, for regional areas or sea basins shared with several littoral States.

1.3.5 Granting access to a place of refuge involves a decision which can only be taken on a case-by-case basis with due consideration given to the balance between the advantage for the affected ship, its crew and the environment resulting from bringing the ship into a place of refuge and the risk to the environment resulting from that ship, if it is not granted a place of refuge, being near the coast or if it is taken or ordered away from the coast.

1.4 Purpose of the Guidelines

1.4.1 The purpose of the Guidelines is to provide the basis of an operational framework for coastal States, ships' masters, operators and/or salvors as well as other parties involved to handle and take a decision when a ship is in need of assistance and seeks a place of refuge.

1.4.2 Such a framework could involve establishing an authority in a State, depending on the internal structure of that State, which has relevant expertise and the necessary powers to take independent decisions as regards the accommodation of a ship in a place of refuge — hereinafter referred to as a *competent authority* (CA).

1.4.3 This also includes guidance for such a CA on how and what should be done to efficiently deal with a ship in need of assistance requesting a place of refuge. Guidance should also be provided for the masters to assist them in clearly identifying any

ции должны также быть предоставлены капитанам с тем, чтобы помочь им четко сформулировать, какие именно службы и средства им потребуются в месте убежища. Поэтому в Руководство также включены рекомендации для капитанов, касающиеся ожидаемых от них действий и предлагаемых к использованию процедур и каналов коммуникации.

1.4.4 При этом в разрешение ситуаций с судами, нуждающимися в помощи и ищущими убежища, зачастую вовлечены другие стороны, такие как государства флага*, спасатели, классификационные общества и страховщики. Рекомендации для этих сторон также включены в Руководство.

1.4.5 В Руководстве рассматриваются как ситуации с участием только одного КО, так и ситуации, затрагивающие или способные затронуть более одной юрисдикции. Поэтому в целом ряде разделов Руководства рекомендуется, чтобы прибрежные государства, с учетом соответствующих обстоятельств, рассматривали возможность создания механизмов регионального сотрудничества и координации действий с тем, чтобы разработать общие рамочные принципы для оценки ситуаций с нуждающимися в помощи судами, ищущими убежища, включая, если это требуется, выполнение совместных действий и планов.

1.4.6 В любой конкретной ситуации правительства государств-членов, капитаны судов, компании**, спасатели и любые другие участвующие стороны должны принимать эффективные меры реагирования таким образом, чтобы они дополняли друг друга и обеспечивали, чтобы в тех случаях, когда один КО не в состоянии справиться с ситуацией или удовлетворить запрос о предоставлении места убежища, информацию получал другой КО, который был бы готов взять на себя принятие решения в отношении этого запроса.

1.4.7 Настоящему Руководству необходимо следовать в тех случаях, когда то или иное судно нуждается в помощи и запрашивает место убежища, но безопасности жизни ничто не угрожает. Операции по спасанию людей в море в сферу применения настоящего Руководства не входят.

1.4.8 Если, однако, по мере развития ситуации люди на судне окажутся в бедственном положении, то приоритетом по отношению к Руководству (и основанным на нем про-

* Обязанности государств флага описаны в статье 94 ЮНКЛОС.

** Как определено в пункте 1.1.2 части А МКУБ.

services or facilities they require in a place of refuge situation. Therefore, the Guidelines should also include guidance for masters on what is expected of them, including suggested procedures and information flows to be used.

1.4.4 However, cases of a ship in need of assistance seeking a place of refuge also routinely involve other parties such as the flag State*, the salvor, the classification society and the insurer. The Guidelines also include guidance for such parties.

1.4.5 The Guidelines address situations where only one CA is involved, as well as when more than one jurisdiction is or may become involved. Hence, it is recommended throughout the Guidelines that coastal States, subject to relevant circumstances, consider establishing regional cooperation and coordination mechanisms in order to develop common frameworks for assessing ships that need assistance and are seeking a place of refuge, including, where appropriate, putting concerted actions and plans into practice.

1.4.6 In any given situation, Member Governments, shipmasters, companies**, salvors and any other parties involved, should respond effectively and in such a way that efforts are complementary, ensuring that if one CA is not in a position to manage the situation or grant a request for a place of refuge, another CA should be informed and prepared to take over the decision-making for that request.

1.4.7 Where a ship is in need of assistance and is requesting a place of refuge, but safety of life is not involved, the Guidelines should be followed. The Guidelines do not address the issue of operations for the rescue of persons at sea.

1.4.8 If, however, in an evolving situation, the persons on board find themselves in distress, the rules applicable to rescue operations under the International Convention on Maritime

* Flag State duties are detailed in article 94 of UNCLOS.

** As defined in the ISM Code, part A, paragraph 1.1.2.

цедурам) будут обладать правилами, применимые к спасательным операциям согласно Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года (Конвенция САР), Руководству по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (Руководства МАМПС) и другим связанным с ними документам.

1.4.9 Даже если ситуация не предполагает проведение поисково-спасательной операции, как она определена в Конвенции САР, при применении настоящего Руководства необходимо во всех случаях учитывать безопасность людей.

1.4.10 В любом случае о любой ситуации, которая потенциально может потребовать проведения поисково-спасательной операции, необходимо сообщить в компетентную службу оказания помощи на море (МАС) или морской спасательно-координационный центр (МСКЦ). В резолюции А.950(23) прибрежным государствам рекомендуется создавать службы МАС. Функции этой службы могут «выполняться какой-либо существующей организацией, предпочтительно МСКЦ», при этом резолюция А.950(23) также признает, что «создание МАС не обязательно влечет за собой создание новой организации», оставляя тем самым вопросы внутренней структуры на усмотрение прибрежных государств.

1.4.11 Настоящее Руководство не затрагивает вопросов ответственности и компенсации за ущерб, понесенный в результате решения предоставить судну место убежища или отказать в его предоставлении.

1.5 Определения

1.5.1 *Судно, нуждающееся в помощи* означает судно, находящееся в ситуации, которая может привести к гибели судна либо создать экологическую или навигационную опасность (за исключением ситуаций, требующих спасания находящихся на судне людей).

1.5.2 *Вовлеченные стороны* для целей настоящего Руководства означает стороны, вовлеченные в разрешение ситуации с судном, нуждающимся в помощи и ищущим убежища, т. е. стороны, указанные в разделе 2 (пункты 1 (капитан), 2 (спасатель) и 5 (другие стороны — государства флага, классификационные общества, страховщики, порты, гавани, терминалы, компании/операторы)) и в разделе 3 (прибрежные государства).

Search and Rescue, 1979 (SAR Convention), the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual and documents arising therefrom have priority over the Guidelines (and procedures arising therefrom).

1.4.9 Even where a situation does not entail a rescue operation, as defined in the SAR Convention, the safety of persons has to be constantly borne in mind in the application of the Guidelines.

1.4.10 In any case, the competent maritime assistance service (MAS)/maritime rescue coordination centre (MRCC) should be informed about any situation which may develop into an SAR incident. Resolution A.950(23) recommends that coastal States establish a MAS. This service could «be discharged by an existing organization, preferably an MRCC», but resolution A.950(23) also recognizes that «the establishment of a MAS should not necessarily entail the setting up of a new organization», thereby giving consideration to coastal States' internal arrangements.

1.4.11 The Guidelines do not address the issue of liability and compensation for damage resulting from a decision to grant or deny a ship a place of refuge.

1.5 Definitions

1.5.1 *Ship in need of assistance* means a ship in a situation, apart from one requiring rescue of persons on board, that could give rise to loss of the ship or to an environmental or navigational hazard.

1.5.2 *Parties involved* means, for the purposes of the Guidelines, those mentioned in section 2, paragraphs 1 (master), 2 (salvor) and 5 (other — flag State, classification society, insurers, port, harbours and terminals, company/operator) and section 3 (coastal States) involved in resolving a situation when a ship in need of assistance seeks a place of refuge.

1.5.3 *Место убежища* означает место, в котором судно, нуждающееся в помощи, может принять меры, позволяющие стабилизировать его состояние и снизить риски для судоходства, а также сохранить жизни людей и защитить окружающую среду.

1.5.4 *МАС* означает описанную в резолюции А.950(23) службу оказания помощи на море, отвечающую за принятие сообщений в случае инцидентов и выполнение функций канала связи между капитаном судна и властями прибрежного государства в случае инцидента.

1.5.5 *МСКЦ* означает морской спасательно-координационный центр, описанный в Конвенции САР*.

1.5.6 *Компетентный орган (КО)* означает орган власти государства, который, занимая соответствующее место во внутренней структуре управления, обладает необходимым экспертным потенциалом и полномочиями для принятия самостоятельных решений о размещении судна в месте убежища.

1.5.7 *Служба экстренного реагирования (ERS)* означает службу той или иной организации (во многих случаях — классификационного общества), которая способна выполнить техническую оценку остойчивости в поврежденном состоянии, остаточной прочности и иных параметров и предоставить результаты такой оценки экипажу судна, спасателям или КО.

* В Конвенции САР используется термин *спасательно-координационный центр* (СКЦ). Поскольку морские спасательно-координационные центры (МСКЦ) и службы оказания помощи на море (МАС) существуют не во всех государствах, важно, чтобы капитан наладил связь с той структурой, которая в рамках распределения функций в соответствующем прибрежном государстве обладает необходимыми полномочиями. В настоящем документе названия этих структур используются взаимозаменяемым образом.

1.5.3 *Place of refuge* means a place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the risks to navigation, and to protect human life and the environment.

1.5.4 *MAS* means a maritime assistance service, as described in resolution A.950(23), responsible for receiving reports in the event of incidents and serving as the point of contact between the shipmaster and the authorities of the coastal State in the event of an incident.

1.5.5 *MRCC* means a maritime rescue coordination centre as described in the SAR Convention*.

1.5.6 *Competent authority (CA)* means an authority in a State, depending on the internal structure of that State, having the required expertise and the power to take independent decisions as regards the accommodation of a ship in a place of refuge.

1.5.7 *Emergency response service (ERS)* means the service provided by an entity, including many classification societies, able to perform technical assessments on damage stability and residual strength, etc. and provide the results of their assessment to the ship's crew, salvors or the CA.

* The SAR Convention uses the term *rescue coordination centre* (RCC). Not all States may have established a maritime rescue coordination centre (MRCC) or a maritime assistance service (MAS), and it is important that the master address either depending on the internal arrangements in the coastal State in question. They may therefore be used interchangeably throughout this document.

ПРИМЕНИМЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ

На международном уровне действуют следующие конвенции и протоколы, образующие правовой контекст, в рамках которого в соответствующих обстоятельствах действуют прибрежные государства, государства флага и суда*:

- Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС), в частности часть V и статья 221**
- Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года (Конвенция о вмешательстве 1969 года)
- Протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, иными чем нефть, 1973 года (Протокол о вмешательстве 1973 года)
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года, в частности глава V
- Международная конвенция о спасании 1989 года***

* Следует иметь в виду, что в настоящий момент не существует международного требования о том, чтобы государство предоставляло судам, нуждающимся в помощи, место убежища.

** «1. Ничто в настоящей Части не затрагивает право государств, в соответствии с международным правом, как обычным, так и договорным, принимать и обеспечивать выполнение мер за пределами территориального моря, соразмерных фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты своего побережья или связанных с ним интересов, включая рыболовство, от загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые, как можно разумно полагать, приведут к серьезным вредным последствиям.

2. Для целей настоящей статьи *морская авария* означает столкновение судов, посадку на мель, другой морской инцидент или иное происшествие на борту судна или вне его, приведшие к материальному ущербу или неминуемой угрозе материального ущерба судну или грузу».

*** Стороны Международной конвенции о спасании 1989 года (Конвенция о спасании 1989 года), согласно статье 11 Конвенции, при рассмотрении просьбы о предоставлении места убежища обязаны принимать во внимание необходимость сотрудничества между спасателями, другими заинтересованными сторонами и государственными органами для обеспечения эффективного и успешного проведения спасательных операций. В статье 11 Конвенции о спасании говорится:

Appendix to section 1

APPLICABLE INTERNATIONAL CONVENTIONS

At the international level, the following conventions and protocols are in force and constitute, *inter alia*, the legal context within which coastal States, flag States and ships act in the envisaged circumstances*:

- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), in particular, part V, and article 221** thereof
- International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (Intervention Convention 1969)
- Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances Other than Oil, 1973 (1973 Intervention Protocol)
- International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention) in particular chapter V thereof
- International Convention on Salvage, 1989***

* It is noted that there is at present no international requirement for a State to provide a place of refuge for ships in need of assistance.

** «1. Nothing in this Part shall prejudice the right of States, pursuant to international law, both customary and conventional, to take and enforce measures beyond the territorial sea proportionate to the actual or threatened damage to protect their coastline or related interests, including fishing, from pollution or threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences.

2. For the purposes of this article, *maritime casualty* means a collision of vessels, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a vessel or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a vessel or cargo».

*** Parties to the International Convention on Salvage, 1989 (Salvage 1989) are obliged under article 11 of the Convention when considering a request for a place of refuge to take into account the need for cooperation between salvors, other interested parties and public authorities to ensure the efficient and successful performance of salvage operations. Article 11 of the Salvage Convention states, «A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to

- Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года (Конвенция БЗНС)
- Протокол по обеспечению готовности, реагированию и сотрудничеству при инцидентах, вызывающих загрязнение опасными и вредными веществами, 2000 года (Протокол БЗНС-ОВВ)
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78)
- Протокол 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (Протокол МАРПОЛ 1997 года)
- Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (Конвенция САР)
- Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года (Лондонская конвенция 1972 года)
- Протокол 1996 года к Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года (Лондонский протокол)
- Конвенция о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов 1971 года (КГОЯМ 1971 года)
- Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Конвенция ОМТ 1976 года)
- Протокол 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Протокол ОМТ 1996 года)

«Государство-участник, издавая правила или принимая решения по вопросам, относящимся к спасательным операциям, таким как допуск в порты судов, терпящих бедствие, или предоставление услуг спасателям, принимает во внимание необходимость сотрудничества между спасателями, другими заинтересованными сторонами и публичными властями для обеспечения эффективного и успешного осуществления спасательных операций с целью спасения людей или имущества, находящихся в опасности, а также предотвращения ущерба окружающей среде в целом».

- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990 (OPRC Convention)
- Protocol on Preparedness, Response and Cooperation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (OPRC-HNS Protocol)
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78)
- Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (1997 MARPOL Protocol)
- International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR Convention)
- Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (London Convention 1972)
- 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (London Protocol)
- Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 (Maritime Carriage of Nuclear Substances)
- Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (1976 LLMC Convention)
- Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (1996 LLMC Protocol)

ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general».

- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (Конвенция о гражданской ответственности 1969 года)
- Протокол 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (Протокол КГО 1992 года)
- Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (Конвенция о Фонде 1992 года)
- Протокол 2003 года к Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (Протокол о Дополнительном фонде)
- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция 2001 года)
- Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года (Найробийская конвенция об удалении затонувших судов 2007 года).

РАЗДЕЛ 2 — МЕРЫ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ПРИНЯТИЮ КАПИТАНАМИ И/ИЛИ СПАСАТЕЛЯМИ И ДРУГИМИ СТОРОНАМИ, ВОВЛЕЧЕННЫМИ В УРЕГУЛИРОВАНИЕ СИТУАЦИЙ С СУДАМИ, НУЖДАЮЩИМИСЯ В ПОМОЩИ И ИЩУЩИМИ УБЕЖИЩА

2.1 Капитан

2.1.1 В случае любого морского инцидента капитан судна и/или спасатель обязаны обратиться в уполномоченную соответствующим государством службу МАС, чтобы сообщить об инциденте и инициировать принятие необходимых мер реагирования. Перечни МАС и МСКЦ приводятся в разделе МАС* модуля контактов и в разделе СКЦ** модуля Глобального плана по САР Глобальной интегрированной системы информации о судоходстве (ГИСИС) соответственно.

* <https://gisis.imo.org/Public/CP/Browse.aspx?List=MAS>

** <https://gisis.imo.org/Public/COMSAR/RCC.aspx>

- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (1969 Civil Liability Convention)
- Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (1992 Civil Liability Protocol)
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (1992 Fund Convention)
- Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (Supplementary Fund Protocol)
- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (2001 Bunkers Convention)
- Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (2007 Nairobi Wreck Removal Convention).

SECTION 2 – ACTION REQUIRED OF MASTERS AND/OR SALVORS AND OTHERS INVOLVED WITH SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE SEEKING A PLACE OF REFUGE

2.1 The master

2.1.1 In the event of any maritime incident, the ship's master and/or the salvor are responsible for contacting the appropriate MAS, as designated in each State, to report the incident and initiate the necessary follow-up actions. Lists of MAS and MRCCs can be found in the Global Integrated Shipping Information System (GISIS), under the MAS* section of the Contact Points module and the RCC** section of the Global SAR Plan module, respectively.

* <https://gisis.imo.org/Public/CP/Browse.aspx?List=MAS>

** <https://gisis.imo.org/Public/COMSAR/RCC.aspx>

2.1.2 Капитан судна, к которому применимы положения Международного кодекса об управлении безопасностью (МКУБ), должен в соответствии с этим Кодексом проинформировать компанию о любом инциденте или аварии, которые произошли в море. По получении информации о такой ситуации компания должна связаться с соответствующей береговой станцией и быть готовой по мере необходимости выполнять ее указания.

2.1.3 Судном командует капитан, который сохраняет свои полномочия даже при проведении спасательной операции. Капитан может принять решение о снятии с себя этих полномочий, после чего командование судном принимает на себя спасатель.

2.1.4 Капитан отвечает за:

- .1 информирование КО (ближайшего прибрежного государства/государств) и государства флага* в возможно короткий срок, а также за подготовку доклада об инциденте, включающего по меньшей мере следующие сведения:
 - .1.1 идентификационные данные судна;
 - .1.2 местоположение судна;
 - .1.3 порт отхода;
 - .1.4 порт назначения;
 - .1.5 информация о находящемся на судне грузе;
 - .1.6 адрес, по которому может быть получена дополнительная информация о любых находящихся на судне нефтепродуктах (топливо, груз или иные продукты) и опасных грузах (т. е. копия грузового манифеста) — в том объеме, в каком эта информация известна;
 - .1.7 количество, местонахождение и тип бункерного топлива, имеющегося на судне;
 - .1.8 число людей на борту; и
 - .1.9 сведения об инциденте;
- .2 всемерное содействие КО; и

* В статьях 94, 194 и 198 ЮНКЛОС описаны процедуры уведомления государства флага. В статьях 92 и 94 ЮНКЛОС далее разъясняется, что капитан действует от имени государства флага, под которым зарегистрировано судно.

2.1.2 The master of a ship to which the provisions of the International Safety Management (ISM) Code are applicable should, in accordance with that Code, inform the company of any incident or accident which occurs at sea. As soon as it has been informed of such a situation, the company should contact the competent coastal station and place itself at its disposal as necessary.

2.1.3 The master has the command of the ship and remains in command of the ship even when a salvage operation is under way. The master may decide to relinquish command, after which command is assumed by the salvor.

2.1.4 The master is responsible for:

.1 informing the CAs (of the nearest coastal State(s)) as well as the flag State*, as soon as possible, issuing an incident report with at least the following details:

.1.1 ship's identity;

.1.2 ship's position;

.1.3 port of departure;

.1.4 port of destination;

.1.5 information about the onboard cargo;

.1.6 address from which additional information may be obtained on any oil (fuel, cargo or otherwise) and dangerous cargo on board (i. e. copy of cargo manifest) to the extent known;

.1.7 quantity, location and type of bunkers on board;

.1.8 number of persons on board; and

.1.9 details of the incident;

.2 cooperating fully with the CAs; and

* UNCLOS articles 94, 194 and 198 prompt notification procedures to the flag State. UNCLOS articles 92 and 94 further detail that the master is acting on behalf of the flag State to which the ship is registered.

- .3 передачу КО всей запрашиваемой или имеющей отношение к делу информации.

2.1.5 Капитан (при содействии компании и/или спасателей, если это необходимо) также отвечает за:

- .1 оценку ситуации и выявление причин, в силу которых судно нуждается в помощи;
- .2 проведение анализа выявленных рисков, угроз и опасностей (в меру имеющихся у капитана в момент возникновения ситуации знаний и возможностей) с учетом *среди прочего* следующих факторов:
 - .2.1 пожар;
 - .2.2 взрыв;
 - .2.3 повреждения судна, включая механические неисправности и/или разрушение конструкций;
 - .2.4 столкновение;
 - .2.5 загрязнение;
 - .2.6 нарушение остойчивости судна; и
 - .2.7 посадка на мель;

Во ходе этого процесса должен быть выполнен анализ актуальных для данной ситуации факторов риска, указанных в дополнении 2 к разделу 3;

- .3 оценку последствий инцидента, которые наступят, если судно:
 - .3.1 не будет изменять своего местоположения;
 - .3.2 продолжит рейс;
 - .3.3 проследует к месту убежища; или
 - .3.4 будет выведено в море;
- .4 определение того, какая помощь требуется от прибрежного государства для устранения опасностей, связанных с возникшей ситуацией (см. часть 3 дополнения к разделу 2 и пункт 3 дополнения 2 к разделу 3);
- .5 информирование КО о том, есть ли у судна доступ к службе ERS, и за предоставление КО ее актуальных контактных данных, информации о том, задействована ли она, и сведений о том, кто выступает в качестве стороны договора; и

- .3 communicating all requested or pertinent information to CAs.

2.1.5 The master is further responsible for (with the assistance of the company and/or the salvor where necessary):

- .1 assessing the situation and identifying the reasons why the ship needs assistance;
- .2 carrying out an analysis of the risks, threats, and hazards identified (to the best of the master's ability or knowledge at the time of the situation) considering, *inter alia*, the following:
 - .2.1 fire;
 - .2.2 explosion;
 - .2.3 damage to the ship, including mechanical and/or structural failure;
 - .2.4 collision;
 - .2.5 pollution;
 - .2.6 impaired ship stability; and
 - .2.7 grounding;

The risk analysis factors as presented in appendix 2 to section 3, where applicable, are to be considered during this process;

- .3 estimating the consequences of the incident, if the ship were to:
 - .3.1 remain in the same position;
 - .3.2 continue on its voyage;
 - .3.3 reach a place of refuge; or
 - .3.4 be taken out to sea;
- .4 identifying the assistance required from the coastal State in order to overcome the inherent danger of the situation (refer to appendix to section 2, part 3 and appendix 2 to section 3, paragraph 3);
- .5 informing the CA if the ship has access to ERS and make relevant contact details, activation status and details of the contracting party available to the CA; and

- .6 принятие любых надлежащих мер реагирования для сведения к минимуму последствий аварии.

2.2 Спасатель*

2.2.1 В ситуации, когда капитан снимает с себя командование судном, спасатель, в дополнение к обязанностям, указанным в пункте 2.1, отвечает за:

- .1 предоставление КО всей информации о состоянии судна и ходе спасательной операции;
- .2 всестороннее сотрудничество с КО в целях обеспечения безопасности судна и людей и защиты морской среды посредством принятия всех надлежащих мер;
- .3 подачу КО на одобрение до проведения операции сначала предварительного плана спасательных работ с указанием первоочередных действий, а затем, на соответствующем этапе, — более подробного плана; и
- .4 налаживание прямого контакта с ERS (если эта служба доступна и задействована в урегулировании данного инцидента) для предоставления ей текущей информации о состоянии судна.

2.3 Процедура направления запроса о предоставлении места убежища

2.3.1 Если стороной, ответственной за судно, принято решение о направлении официального запроса о предоставлении места убежища, следует придерживаться описанной ниже процедуры, без ущерба для прав КО на принятие соответствующего решения.

* Обязанности спасателя изложены в статье 8 Международной конвенции о спасании 1989 года, которая включена в «открытую форму Ллойда», применяемую при отсутствии контракта. В случае наличия контракта, отличного от «открытой формы Ллойда», будут действовать иные положения об обязанностях, которые будут определены исходя из специфики конкретной аварии.

- .6 undertaking any relevant response actions to minimize the consequences of the casualty.

2.2 The salvor*

2.2.1 In a situation where the master has relinquished command, the salvor, in addition to those in paragraph 2.1, is responsible for:

- .1 keeping the CA fully informed about the condition of the ship and the progress of the salvage operation;
- .2 cooperating fully with the CA in ensuring the safety of the ship and of persons, and ensuring the protection of the marine environment, by taking all appropriate measures;
- .3 submitting an outline salvage plan showing immediate intentions, and following up with a detailed plan at the appropriate juncture, to the CA for approval before operations commence; and
- .4 initiating direct contact with the ERS (if there is an ERS in place and active for the incident) to provide them with updates on the condition of the ship.

2.3 Requesting a place of refuge — process

2.3.1 When a decision has been taken by the party in charge of the ship to make a formal place of refuge request, without prejudice to the CA's right to take the decision, the following process should be followed.

* The duties of the salvor are set out in article 8 of the International Convention on Salvage, 1989, which is incorporated into Lloyd's Open Form, and will apply when no contract is in place. If a contract other than Lloyd's Open Form is in place, responsibilities will be different and will be specific to each casualty.

2.3.2 Официальный запрос должен направляться в письменном виде по электронным каналам связи и должен включать форму А (дополнение к разделу 2). Любая другая информация, которую может запросить КО, например для обеспечения соблюдения местного законодательства, такая как грузовые манифесты, планы размещения и предварительный план спасательных работ, подготовленный спасателем, также должна направляться вместе с формой А.

2.3.3 Официальный запрос о предоставлении места убежища должен направляться капитаном в адрес КО или МАС с использованием наиболее быстрых средств связи соответственно обстоятельствам (см. пункт 2.1.1).

2.3.4 Официальный запрос о предоставлении места убежища может также исходить от следующих сторон:

- .1 находящееся на берегу лицо, назначенное оператором судна/компанией, или спасатель, с которым заключен контракт; и
- .2 любое другое лицо, ответственное за командование судном в данный момент и признаваемое национальным законодательством.

2.3.5 За исключением чрезвычайных обстоятельств, официальные запросы должны направляться только одному КО через национальное контактное лицо (МАС) и не должны направляться непосредственно в порты или гавани, кроме тех случаев, когда это согласовано с МАС и КО. Следует информировать КО обо всех случаях привлечения третьих сторон.

2.3.6 Следует избегать одновременного направления запросов в другие КО или МАС.

2.4 Меры реагирования

2.4.1 При условии предварительного согласия прибрежного государства, в тех случаях, когда оно необходимо, капитан судна и соответствующая судоходная компания должны принять любые необходимые меры реагирования, включая подписание договора о спасании или буксировке либо предоставление любой другой услуги, направленной на урегулирование ситуации, в которой оказалось судно. При предоставлении доступа прибрежное государство может указать дополнительные или иные меры, которые должен выполнить капитан и/или спасатель.

2.3.2 The formal request should be made in writing via electronic transmission and should include Form A (appendix to section 2). Any other information that the CA might require, for example to ensure compliance with local legislation, such as cargo manifests, stowage plans and the salvor's outline salvage plan, should also be forwarded with Form A.

2.3.3 The formal request for a place of refuge should be transmitted by the master, using the fastest means available, to the CA or MAS, as applicable (see paragraph 2.1.1).

2.3.4 A formal request for a place of refuge may also be made by:

- .1 a ship operator/company designated person ashore/contracted salvor; and
- .2 any other person who is in charge of the ship at the time and is recognized by national law.

2.3.5 Unless in extremis, formal requests should be made to one CA only, through the national point of contact (MAS), and should not be forwarded directly to ports or harbours, unless agreed with the MAS and CA. The CA should always be informed if a third party was involved.

2.3.6 Simultaneous requests to other CAs or MAS should be avoided.

2.4 Response actions

2.4.1 Subject, where necessary, to the coastal State's prior consent, the ship's master and the shipping company concerned should take any necessary response actions, such as signing a salvage or towage agreement or the provision of any other service for the purpose of dealing with the ship's situation. When granting access, the coastal State may establish additional or different measures to be complied with by the master and/or salvor.

2.4.2 Капитан судна, компания и, в тех случаях, когда это применимо, спасатель должны выполнять практические требования, определенные прибрежным государством в процессе принятия решений, о котором говорится в пункте 3.5.

2.5 Другие вовлеченные стороны

2.5.1 Государство флага

Если есть необходимость в конкретной информации о свидетельствах, выданных судну, и любой другой имеющей отношение к делу документации (т. е. документации по обеспечению безопасности и предотвращению загрязнения), следует направить просьбу о содействии КО государству флага, которое должно выполнить ее в дополнение к его обязательствам по международному праву. Само государство флага или, при поступлении соответствующего запроса, признанная организация или организации, выдающие свидетельства судну от его имени, должны предоставить КО всю релевантную информацию, свидетельства и документацию, касающиеся судна. Государство флага должно также способствовать предоставлению доступа к любой информации, связанной с ERS. КО должен держать государство флага в курсе развития событий.

2.5.2 Классификационное общество

Если судно нуждается в помощи и ищет убежища, поиску безопасного решения, способного обеспечить защиту судна, экипажа, груза и морской среды, может способствовать классификационное общество. Экипаж и командный состав судна нуждаются в незамедлительном получении точной информации технического характера о поведении судна после инцидента, а также информации о последствиях любых предлагаемых действий по исправлению ситуации.

Настоятельно рекомендуется, чтобы классификационное общество участвовало в процессе сбора информации и оценки риска в отношении сохранения прочности корпуса, поддержания остойчивости судна и уменьшения загрязнения окружающей среды, особенно в случае направления официального запроса о предоставлении места убежища, а также предоставляло любую имеющую отношение к делу информацию.

2.4.2 The master, the company and, where applicable, the salvor of the ship should comply with the practical requirements resulting from the coastal State's decision-making process referred to in paragraph 3.5.

2.5 Other parties involved

2.5.1 Flag State

The flag State, apart from complying with its obligation under international law, should be asked to cooperate with the CA if there is a need for specific information on the ship's certificates and any other relevant documentation (i. e. safety and pollution prevention). The flag State itself or, if requested, the recognized organization or organizations that issue the ship's certificates on its behalf, should provide all relevant information, certification and documentation regarding the ship to the CA. The flag State should also facilitate for any ERS information to be made available. The CA should keep the flag State aware of developments.

2.5.2 Classification society

When a ship is in need of assistance and seeking a place of refuge, the ship's classification society can contribute to a safe course of action to protect the ship, crew, cargo and the marine environment. A ship's crew and management need rapid precise technical information on the behaviour of the ship after the incident as well as information on the consequences of any proposed remedial actions.

It is strongly recommended that the classification society be involved in the information gathering and risk assessment with respect to preserving the hull strength and stability of the ship and mitigating environmental pollution, and in particular when a formal request for a place of refuge has been made, and to provide any relevant information.

2.5.3 Службы экстренного реагирования

- .1 ERS были созданы многими собственниками судов и/или классификационными обществами. Целью ERS является незамедлительное предоставление технической помощи* капитану/договаривающейся стороне, их представителям или органам власти в случае аварийной ситуации посредством, например, оценки устойчивости в поврежденном состоянии и остаточной продольной прочности судна.
- .2 Если судно зарегистрировано в береговой службе ERS, она должна быть незамедлительно привлечена к оценке степени его повреждения. Капитан или оператор судна должны безотлагательно сообщить КО о наличии у них доступа к услугам ERS.
- .3 КО должен иметь доступ ко всей информации, которую он сочтет необходимой, т. е. к отчетам и/или вспомогательным документам ERS, если таковые имеются, грузовым манифестам и т. д. Такая информация должна незамедлительно предоставляться КО собственником судна, договаривающейся стороной или ERS, если последней предоставлены соответствующие полномочия.

2.5.4 Страховщики

- .1 Страхование ответственности судовладельца (P & I) обеспечивает покрытие широкого спектра рисков, включая причинение телесных повреждений членам экипажа, пассажирам и другим лицам на борту, потерю и повреждение груза, загрязнение нефтью, удаление затонувших судов и причинение ущерба докам. Как правило, клубы P & I также предоставляют своим членам широкий спектр услуг, связанных с выставлением требований, правовыми вопросами и предотвращением убытков и часто играют ведущую роль в урегулировании аварийных ситуаций. Поэтому в случае инцидента важно как можно скорее войти в контакт с соответствующим клубом P & I, поскольку он может сыграть ключевую роль в получении необходимой информации от оператора судна.

* Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО) рекомендует, чтобы ERS предоставляли капитану и другим органам незамедлительную техническую помощь. Рекомендация МАКО N. 145 (май 2016 г.): <https://www.iacs.org.uk/Publications/recommendations/141-160>.

2.5.3 *Emergency response service*

- .1 Many shipowners and/or classification societies have set up ERSs. The aim of an ERS is to provide rapid technical assistance* to masters/the contracting party and their representatives or other authorities in a casualty situation by, for example, assessing the damage stability and residual longitudinal strength of the ship.
- .2 Where the ship has been enrolled in a shore-based ERS service, the service should be activated as soon as possible to assess the vessel damage condition. The availability of ERS as a resource should be communicated without delay to the CA by the master or operator.
- .3 The CA should have access to all information that it deems necessary, i. e. ERS reports and/or support information, where provided, cargo manifests, etc. Such information should be made available to the CA by the shipowner, the contracting party or, where authorized by it, the ERS without delay.

2.5.4 *Insurers*

- .1 Protection and Indemnity («P & I») Insurance covers a wide range of liabilities including personal injury to crew, passengers and others on board, cargo loss and damage, oil pollution, wreck removal and dock damage. Generally, P & I Clubs also provide a wide range of services to their members on claims, legal issues and loss prevention, and often play a leading role in the management of casualties. Hence, establishing communication with the P & I Club as early as possible during an incident is important as they can be instrumental in obtaining relevant information from the ship operator.

* The International Association of Classification Societies (IACS) recommends that ERSs provide rapid technical assistance to the master and to other authorities. IACS Recommendation N. 145 (May 2016): <https://iacs.org.uk/resolutions/recommendations/141-160>.

- .2 В случае инцидента клуб Р & I могут попросить предоставить финансовые гарантии, в том числе в отношении ущерба или убытков, которые может понести порт в связи с размещением судна, нуждающегося в помощи и ищущего убежища.
- .3 Страхование корпуса и механизмов (Н & М) покрывает ущерб, который может быть нанесен корпусу, механизмам и оборудованию судна. Часто соответствующие финансовые гарантии предоставляются двумя или более страховщиками. Достаточно получить контактные данные главного страховщика корпуса, который уполномочен действовать от имени всех состраховщиков и часто играет ведущую роль в урегулировании ситуации, связанной со спасанием.
- .4 Страхование груза покрывает ущерб грузу на борту судна, включая долю приходящихся на груз общеаварийных расходов.

2.5.5 Порты, гавани и терминалы

- .1 В зависимости от обстоятельств и после оценки риска в качестве потенциального места убежища может быть выбран конкретный порт, гавань или терминал.
- .2 Если в качестве потенциального места убежища для судна, нуждающегося в помощи, выбран тот или иной порт или гавань, следует рассмотреть *среди прочего* следующие факторы:
 - .2.1 наличие подходящего причала, специального причала для приема аварийных судов или иного причала для размещения судна;
 - .2.2 угроза для безопасности и/или здоровья людей, особенно если порт или гавань находятся в непосредственной близости к населенным районам; и
 - .2.3 технические вопросы, связанные с функционированием порта (например, оценка потенциального риска длительных перебоев в работе порта, полного или частичного блокирования судном навигационных каналов и повреждения инфраструктуры).

2.5.6 Компания/оператор

Компания/оператор должны:

- .2 In an incident, they may be asked to provide financial guarantees, which may include guarantees for damages or losses to ports during the accommodation of a ship in need of assistance seeking a place of refuge.
- .3 Hull and machinery («H & M») insurance covers damage to the ship's hull, machinery and equipment. This is often covered by two or more underwriters. It is sufficient to obtain the contact details of the lead hull insurer, who is authorized to act on behalf of all followers and often plays a leading role during a salvage situation.
- .4 Cargo insurance covers damages to the cargo on board the ship, including cargo contributions to the general average.

2.5.5 Ports, harbours and terminals

- .1 Depending on circumstances and following the risk assessment, a port or harbour or a specific terminal may be identified as a potential place of refuge.
- .2 If a port or harbour is identified as a potential place of refuge for a ship in need of assistance, the following issues, *inter alia*, will need to be considered:
 - .2.1 the availability of a suitable berth, designated emergency reception berth or otherwise, to accommodate the ship;
 - .2.2 the risk to safety and/or human health, particularly if the port or harbour is in close proximity to populated areas; and
 - .2.3 technical considerations of the port's operations (e. g. assessment of the potential risk of lengthy disruption, the ship blocking or restricting access through navigation channels, damage to infrastructure).

2.5.6 The company/operator

The company/operator should:

- .1 назначить контактное лицо для предоставления любой информации, требуемой КО/МАС, если по той или иной причине ее не может предоставить капитан или если необходимо уменьшить количество обращений за информацией к капитану, чтобы дать ему возможность заниматься решением проблем, возникающих на судне;
- .2 оказывать содействие КО/МАС во время нештатной ситуации и после ее завершения, если поступит соответствующая просьба; и
- .3 координировать обмен необходимой ERS информацией между КО и поставщиком услуг ERS.

Дополнение к разделу 2

ФОРМА А — ФОРМА ОФИЦИАЛЬНОГО ЗАПРОСА О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ МЕСТА УБЕЖИЩА

Примечание. Если запрос о предоставлении места убежища направляется после проведения поисково-спасательной операции, велика вероятность того, что большой объем информации о судне/грузе/бункерном топливе уже будет иметься в распоряжении МСКЦ или МАС.

Запрос о предоставлении места убежища	
Дата:
От кого	Капитан судна Спасательная компания
Кому	Компетентному органу (напрямую или через МАС/МСКЦ) Вниманию компетентного органа
Часть 1	Оценка ситуации (см. пункт 2.1.5.1) Капитан с помощью компании и/или спасателя, если это необходимо, должен определить причины, по которым его судно нуждается в помощи.
Часть 2	Выявление опасностей и оценка сопутствующих рисков (см. пункты 2.1.5.2 и 2.1.5.3) Выполнив описанную выше оценку, капитан с помощью компании и/или спасателя, если это необходимо, должен оценить последствия потенциальной аварии в следующих

- .1 provide a point of contact for any information required by the CA/MAS if the master is unable to do so (for whatever reason) or to reduce the requests for information to the master, allowing the master to manage the situation on board;
- .2 support the CA/MAS if requested during and post the situation; and
- .3 coordinate the provision of ERS information between the CA and the ERS provider.

Appendix to section 2

**FORM A — FORMAL PLACE OF REFUGE REQUEST
FORM**

Note: For Places of Refuge requests following SAR action, it is likely that much of the ship/cargo/bunker information will already be held by the MRCC or MAS.

Request for Place of Refuge	
Date:
From	Master: MV/ Salvage PLC
To	Competent authority (or via MAS/MRCC)
For the attention of: Competent authority	
Part 1	Appraisal of the situation (refer to paragraph 2.1.5.1) The master should, where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, identify the reasons for their ship's need of assistance
Part 2	Identification of hazards and assessment of associated risks (refer to paragraphs 2.1.5.2 and 2.1.5.3) Having made the appraisal above, the master, where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, should estimate the consequences of the potential

	<p>ситуациях гипотетического характера с учетом как известных ему критериев оценки аварии, так и имеющегося на судне груза и бункерного топлива</p> <ul style="list-style-type: none"> — если судно не будет изменять своего местонахождения; — если судно продолжит рейс; — если судно проследует к месту убежища; или — если судно будет отведено в море.
Часть 3	<p>Определение требуемых действий (см. пункт 2.1.5.4)</p> <p>Капитан и/или спасатель должны определить, какая помощь им требуется со стороны прибрежного государства, чтобы устранить опасность, проистекающую из сложившейся ситуации</p> <p>(дополнение 2 к разделу 3, пункт 3)</p>
Часть 4	Сопутствующая документация
Часть 5	Любые другие прибрежные государства/порты, к которым обращались ранее
Часть 6	<p>Информация, полученная от МАС/порта, к которым обращались ранее</p> <p>(по результатам выполненной ими оценки)</p> <p>КО, в адрес которого направлен настоящий запрос, должен проинформировать запрашивающую сторону о своих действиях</p>

РАЗДЕЛ 3 — МЕРЫ, КОТОРЫЕ ОЖИДАЮТСЯ ОТ ПРИБРЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВ

Когда судно, нуждающееся в помощи, направляет запрос о предоставлении места убежища, необходимо принять решение о его размещении в таком месте. Поэтому каждое прибрежное государство должно оценить свои возможности по предоставлению места убежища.

Это особенно важно в случае инцидентов, которые могут привести к возникновению экологической или навигационной опасности либо к гибели судна.

3.1 Компетентный орган

3.1.1 Когда судно, нуждающееся в помощи, ищет место убежища, ему необходимо иметь возможность обратиться к

	<p>casualty, in the following hypothetical situations, taking into account both the casualty assessment factors in their possession and also the cargo and bunkers on board:</p> <ul style="list-style-type: none"> — if the ship remains in the same position; — if the ship continues on its voyage; — if the ship reaches a place of refuge; or — if the ship is taken out to sea
Part 3	<p>Identification of the required actions (refer to paragraph 2.1.5.4)</p> <p>The master and/or the salvor should identify the assistance they require from the coastal State in order to overcome the inherent danger of the situation.</p> <p>(appendix 2 to section 3, paragraph 3 refers)</p>
Part 4	Supporting documentation
Part 5	Any other coastal States/ports contacted to date
Part 6	<p>Information from the MAS/port contacted (At the end of its assessment process)</p> <p>The recipient CA should inform the requestor of its action</p>

SECTION 3 — ACTIONS EXPECTED OF COASTAL STATES

When a ship in need of assistance is seeking a place of refuge, a decision has to be taken as regards the accommodation of that ship in a place of refuge. Each coastal State should therefore examine its ability to provide a place of refuge.

This is particularly important in the event of an incident that could give rise to an environmental or navigational hazard or the loss of a ship.

3.1 Competent authority

3.1.1 When a ship in need of assistance is seeking a place of refuge, it is necessary to be able to call on an authority in that

тому органу власти в соответствующем прибрежном государстве, который, занимая соответствующее место во внутренней структуре управления, обладает необходимым экспертным потенциалом и полномочиями для принятия самостоятельных решений о размещении судна в месте убежища.

3.1.2 Поэтому прибрежным государствам следует назначить КО, который должен обладать необходимым экспертным потенциалом и полномочиями для принятия по своей инициативе самостоятельных решений о размещении нуждающегося в помощи судна в месте убежища. Желательно, чтобы КО был постоянно действующей структурой.

3.1.3 Прибрежным государствам рекомендуется создать и обеспечить функционирование МАС и/или, если это целесообразно, принять необходимые меры к созданию совместной службы с соседними государствами.

3.1.4 Прибрежные государства должны опубликовать фамилии и контактные данные представителей компетентных органов, МАС и МСКЦ, разместив эти сведения в модуле контактных данных* и в модуле Глобального плана по САР** системы ГИСИС.

3.2 Планы по размещению судов, нуждающихся в помощи, в местах убежища

3.2.1 Согласно нормам международного права прибрежное государство вправе потребовать от капитана судна или компании в установленный срок принять необходимые меры для снижения уровня риска или опасности. Если это невозможно или ситуация требует безотлагательных действий, прибрежное государство может воспользоваться своим правом принятия надлежащих мер реагирования на имеющуюся угрозу.

3.2.2 Поэтому важно, чтобы прибрежные государства разрабатывали планы, предусматривающие ясные процедуры решения соответствующих вопросов, даже если факт причинения ущерба и/или загрязнения не установлен.

3.2.3 Рекомендуется, чтобы прибрежные государства в соответствии с Руководством разрабатывали планы и процедуры по размещению судов, с тем чтобы иметь возможность реагировать на угрозы, связанные с нуждающимися в

* <https://gisis.imo.org/Public/CP/Browse.aspx?List=MAS>

** <https://gisis.imo.org/Public/COMSAR/RCC.aspx>

coastal State, depending on the internal structure of that State, with the required expertise and power to take independent decisions as regards the accommodation of a ship in a place of refuge.

3.1.2 Therefore, coastal States should designate a CA. The CA should have the required expertise and authority to take independent decisions on their own initiative concerning the accommodation of ships in need of assistance seeking a place of refuge. It is desirable that the CA be permanent in nature.

3.1.3 Coastal States are advised to establish and maintain a MAS and/or, as appropriate, make the necessary arrangements for a joint service with neighbouring States.

3.1.4 Coastal States should make the name and contact details of the competent authorities for MAS and MRCC available to the public in the Contact Points* and the Global SAR Plan** modules of GISIS, respectively.

3.2 Plans for accommodating ship(s) in need of assistance seeking a place of refuge

3.2.1 Under international law, a coastal State has the right to require the ship's master or company to take appropriate action within a prescribed time limit with a view to mitigating a risk or danger. In cases of failure or urgency, the coastal State can exercise its authority in taking responsive action appropriate to the threat.

3.2.2 It is therefore important that coastal States establish plans with clear procedures to address these issues, even if no established damage and/or pollution has occurred.

3.2.3 It is recommended that coastal States establish plans and procedures consistent with the Guidelines for the accommodation of ship(s) in order to respond to risks presented by ships in need of assistance seeking a place of refuge in the waters under

* <https://gisis.imo.org/Public/CP/Browse.aspx?List=MAS>

** <https://gisis.imo.org/Public/COMSAR/RCC.aspx>

помощи и ищущими убежища судами в водах под их юрисдикцией. В подготовке и выполнении таких планов должны участвовать КО.

3.2.4 Планы должны четко описывать цепочку принятия решений в отношении оповещений и действий по урегулированию сложившейся ситуации. В них должны быть четко описаны соответствующие органы власти и их конкретные функции/полномочия, а также средства связи между участвующими сторонами. Применимые процедуры должны обеспечивать, чтобы надлежащее решение принималось незамедлительно на основании специальных знаний в морской области и наиболее точной информации, к которой КО может получить доступ.

3.2.5 При составлении планов прибрежные государства должны собирать информацию о потенциальных местах убежища, с тем чтобы КО могли четко и быстро определить наиболее подходящее место для размещения нуждающегося в помощи судна, которое ищет убежища. Это может быть укрытие, порт или любое другое подходящее для данных обстоятельств место, расположенное в любой точке у побережья соответствующего государства.

3.2.6 Информация о потенциальных местах убежища должна включать описание определенных характеристик таких мест, а также любого имеющегося на месте оборудования и сооружений, которые могут быть использованы для размещения судна, нуждающегося в помощи.

3.2.7 Прибрежное государство должно также включить описание соответствующих настоящему Руководству процедур или механизмов международной/региональной координации действий и принятия решений по реагированию на запросы о предоставлении помощи, а также по предоставлению в соответствующих случаях разрешений на использование подходящего места убежища. Сюда же могут быть включены имеющиеся сведения о планах других соседних государств и всех сторон, участвующих в мерах реагирования.

3.2.8 В дополнении 1 к разделу 3 содержится неисчерпывающий перечень пунктов, которые могут быть включены в такие планы.

3.3 Оценка мест убежища

В ответ на каждый запрос о предоставлении места убежища КО должен во взаимодействии с портовыми властями

their jurisdiction. The CA should participate in drawing up and carrying out those plans.

3.2.4 The plans should describe precisely the decision-making chain with regard to alerting and dealing with the situation in question. The authorities concerned and their specific role/competence should be clearly described, as should the means of communication between the parties involved. The applicable procedures should ensure that an appropriate decision can be taken quickly on the basis of specific maritime expertise and best possible information available to the CA.

3.2.5 When drawing up the plans, coastal States should gather the information on potential places of refuge to allow the CA to identify clearly and quickly the most suitable place for accommodating a ship in need of assistance seeking a place of refuge. It can be a sheltered area, a port or any other suitable place; it may be any appropriate place, depending on the situation, along the entire coast of a State.

3.2.6 Information about potential places should include a description of certain characteristics of the sites as well as any equipment and installations available to accommodate a ship in need of assistance.

3.2.7 The coastal State should also include procedures or agreements for international/regional coordination and decision-making, in line with the Guidelines for the handling of requests for assistance and authorizing, where appropriate, the use of a suitable place of refuge. They may therefore include availability of information on plans for other neighbouring States and all parties involved in a response operation.

3.2.8 Appendix 1 to section 3 contains a non-exclusive list of what such plans may include.

3.3 Assessment of places of refuge

The CA, and where necessary, in consultation with the port authorities and, as appropriate, terminal operators, should, for

и операторами терминалов, если это необходимо, подготовить объективный анализ преимуществ и недостатков предоставления судну, нуждающемуся в помощи, разрешения проследовать к месту убежища, находящемуся в его юрисдикции, или через воды, входящие в его зону ответственности, с учетом анализа факторов риска, перечисленных в дополнении 2 к разделу 3.

3.4 Оценка конкретной ситуации

Экспертный анализ/проверка на месте

3.4.1 Анализ или проверка на месте должны включать сравнение рисков, с которыми придется иметь дело, если судно остается в море, с рисками, которые судно может создать для места убежища и окружающей среды в соответствующем районе. Такое сравнение должно охватывать каждый из следующих пунктов:

- .1 охрана человеческой жизни на море;
- .2 безопасность людей, находящихся в месте убежища, его промышленной инфраструктуры и городской среды (риск пожара или взрыва, опасность заражения токсичными веществами и т. д.);
- .3 риск загрязнения (особенно в районах, которые определены как особо уязвимые с точки зрения экологии);
- .4 если местом убежища является порт — риск перебоев в работе порта (каналы, доки, оборудование, терминалы, прочие объекты);
- .5 если местом убежища является якорная стоянка — возможность подхода лихтерных судов и постоянный мониторинг приливно-отливного цикла;
- .6 оценка последствий отклонения запроса о предоставлении места убежища, включая возможное воздействие на соседние государства; и
- .7 при проведении анализа следует уделять соответствующее внимание необходимости в защите корпуса, механизмов и груза нуждающегося в помощи судна, а также возможным рискам для судоходства.

Факторы, подлежащие учету при анализе

3.4.2 При анализе конкретной ситуации следует учитывать следующие факторы:

each request for a place of refuge, make an objective analysis of the advantages and disadvantages of allowing a ship in need of assistance to proceed to a place of refuge under their jurisdiction or via the waters for which they are responsible, taking into consideration the risk analysis factors listed in appendix 2 to section 3.

3.4 Event-specific assessment

Expert analysis/inspection

3.4.1 The analysis or inspection should include a comparison between the risks involved if the ship remains at sea and the risks that it would pose to the place of refuge and its environment. Such comparison should cover each of the following points:

- .1 safeguarding of human life at sea;
- .2 safety of persons at the place of refuge and its industrial and urban environment (risk of fire or explosion, toxic risk, etc.);
- .3 risk of pollution (particularly in designated areas of environmental sensitivity);
- .4 if the place of refuge is a port, risk of disruption to the port's operation (channels, docks, equipment, terminals, other installations);
- .5 if the place of refuge is an anchorage, accessibility for lightering operation should be considered and the tidal situation must be monitored at all times;
- .6 evaluation of the consequences if a request for place of refuge is refused, including the possible effect on neighbouring States; and
- .7 due regard should be given, when drawing the analysis, to the preservation of the hull, machinery and cargo of the ship in need of assistance, as well as possible risks to navigation.

Analysis factors

3.4.2 The event-specific analysis should include the following analysis factors:

- .1 мореходность соответствующего судна, в частности его плавучесть, остойчивость, наличие средств обеспечения движения и выработки электроэнергии и возможность швартовки;
- .2 характер и состояние груза, запасов, бункерного топлива, и в особенности опасных грузов;
- .3 расстояние и расчетная продолжительность перехода к месту убежища;
- .4 присутствие на борту капитана (или его представителя, например старшего помощника);
- .5 число других членов экипажа и/или спасателей, а также других лиц на судне и оценка человеческого фактора, включая усталость;
- .6 орган соответствующей страны, который имеет законное право требовать от судна, нуждающегося в помощи, тех или иных действий;
- .7 согласие капитана и компании, эксплуатирующей судно, с предложениями прибрежного государства/спасателя о том, чтобы судно проследовало или было отведено в место убежища;
- .8 наличие финансового обеспечения, если оно необходимо;
- .9 коммерческие договоры о спасании, уже заключенные капитаном или компанией судна;
- .10 информация о намерениях капитана и/или спасателя;
- .11 назначение представителя компании в соответствующем прибрежном государстве;
- .12 факторы риска, указанные в официальном запросе о предоставлении места убежища (дополнение к разделу 2); и
- .13 любые уже принятые меры.

Проверка на месте силами экспертов

3.4.3 Если это сочтено безопасным и если позволяет время, назначенная КО инспекционная группа должна подняться на судно, запрашивающее место убежища, с целью сбора информации, необходимой для принятия решения (см. факторы, подлежащие учету при анализе риска).

- .1 seaworthiness of the ship concerned, in particular buoyancy, stability, availability of means of propulsion and power generation, and docking ability;
- .2 nature and condition of cargo, stores, bunkers, in particular hazardous goods;
- .3 distance and estimated transit time to a place of refuge;
- .4 whether the master (or representative of the master, e. g. chief mate) is still on board;
- .5 the number of other crew and/or salvors and other persons on board and an assessment of human factors, including fatigue;
- .6 the legal authority of the country concerned to require action of the ship in need of assistance;
- .7 agreement by the master and company of the ship to the proposals of the coastal State/salvor to proceed or be brought to a place of refuge;
- .8 provision on financial security, if required;
- .9 commercial salvage contracts already concluded by the master or company of the ship;
- .10 information on the intention of the master and/or salvor;
- .11 designation of a representative of the company at the coastal State concerned;
- .12 risk analysis factors identified in the formal place of refuge request form (appendix to section 2); and
- .13 any measures already taken.

Expert inspection

3.4.3 Where it is deemed safe to do so and where time permits, an assessment team designated by the CA should board the ship requesting a place of refuge, for the purpose of gathering evaluation data to support the decision-making process (cf. risk analysis factors).

3.4.4 Должна быть сформирована группа из числа лиц, обладающих специальными знаниями и навыками, востребованными в сложившейся ситуации. Если в урегулировании инцидента задействованы одно или более прибрежных государств и если к участию в этом процессе могут потенциально быть привлечены другие стороны, должна быть рассмотрена возможность формирования многонациональной или региональной инспекционной группы. КО прибрежного государства, получившего запрос о предоставлении места убежища, сохраняет за собой ответственность за подбор надлежащих членов группы и приглашение к участию в ней других государств/ компетентных органов. Необходимо обеспечить, чтобы формирование многонациональной/региональной группы не приводило к задержкам в ее отправке на место.

3.5 Процесс принятия решения о предоставлении места убежища

3.5.1 КО должен принять решение о предоставлении судну места убежища после предварительной оценки ситуации, проведенной на основании планов, указанных в пункте 3.2, и результатов работы инспекционной группы, описанной в пунктах 3.3 и 3.4. КО должен предоставить судну место убежища, если он сочтет такое решение оптимальным с точки зрения защиты жизни людей, окружающей среды, судна или его груза. Если запрашивается разрешение на доступ к месту убежища, КО не обязан его предоставлять, но до принятия какого-либо решения всегда должна быть проведена оценка рисков и/или осмотр судна экспертами, за исключением случаев, когда это будет сочтено небезопасным. КО должен сбалансированным образом оценивать все факторы и риски и стремиться предоставлять убежище во всех случаях, когда это практически возможно.

3.5.2 КО может проверить, имеется ли у судна страховка или финансовое обеспечение в какой-либо иной форме, достаточное для надлежащей компенсации затрат и ущерба, связанных с размещением судна в месте убежища. Проверка наличия страховки не должна приводить к задержкам в принятии мер реагирования. Отсутствие страховки или финансового обеспечения само по себе не должно становиться причиной отказа в оценке запроса и принятии решения о предоставлении судну места убежища, поскольку это может создать угрозу для морской среды.

3.4.4 A team composed of persons with expertise appropriate to the situation should be established. Where one or more coastal States may be involved with the incident, and where other parties may be potentially involved, then the formation of a multinational or «regional» inspection team should be considered. The coastal State CA receiving the request for a place of refuge will retain responsibility for selecting the appropriate team members and inviting participation from other States/competent authorities. Due care should be exercised to ensure that the formation of a multinational/regional team does not delay the deployment of the inspection team.

3.5 Decision-making process for granting a place of refuge

3.5.1 The CA should decide on the acceptance of a ship in a place of refuge following a prior assessment of the situation carried out on the basis of the plans referred to in 3.2 and any expert assessment as per paragraphs 3.3 and 3.4. The CA should grant a place of refuge to a ship if they consider such an accommodation the best course of action for the purpose of the protection of human life, the environment or the ship or its cargo. When permission to access a place of refuge is requested, there is no obligation for the CA to grant it, but before taking any decision, the necessary risk assessments and/or expert onboard assessments should always be completed, unless deemed unsafe. The CA should weigh all the factors and risks in a balanced manner and give shelter whenever reasonably possible.

3.5.2 The CA may verify whether the ship is covered by insurance or some other effective form of financial security permitting appropriate compensation for costs and damages associated with its accommodation in a place of refuge. Operational response to the incident should not be delayed while verification of insurance cover takes place. The absence of insurance or financial security should not in itself be a reason to refuse to assess the request for a place of refuge as there might be a risk to the marine environment and to decide on the acceptance of the ship in a place of refuge.

3.5.3 Решение, принятое КО от имени государства о том, чтобы предоставить место убежища на территории этой страны, должно быть незамедлительно сообщено всем вовлеченным сторонам и должно включать любые практические требования, определенные в качестве условий захода.

3.5.4 Если КО не может удовлетворить запрос о предоставлении места убежища, он должен, несмотря на то что каждое государство должно сохранять самостоятельность в принятии решений, незамедлительно сообщить собственнику/оператору судна о том, на основании какой информации это решение было принято, и довести до их сведения результаты оценки следующих факторов:

- .1 безопасность находящихся на судне лиц и риски для общественной безопасности на берегу;
- .2 уязвимость окружающей среды;
- .3 отсутствие необходимых ресурсов в запрашиваемом месте убежища и сомнения в конструктивной прочности и способности судна успешно совершить безопасный переход к этому месту убежища;
- .4 текущие и прогнозируемые погодные условия, например в связи с отсутствием защищенного укрытия для проведения планируемых работ;
- .5 физические ограничения и препятствия, в том числе связанные с батиметрическими и навигационными характеристиками;
- .6 возможная эскалация прогнозируемых последствий, связанных с загрязнением, пожарами, заражением токсичными веществами и взрывами; и
- .7 любые другие причины, имеющие отношение к делу.

3.5.5 При наличии региональных договоренностей эта же информация должна быть передана другим вовлеченным сторонам. Участникам таких договоренностей должны также предоставляться копии отчетов об оценке риска/проведении проверок на месте.

3.5.6 Действия, предпринимаемые КО от лица прибрежного государства, не должны препятствовать тому, чтобы компании или ее представителю было предложено принять соответствующие нормам международного права меры, которые необходимы для предотвращения, уменьшения или устранения серьезной непосредственной опасности для его

3.5.3 The decision by the CA as a representative of a State to grant a place of refuge on their territory should be immediately communicated to all parties involved and should include any practical requirements set as a condition of entry.

3.5.4 While each State should remain independent in making their decision, if a CA is unable to accept a request for a place of refuge it should immediately communicate to the shipowner/operator the information on the basis of which its decision has been made and including any assessment relating to:

- .1 the safety of persons on board and risks to public safety onshore;
- .2 environmental sensitivities;
- .3 lack of availability of suitable resources at desired place of refuge and concern over structural stability and ability for ship to make successful safe transit to the same;
- .4 prevailing and forecast weather conditions, i.e. lack of sheltered area for proposed works;
- .5 physical limitations and constraints including bathymetry, navigational characteristics;
- .6 escalation of foreseeable consequences, i. e. pollution, fire, toxic and explosion risk; and
- .7 any other applicable reason.

3.5.5 In situations where regional agreements are in place, the same information should be communicated to the other parties involved. Copies of the risk assessment and/or inspection report(s) should also be made available, as appropriate, through such regional agreements.

3.5.6 The action of the coastal State, via its CA, does not prevent the company or its representative from being called upon to take steps, within the framework of international law, that are necessary to avert, lessen or remove a serious and imminent risk to its coastline or related interests, the safety of other ships and their crews and passengers or of persons onshore or to pro-

побережья и связанных с ним заинтересованных сторон, других судов, экипажей, пассажиров и лиц, находящихся на берегу, а также для защиты морской среды. КО может *среди прочего*:

- .1 ограничить передвижение судна или направить его по конкретному маршруту. Это требование не влияет на ответственность капитана за безопасное управление своим судном;
- .2 официально уведомить капитана судна о необходимости устранения угрозы окружающей среде или безопасности на море; и
- .3 дать капитану указание о том, чтобы в случае неминуемой опасности он проследовал в место убежища, либо обеспечить лоцманскую проводку или буксировку судна.

Если судно буксируется по соглашению о буксировке или выполнении спасательных работ, меры, принимаемые КО государства в соответствии с пунктами 3.5.6.1 и 3.5.6.3, могут также применяться по отношению к компаниям, предоставляющим услуги по оказанию помощи, спасанию и буксировке.

Дополнение 1 к разделу 3

ПЛАНЫ МЕСТ УБЕЖИЩА

Во взаимодействии со всеми вовлеченными сторонами, если это необходимо, должны быть подготовлены указанные в пункте 3.2 планы, которые должны включать по меньшей мере следующие пункты:

- 1 идентификационные данные органа или органов, ответственных за получение оповещений и реагирование на них;
- 2 идентификационные данные КО, отвечающего за проведение оценки ситуации и принятие решения об удовлетворении или отклонении запроса нуждающегося в помощи судна о предоставлении места убежища;
- 3 информация о береговой линии государства и обо всех элементах, подлежащих учету при проведении предварительной оценки в целях оперативного принятия решения о выборе места убежища для судна, включая описание экологических, экономических и социальных факторов и природных условий;

tect the marine environment. That CA may, *inter alia*:

- .1 restrict the movement of the ship or direct it to follow a specific course. This requirement does not affect the master's responsibility for the safe handling of his or her ship;
- .2 give official notice to the master of the ship to put an end to the threat to the environment or maritime safety; and
- .3 instruct the master to put in at a place of refuge in the event of imminent peril or cause the ship to be piloted or towed.

In the case of a ship that is towed under a towage or salvage agreement, the measures taken by the CA of a State under paragraphs 3.5.6.1 and 3.5.6.3 may also be addressed to the assistance, salvage and towage companies involved.

Appendix 1 to section 3

PLACES OF REFUGE PLANS

The plans referred to in paragraph 3.2 should be prepared after consultation of the parties concerned, where necessary, and contain at least the following items:

- .1 the identity of the authority or authorities responsible for receiving and handling alerts;
- .2 the identity of the CA for assessing the situation and taking a decision on acceptance or refusal of a ship in need of assistance seeking a place of refuge;
- .3 information on the coastline of the State and all elements facilitating a prior assessment and rapid decision regarding the place of refuge for a ship, including a description of environmental, economic and social factors and natural conditions;

- 4 процедуры оценки, служащей основанием для предоставления убежища нуждающемуся в помощи судну или отказа в таковом;
- 5 ресурсы и объекты, которые могут быть использованы для оказания помощи, проведения спасательных работ и борьбы с загрязнением;
- 6 процедуры координации действий и принятия решений на международном уровне с учетом региональных особенностей (см. раздел 4); и
- 7 наличие процедур исполнения финансовых гарантий и обязательств в отношении судов, находящихся в месте убежища.

Дополнение 2 к разделу 3

ФАКТОРЫ РИСКА, ПОДЛЕЖАЩИЕ АНАЛИЗУ

При проведении анализа риска, описанного в пунктах 2.1.5 и 3.3, должны быть учтены:

- 1 Экологические и социальные факторы, такие как:
 - Безопасность людей, находящихся на судне
 - Угрозы общественной безопасности
Каково расстояние до ближайших населенных районов?
 - Вызванное судном загрязнение
 - Охраняемые природные районы
Расположено ли место убежища и подходы к нему в уязвимых районах, таких как районы высокой экологической значимости, которые могут пострадать от возможного загрязнения?
Существует ли поблизости место убежища, более подходящее с точки зрения экологии?
 - Уязвимые места обитания и виды
 - Рыбное хозяйство
Осуществляются ли на пути или на подходах к месту убежища или поблизости от него какие-либо шельфовые проекты либо промысел рыбы или моллюсков и ракообразных, для которых приход судна, нуждающегося в помощи, мог бы создать опасность?

- .4 the assessment procedures for acceptance or refusal of a ship in need of assistance in a place of refuge;
- .5 the resources and installations suitable for assistance, rescue and combating pollution;
- .6 procedures for international coordination and decision-making, taking into account characteristic regional features (see section 4); and
- .7 the financial guarantee and liability procedures in place for ships accommodated in a place of refuge.

Appendix 2 to section 3

RISK ANALYSIS FACTORS

When conducting the risk analysis as described in paragraphs 2.1.5 and 3.3, the following should be considered:

1 Environmental and social factors, such as:

- Safety of those on board
- Risk to public safety
What is the nearest distance to populated areas?
- Pollution caused by the ship
- Designated environmental areas
Are the place of refuge and its approaches located in sensitive areas such as areas of high ecological value which might be affected by possible pollution?

Is there, on environmental grounds, a better choice of place of refuge close by?
- Sensitive habitats and species
- Fisheries
Are there any offshore and fishing or shellfishing activities in the transit area or in the approaches to the place of refuge or vicinity which can be endangered by the incoming ship in need of assistance?

- Коммерческие/промышленные предприятия
Каково расстояние до ближайших промышленных районов?
 - Места отдыха и туристические районы
 - Имеющиеся средства
Имеются ли в наличии специальные суда, летательные аппараты и другие средства, необходимые для выполнения требуемых операций или предоставления требуемой помощи?
Имеются ли в наличии такие перегрузочные средства, как насосы, шланги, баржи и понтоны?
Имеются ли приемные сооружения для вредных и опасных грузов?
Имеются ли на месте судоремонтные мастерские, располагающие доками и кранами?
- 2 Природные условия, такие как:
- Преобладающие ветры в районе
Защищено ли место убежища от сильных ветров и штормов?
 - Приливы и приливные течения
 - Метеорологические условия и состояние моря
 - Местная метеорологическая статистика и число дней, когда место убежища не может быть использовано или недоступно
 - Батиметрия
Какова минимальная и максимальная глубина воды в месте убежища и на подходах к нему?
Какова максимальная осадка судна, которое способно принять место убежища?
Информация о состоянии дна (например, твердое, мягкое, песчаное), с учетом возможности посадки терпящего бедствие судна на мель в гавани или на подходах к ней
 - Сезонные явления, включая ледовые условия
 - Навигационные характеристики
В случае незащищенного места убежища — могут ли безопасно проводиться спасательные и лихтеровочные операции?
Имеется ли достаточное пространство для маневрирования судна, в том числе потерявшего ход?

- Economic/industrial facilities
What is the distance to the nearest industrial areas?
- Amenity resources and tourism areas
- Facilities available
Are there any specialist ships and aircraft and other necessary means for carrying out the required operations or for providing necessary assistance?

Are there transfer facilities, such as pumps, hoses, barges, pontoons?
Are there reception facilities for harmful and dangerous cargoes?
Are there repair facilities, such as dockyards, workshops, cranes?

2 Natural conditions, such as:

- Prevailing winds in the area
Is the place of refuge safely guarded against heavy winds and rough seas?
- Tides and tidal currents
- Weather and sea conditions
- Local meteorological statistics and number of days of inoperability or inaccessibility of the place of refuge
- Bathymetry
Minimum and maximum water depths in the place of refuge and its approaches?
The maximum draught of the ship to be admitted?

Information on the condition of the bottom, i. e. hard, soft, sandy, regarding the possibility to ground a problem ship in the haven or its approaches?
- Seasonal effects including ice
- Navigational characteristics
In the case of a non-sheltered place of refuge, can salvage and lightering operations be safely conducted?

Is there sufficient space to manoeuvre the ship, even without propulsion?

Каковы ограничения по размерам судна, таким как длина, ширина и осадка?

- Опасность посадки судна на мель, в результате которой могут быть заблокированы подходы или созданы препятствия для прохода судов
- Описание якорных стоянок и причальных сооружений в месте убежища
- Операционные параметры, особенно если речь идет о порте
Является ли обязательной лоцманская проводка, и имеются ли лоцманы?
Имеются ли в наличии буксиры? Указать их количество и тяговую мощность.
Имеются ли какие-либо ограничения? Если да, будет ли данному судну разрешено проследовать в место убежища с учетом, например, опасности утечки ядовитых газов или взрыва?
Имеет ли судно банковскую гарантию или иное финансовое обеспечение, удовлетворяющее условиям предоставления доступа в место убежища прибрежным государством?

- 3 Элементы планирования действий в чрезвычайных ситуациях, включая:
- Наличие компетентных МАС
 - Функции и обязанности органов власти и экстренных служб
Возможности для борьбы с пожаром
 - Потребности в аварийно-спасательном оборудовании и его наличие
 - Методы реагирования
Имеется ли возможность локализации загрязнения в пределах ограниченного района?
 - Международное/региональное сотрудничество и координация (см. раздел 4)
 - Средства эвакуации
- 4 Предсказуемые последствия различных сценариев с точки зрения угрозы для жизни людей и опасности загрязнения, пожара, воздействия токсичных веществ и взрыва.

What are the dimensional restrictions of the ship, such as length, width and draught?

- Risk of stranding the ship, which may obstruct channels, approaches or ship navigation
- Description of anchorage and mooring facilities, in the place of refuge?
- Operational conditions, particularly in the case of a port

Is pilotage compulsory and are pilots available?

Are tugs available? State their number and bollard pull.

Are there any restrictions? If so, whether the ship will be allowed in the place of refuge, e. g. escape of poisonous gases, danger of explosion.

Is a bank guarantee or other financial security needed and if so, acceptable to the coastal State before admission is granted into the place of refuge?

3 Contingency planning, such as:

- Competent MAS
- Roles and responsibilities of authorities and responders
Fire-fighting capability
- Response equipment needs and availability
- Response techniques
Is there a possibility of containing any pollution within a compact area?
- International/regional cooperation and coordination (reference to section 4)
- Evacuation facilities

4 Foreseeable consequences of the different scenarios envisaged with regard to safety of persons and pollution, fire, toxic and explosion risks.

РАЗДЕЛ 4 — МЕЖДУНАРОДНОЕ/РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И КООРДИНАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С МЕСТАМИ УБЕЖИЩА

4.1 Во многих случаях в урегулировании ситуаций, ведущих к направлению запроса о предоставлении места убежища, задействовано только одно государство, которое и будет решать возникшую проблему в рамках своей юрисдикции. Однако бывают случаи, когда ситуация исключительно национального масштаба может обернуться необходимостью в привлечении соседних и расположенных поблизости от места аварии государств-членов. В качестве дополнения в национальные планы предоставления мест убежища (см. раздел 3.2.7 и пункт 6 дополнения 1 к разделу 3) должны включаться процедуры международной/региональной координации действий и принятия решений, которые должны применяться тогда, когда может возникнуть необходимость в участии нескольких государств.

4.2 Право прибрежного государства принимать меры к защите своего побережья от загрязнения из морских источников четко прописано в международном законодательстве*. ЮНКЛОС определяет обязанности** прибрежных государств по предотвращению, снижению и сохранению под контролем загрязнения морской среды, вызванного, среди прочих факторов, судоходством, а также по предупреждению переноса экологических опасностей в другие морские районы. Кроме того, существуют положения***, регулирующие действия соседних государств, занимающихся устранением последствий загрязнения, включая обязанность уведомлять

* К числу таких положений относятся статьи 194, 195, 198, 199, 211, 221, 225 ЮНКЛОС, статья 9 Конвенции о спасании и статья V(2) Конвенции ФАЛ.

** В статьях 194 и 195 части XII ЮНКЛОС определены обязанности прибрежных государств по предотвращению, снижению и сохранению под контролем загрязнения морской среды, вызываемого, среди прочих факторов, судоходством, а также их обязанность не переносить опасности для окружающей среды в другие морские районы.

*** В статьях 198 и 199 раздела 2 «Всемирное и региональное сотрудничество» части XII ЮНКЛОС определены правила координации действий соседних государств, занимающихся урегулированием инцидентов с загрязнением, включая обязанность уведомлять друг друга и разрабатывать совместные планы чрезвычайных мер.

SECTION 4 — INTERNATIONAL/REGIONAL COOPERATION AND COORDINATION FOR PLACES OF REFUGE

4.1 Many times, situations leading to a request for a place of refuge involve only one State and will be handled by the same State, under its jurisdiction. There may however be cases where a purely national situation may turn into a situation involving neighbouring Member States or Member States in the vicinity of the incident. As a complement in national place of refuge plans (see section 3.2.7 and appendix 1 to section 3, point 6), procedures for international/regional coordination and decision-making should be included and apply to situations where it is likely that more than one State may become involved.

4.2 The right of a coastal State to take action to protect its coastline from marine pollution is well established in international law*. UNCLOS establishes obligations** on coastal States to prevent, reduce and control pollution of the marine environment caused by — among other factors — shipping, as well as not to transfer environmental hazards on to other sea areas. In addition, there are provisions*** for coordination rules for neighbouring States dealing with pollution incidents, including a duty to notify each other and to draw up joint contingency plans for responding to threats to the marine environment, i. e. pollution incidents. A ship in need of assistance seeking a place

* Relevant provisions include: UNCLOS, articles 194, 195, 198, 199, 211, 221, 225; Salvage Convention, article 9; and Facilitation Convention, article V(2).

** Articles 194 and 195 of UNCLOS part XII establish obligations of coastal States to prevent, reduce and control pollution of the marine environment caused by — among other factors — shipping, as well as not to transfer environmental hazards on to other sea areas.

*** Articles 198 and 199 of UNCLOS part XII, section 2 — Global and Regional Cooperation lay down coordination rules for neighbouring States dealing with pollution incidents, including a duty to notify each other and to draw up joint contingency plans.

друг друга и разрабатывать совместные планы чрезвычайных мер для реагирования на угрозы морской среде, включая инциденты с загрязнением. Нуждающееся в помощи судно, которое ищет убежища, может представлять собой такую угрозу, которая может стать причиной загрязнения.

4.3 В ЮНКЛОС не предусмотрено право иностранного судна на заход в порт или внутренние воды другого государства в ситуациях форс-мажора или бедствия. Это, однако, не препятствует принятию правил или руководящих указаний по данному вопросу при том условии, что они будут соответствовать ЮНКЛОС.

4.4 Поэтому в тех случаях, когда это целесообразно, государства, у которых есть общие морские районы или моря, должны сотрудничать с целью обмена информацией о подлежащих принятию необходимых мерах и объединения ресурсов для совместных действий. Создание с этой целью региональных механизмов сотрудничества может способствовать ускорению реагирования.

4.5 В дополнении к разделу 4 содержится описание составных элементов такого международного/регионального сотрудничества и координации действий.

4.6 В любом случае любое государство, чей КО был проинформирован, в соответствии с Руководством или любым другим способом, о фактах, которые влекут за собой или увеличивают риск для жизни людей или загрязнения моря в судоходных районах или прибрежных зонах другого государства или государств, должно принять соответствующие меры к тому, чтобы проинформировать об этом такое государство (государства) в возможно короткий срок, прежде чем возникнет ситуация, требующая предоставления места убежища.

Дополнение к разделу 4

МЕЖДУНАРОДНОЕ/РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И КООРДИНАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С МЕСТАМИ УБЕЖИЩА

Приведенные ниже рекомендации предназначены для рассмотрения и применения прибрежными государствами, которые имеют общие морские районы или море и хотят совместно урегулировать ситуации, требующие предоставления мест убежища, и в том числе совместно рассматривать соответствующие запросы.

of refuge may well constitute such a threat leading to or causing pollution.

4.3 A right of a foreign ship to enter a port or internal waters of another State in situations of force majeure or distress is not provided for in UNCLOS. This, however, does not preclude the adoption of rules or guidelines as long as they are consistent with UNCLOS.

4.4 Therefore, where appropriate, States sharing a common area or sea should cooperate with a view to consulting each other regarding necessary action to be taken and pooling their capacities for joint action. Establishing regional cooperation arrangements to this end may lead to quicker response.

4.5 The appendix to section 4 provides an outline for what such international/regional cooperation and coordination may include.

4.6 In any case, any State where the CA of which has been informed, pursuant to the Guidelines or in any other way, of facts which involve or increase the risk to human life or to marine pollution in shipping areas or coastal zones of another State or other States, should take appropriate measures to inform such State(s) thereof, as soon as possible, before a situation requiring a place of refuge arises.

Appendix to section 4

INTERNATIONAL/REGIONAL COOPERATION AND COORDINATION FOR PLACES OF REFUGE

In circumstances where there are coastal States sharing a common area or sea wanting to jointly address situations requiring provision of places of refuge, the guidance below is given for use and consideration by coastal States which may jointly deal with a request for a place of refuge.

При наличии регионального соглашения принцип заключается в том, что каждое вовлеченное государство начинает с изучения собственных возможностей по предоставлению убежища, а вовлеченные КО в интересах разрешения ситуации устанавливают прямой контакт друг с другом, чтобы решить, какой из них лучше всего подходит для выполнения координирующей роли. Региональные соглашения также могут охватывать изложенные ниже дополнительные аспекты, связанные с предоставлением места убежища.

1 Принятие решения о том, компетентный орган какого прибрежного государства будет играть ведущую роль

Если место убежища запрашивается без проведения поисково-спасательной операции, решающая роль должна принадлежать службе помощи на море (МАС), назначенной государством, в зоне юрисдикции которого находится судно. Если МАС не назначена, то координировать ответные действия на запрос о предоставлении места убежища должно в первую очередь государство, обладающее юрисдикцией над водами, в которых находится судно (например, на основании режима исключительной экономической зоны (ИЭЗ)).

В отношении запросов о предоставлении убежища, связанных с инцидентом, начавшимся за пределами юрисдикции какого-либо одного прибрежного государства, решающим критерием определения того, кто возьмет на себя роль координатора в первую очередь, может быть регион поиска и спасания (РПС). Считается, что первым берет на себя координацию действий то государство, в чьем РПС находится судно*, даже если поисково-спасательный компонент в операции отсутствует.

Прибрежное государство, в чьем РПС находится судно на момент подачи запроса о предоставлении места убежища, должно сохранять за собой функцию координатора мер реагирования, если и до тех пор, пока не будет достигнуто соглашение о передаче координационных функций другому прибрежному государству региона, которое может предоставить место убежища.

Прибрежные государства, участие которых обусловлено их географическим положением или наличием тех или иных связей с судном, должны стремиться поддерживать

* Функции координации поисково-спасательных работ и рассмотрения вопроса о предоставлении убежища могут быть совмещены, но путать их друг с другом не следует.

When there is a regional arrangement in place, the principle is that each State involved starts to examine their ability to provide a place of refuge and that, in the interest of resolving the situation, there is direct contact between those CAs involved to decide who is best placed to take the coordinating role. Regional arrangements may cover additional specifics related to granting a place of refuge, such as:

1 Deciding which coastal State's competent authority to be in the lead

If a place of refuge is requested when no SAR operation has taken place, the deciding factor should be the maritime assistance service (MAS) declared by the State in whose area of jurisdiction the ship is located. If there is no MAS declared, in the first instance the State with jurisdiction over the waters in which the ship is located (e. g. through a declared exclusive economic zone (EEZ)) should coordinate the place of refuge request unless and until an agreement has been reached to transfer coordination to another coastal State.

For place of refuge requests arising from an incident commencing outside the jurisdiction of any one coastal State, the search and rescue region (SRR) can be the deciding criterion for determining who should take on the coordination role in the first instance. The State in whose SRR the ship is located will be deemed in charge of the coordination of the event in the first instance*, even though there may not be a SAR component to the operation.

The coastal State in whose SRR the vessel is located at the time of the place of refuge request should retain the coordination of the response to that request unless and until an agreement has been reached to transfer coordination to another coastal State in the region which might grant a place of refuge.

Coastal States which are involved by virtue of geography, or because they are home to some of the ship's interests, should endeavour to support the action by cooperating with the coordi-

* A SAR coordination and the need to consider granting refuge might coexist, but the two institutions are not to be confused.

проводимую операцию путем взаимодействия с координирующим государством в целях сбора информации, обмена опытом, предоставления логистических ресурсов, участия в оценке риска и поиска потенциальных мест убежища на своей территории.

2 Координирующий орган и соседние прибрежные государства

Когда принято решение о том, что наилучшим решением является отвод судна к месту убежища, координирующее прибрежное государство должно во взаимодействии с соседними государствами определить ближайшее наиболее подходящее место убежища, которое может находиться в другом государстве.

Во всех случаях в центре внимания должна находиться защита жизни людей, окружающей среды, судна и груза, а также снижение рисков для судоходства.

3 Координация действий и поддержка прибрежных государств

Указанный в пункте 2 выше орган или органы, которые взяли на себя координацию действий, будут далее именоваться координирующим прибрежным государством (КПГ). Другие государства, оказывающие содействие КПГ, для целей настоящего Руководства будут именоваться поддерживающими прибрежными государствами (ППГ).

КПГ отвечает за:

1. обеспечение того, чтобы общую координацию мер реагирования на инцидент осуществлял КО;
2. инициацию национальных процедур, связанных с предоставлением места убежища, с тем чтобы определить потенциальное место убежища на своей территории;
3. выполнение функций основного канала связи между представителями вовлеченных сторон, включая государство флага, собственника и/или оператора судна, капитана, клуб Р & I, спасателей, классификационное общество и, в случае необходимости, оператора порта, в котором предоставляется убежище, а также, в соответствующих случаях, оператора терминала;

nating State to gather information, share expertise, provide logistical assets, participate in the risk assessment, and search for potential places of refuge in their territory.

2 Coordinating authority and neighbouring coastal States

When it has been decided that taking the ship to a place of refuge is the most appropriate course of action, the coordinating coastal State should work with neighbouring States to identify the nearest, most appropriate place of refuge, which may be in another State.

At all times, the principal focus should remain the protection of human life, the environment, the ship and cargo and the reduction of the risk to navigation.

3 Coordinating and supporting coastal States

The authority (or authorities) referred to in point 2 above which has assumed coordination will be known as the coordinating coastal State (CCS). Other States supporting the CCS will be known, for the purpose of the Guidelines, as supporting coastal States (SCS).

The CCS will be responsible for:

- .1 ensuring that the CA is in charge of overall coordination of the incident;
- .2 initiating their national place of refuge procedure, in order to identify a potential site on their territory;
- .3 being the main point of contact for liaison with representatives of the parties involved, including the flag State, the shipowner and/or operator, the master, the P & I club, salvors, the classification society and, if necessary, the operator of a port of refuge and, where applicable, the terminal operator;

- .4 координацию действий в ответ на запрос о предоставлении места убежища с потенциальным ППГ, с тем чтобы заручиться его поддержкой, если это необходимо;
- .5 выпуск оперативных сводок и информирование ППГ о мерах, предпринятых к настоящему моменту, и планах дальнейших действий;
- .6 определение того, следует ли для данного инцидента формировать группу по координации действий прибрежных государств и секретариат;
- .7 организацию работы экспертных групп, включая вопросы транспортировки их членов и формирования состава в сотрудничестве с другими вовлеченными государствами;
- .8 проведение тщательного анализа перечисленных в Руководстве факторов в целях принятия решения о том, разрешить ли судну, нуждающемуся в помощи, проследовать в место убежища, находящееся в пределах его юрисдикции (см. пункт выше);
- .9 доведение результатов этого анализа до сведения других вовлеченных органов власти, капитана/спасателя и компании; и
- .10 обеспечение того, чтобы те органы власти, к которым может перейти ответственность за судно после того, как оно окажется в месте убежища:
 - .10.1 были как можно скорее проинформированы о такой возможности; и
 - .10.2 были вовлечены в процесс оценки риска и получали всю релевантную информацию.

После оценки всех факторов (см. раздел 3, пункты 3.3–3.5) КПП должно обеспечить прием судна в месте убежища, если его размещение там сочтено наилучшим способом обеспечения защиты человеческой жизни, окружающей среды, судна или его груза, или же, в соответствующих случаях, начать диалог об официальной передаче координационных функций другому государству.

КПП, рассматривающее официальный запрос о предоставлении места убежища, не должно вступать в прямой контакт с различными портовыми или береговыми властями в другом государстве. Хотя Руководство не имеет обязательной силы, требования к обмену сообщениями должны

- .4 where necessary, coordinating the response to the place of refuge request with potential SCS, in order to gain their assistance;
- .5 issuing SITREPs and alerting SCS on actions taken to date and proposed plans;
- .6 determining whether a coastal State cooperation group and a secretariat should be set up for the incident;
- .7 organizing evaluation teams: arrange for transportation, constitution of teams, in collaboration with the other States involved;
- .8 undertaking a thorough analysis of the factors listed in the Guidelines in order to decide whether to allow a ship in need of assistance to proceed to a place of refuge within their jurisdiction (see point above);
- .9 communicating the results of that analysis, once complete, to the other authorities concerned and to the master/salvor and company; and
- .10 ensuring that those authorities who may become responsible for the ship once in a place of refuge are:
 - .10.1 informed as early as possible of that possibility; and
 - .10.2 involved in the risk assessment process and are given all relevant information.

Following an assessment of all the factors (as in section 3, paragraphs 3.3 to 3.5), ensure that ships are admitted to a place of refuge if they consider such an accommodation the best course of action for the purpose of the protection of human life, the environment or the ship or its cargo; or, where appropriate, initiate a dialogue to formalize the transfer of coordination to another State.

The CCS considering a formal place of refuge request should not enter into direct contact with different port authorities or shore-based authorities in another State. Although the Guidelines do not have mandatory status, the reporting requirements should be similar to those in SOLAS and MARPOL and

быть аналогичны соответствующим требованиям конвенций СОЛАС и МАРПОЛ, и важно, чтобы весь обмен информацией шел через компетентные морские органы соответствующего государства. Такой подход основан на рекомендациях, содержащихся в пункте 1(d) резолюции А.950(23).

4 Обязанности поддерживающих прибрежных государств

К государствам, оказывающим поддержку КПП в выполнении процедур реагирования на запросы о предоставлении места убежища, относятся:

- .1 государства, находящиеся поблизости от судна, нуждающегося в помощи; и
- .2 государство флага.

Каждое ППГ должно:

- .1 обеспечить, чтобы любая существенная информация, связанная с инцидентом, незамедлительно передавалась КПП;
- .2 быть готовым рассмотреть любые просьбы КПП о предоставлении помощи (логистической, экспертной или аналитической);
- .3 быть готовым рассмотреть запрос от КПП о предоставлении места убежища в границах своей юрисдикции; и
- .4 быть готовым к параллельному планированию действий и в упреждающем режиме выполнять оценку любых возможных альтернативных вариантов на случай, если КПП не сможет предоставить место убежища.

В частности, соседние государства, включая государство первоначального порта назначения судна, должны изучить возможность предоставления места убежища на своей территории, даже если аварийное судно в данный момент находится вне зоны их юрисдикции.

5 Передача координационных функций

В зависимости от развития ситуации на судне и соглашений, достигнутых вовлеченными государствами, ответственность за координацию мер реагирования на инцидент может быть передана, например, тому государству, которое может предложить место убежища. Однако в целях обеспечения последовательности в урегулировании инцидента

it is important that all information exchanges go through the competent maritime authorities in the State concerned. This approach is supported by the recommendations made under paragraph 1(d) of resolution A.950(23).

4 Responsibilities of the supporting coastal States

The States supporting the CCS in handling the place of refuge request procedures include:

- .1 those nearest to the vicinity of the ship in need of assistance; and
- .2 the flag State.

Each SCS should:

- .1 ensure that any relevant incident-related information is passed to the CCS without delay;
- .2 be prepared to examine any requests from the CCS for assistance (logistical, expertise or evaluation);
- .3 be prepared to examine a request for a place of refuge within their jurisdiction by the CCS; and
- .4 be prepared to plan in parallel and proactively assess any possible alternative options should the CCS be unable to grant a place of refuge.

In particular, neighbouring States, including the port of initial destination of the ship, should examine the possibility of granting a place of refuge in their territory — even though the incident, at the time, is taking place outside their area of jurisdiction.

5 Transfer of coordination

Responsibility for coordinating the incident may be transferred, depending on the evolution of the situation aboard the ship, or depending on agreements reached between the States involved, i. e. the State able to offer a place of refuge. However, for reasons of operational continuity, it may be appropriate for the initial CCS to assume coordination throughout the entire

может оказаться целесообразным, чтобы первоначальное КПП взяло на себя координацию действий на протяжении всего процесса, получив на это согласие других вовлеченных прибрежных государств.

Передача координационных функций другому прибрежному государству осуществляется посредством официального уведомления, предпочтительно в электронном формате, направляемого государством, принимающим ответственность за координацию, государству, которое первоначально несло ответственность за урегулирование ситуации.

Такое официальное уведомление должно сообразно обстоятельствам включать следующие сведения:

- идентификационные данные аварийного судна;
- причина поиска убежища;
- прибрежное государство, передающее координационные функции;
- прибрежное государство, принимающее координационные функции;
- дата и время;
- место передачи координационных функций;
- место убежища (если известно);
- другое прибрежное государство (государства);
- осуществление передачи — принятие на себя координационных функций прибрежным государством; и
- причина отказа в предоставлении места убежища.

6 Принятие и выполнение решений

Процесс принятия и выполнения решений, а также информирования о них должен строиться так, как это описано в пункте 3.5 раздела 3.

7 Последующий запрос о предоставлении места убежища, адресованный другому прибрежному государству

Если в результате оценки рисков, проведенной после инцидента, определено, что единственным решением, обеспечивающим безопасность судна и мореплавания, а также защиту окружающей среды или снижение рисков для нее является предоставление места убежища на территории другого государства, КПП, не имеющее возможности удовлет-

process, with the agreement of the other coastal State(s) concerned.

The transfer of coordination to another coastal State is accomplished with a formal notification, preferably in an electronic format, from the State taking over coordination to the State initially in charge of the event.

Such a formal notification should include, as appropriate, details on:

- the identity of the casualty ship;
- reason for refuge;
- coastal State transferring coordination;

- coastal State accepting coordination;

- dates and times;
- position of coordination transfer;
- place of refuge (if known);
- other coastal State(s);
- transfer completion — coastal State accepting coordination; and
- reason for not granting a place of refuge.

6 Decision-making and outcomes

Decision-making and outcomes should be undertaken and communicated as described in section 3, paragraph 3.5.

7 Subsequent request to another coastal State to grant a place of refuge

When the risk assessment carried out following an incident concludes that a place of refuge on another State's territory is the only solution in order to preserve the safety of the ship involved and the safety of navigation, and to protect or mitigate the risks to the environment, the CCS that is unable to accept the request for a place of refuge for objective reasons should

ворить запрос о предоставлении места убежища по объективным причинам, должно направить всю имеющую отношение к делу информацию, на основании которой было принято такое решение, государству или государствам, в адрес которых направлен следующий запрос. Это прибрежное государство затем становится КПП (а государство, ранее являвшееся КПП, переходит в категорию ППП). Направление всей имеющей отношение к делу информации должно значительно облегчить оценку рисков и принятие решения в отношении нового запроса, если КПП и ППП еще не согласовали передачу функций и план перехода.

8 План перехода и мониторинг

После определения и согласования подходящего места убежища КПП принимает на себя ответственность за согласование плана перехода со стороной, обратившейся с запросом, и по мере необходимости вступает в контакт с ППП, особенно в тех случаях, когда аварийное судно должно проследовать через воды, находящиеся в юрисдикции другого прибрежного государства, или в непосредственной близости от них.

С тем чтобы обеспечить готовность к потенциальным проблемам во время перехода к согласованному месту убежища, прибрежные государства должны рассмотреть возможность использования одного или нескольких резервных мест убежища, расположенных на маршруте.

РАЗДЕЛ 5 — МЕДИАМЕНЕДЖМЕНТ И УПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИЕЙ

С учетом того, что для распространения информации в настоящее время широко используются социальные сети, рекомендуется, чтобы государства укрепляли свой организационный и кадровый потенциал в сфере медиаменеджмента и реагирования на запросы о предоставлении информации, касающейся судов, нуждающихся в помощи и ищущих убежища. Далее приводится неисчерпывающий перечень ключевых рекомендаций по данному вопросу.

5.1 Медиаменеджмент и управление информацией

Предоставление точной, ясной, своевременной и актуальной информации и рекомендаций широкой общественности и другим ключевым вовлеченным сторонам является

forward all information relevant to the circumstances on which their decision is based to the State or States to whom the subsequent request is made. That coastal State then becomes the CCS (and the previous CCS becomes the SCS). Forwarding all relevant information should greatly facilitate the risk assessment and decision-making on the subsequent request if a handover has not been already agreed and a passage plan arranged between the CCS and the SCS.

8 Passage plan and monitoring

When a suitable place of refuge has been determined and agreed, the CCS will assume responsibility for agreeing a passage plan with the requesting party and will engage with the SCSs as necessary, but in particular where the casualty may have to pass through or transit in close proximity to another coastal State's jurisdiction.

In order to be prepared to face potential difficulties during the transit to the designated place of refuge, coastal States should consider one or more backup places of refuge en route.

SECTION 5 — MEDIA AND INFORMATION MANAGEMENT

Conscious of the widespread use of social media for spreading information today, it is recommended that States include in their organization capacities (including training) the management of media and requests for information in connection with a ship in need of assistance seeking a place of refuge. The following is a non-exhaustive list of some key guidance points.

5.1 Media and information management

The delivery of accurate, clear, timely and up-to-date information and advice to the public and other key stakeholders is an important aspect of the successful management of any shipping

важным аспектом успешного урегулирования любого инцидента, связанного с судоходством. Рекомендуется включить медиаменеджмент в национальные планы действий в чрезвычайных ситуациях и разработать процедуры управления в медийной сфере.

5.2 Ключевые принципы

- .1 Медийная деятельность не должна никоим образом мешать усилиям по урегулированию инцидента, и в первую очередь она не должна препятствовать работе экстренных служб. Распространяемые в медийной среде домыслы не должны приниматься во внимание при принятии решения о предоставлении места убежища.
- .2 Должны быть приняты все меры для защиты пострадавших от чрезмерного внимания прессы.
- .3 Должна предоставляться только фактическая информация. Не следует распространять домыслы, касающиеся причин, дальнейшего развития событий или последующих действий.
- .4 Ни одна организация не должна распространять информацию или давать рекомендации, относящиеся к сфере ответственности другой организации, за исключением тех случаев, когда такая информация (и ее распространение) согласована с ответственной организацией.

5.3 Ключевые заинтересованные группы

- .1 Пресса и медиа.
- .2 Широкая общественность, включая НПО и гражданское общество.
- .3 Министры, национальные и местные органы власти, международные организации.
- .4 Судоходные и страховые компании, операторы портов, гаваней и терминалов.

5.4 Ключевые действия лиц, участвующих в урегулировании инцидента

- .1 *знать*, кто отвечает за активные действия в сфере медиаменеджмента/формирование медиагруппы для данного инцидента (с тем пониманием, что медиа-

incident. It is recommended that media management be incorporated into national contingency planning and a media management procedure be developed.

5.2 Key principles

- .1 Media activities should not interfere with the management of the incident in any way; in particular, it should not impede the operational activities of the emergency services. Media speculation should not be considered when making the decision to grant a place of refuge.
- .2 All steps should be taken to protect victims from press intrusion.
- .3 Only factual information should be provided. There should be no speculation about causes, future developments or actions.
- .4 Information and advice should not be released by one organization if it covers the area of responsibility of another, unless the information (and its release) has been agreed by the responsible organization.

5.3 Key interest groups

- .1 Press and media.
- .2 General public, including NGOs and civil society.
- .3 Ministers, national and local authorities, international organizations.
- .4 Shipping and insurance industries, ports, harbours, terminal operators.

5.4 Key actions for persons managing the incident

- .1 *know* who is responsible for activating the media management process/establishment of the media team for the incident (on the understanding that the media team

- группе, возможно, придется работать в течение более длительного времени);
- .2 *проводить* регулярные брифинги с участием различных структур, отвечающих за меры реагирования (таких, например, как центр управления спасательными операциями, МСКЦ, береговая группа очистки);
 - .3 *определить* назначенных ответственных лиц, которые будут:
 - .3.1 осуществлять связь между КО и прессой;
 - .3.2 руководить подготовкой основных оперативных сводок; и
 - .3.3 общаться с представителями ключевых заинтересованных групп в случае возникновения значительных информационных поводов; и
 - .4 *следовать* ключевым принципам при любых обстоятельствах.

РАЗДЕЛ 6 — ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ

6.1 Подведение итогов на национальном и региональном уровне

Государства могут рассмотреть возможность проведения итоговых совещаний после каждого значительного инцидента.

- .1 На итоговых совещаниях могут обсуждаться предыстория инцидента, различные аспекты реагирования, такие как координация, связь, оценка рисков и принятие решений, а также любые другие вопросы, которые будут сочтены актуальными. В зависимости от характера инцидента может быть проведено итоговое совещание с участием всех органов власти и вовлеченных сторон или могут быть организованы обсуждения конкретных аспектов инцидента в небольших подгруппах.
- .2 Если это целесообразно, на эти совещания могут быть приглашены представители соседних стран и других государств региона. Если в ходе совещания выявлены проблемы, которые могут представлять интерес для более широких групп, его итоги могут быть доведены до сведения Организации в информационных целях.

- may be required for a longer duration);
- .2 *arrange* regular briefings between different response cells (e. g. Salvage Control, MRCC, onshore clean-up team);
 - .3 *identify* the designated responsible person(s), who will:
 - .3.1 liaise between the CA and the press;
 - .3.2 take the lead in providing strategic SITREPs; and
 - .3.3 communicate with key interest group contacts when there are significant developments to report; and
 - .4 *follow* key principles at all times.

SECTION 6 — LESSONS LEARNED

6.1 National and regional debriefs

States may consider holding debrief sessions after each significant incident:

- .1 Debriefs could consider the incident background, response factors, e. g. coordination, communications, risk assessment, decision-making and any other aspects considered relevant. Depending on the nature of the incident, the debrief could either be for all the authorities and stakeholders involved, or smaller subgroups could be convened to focus on particular aspects of the incident.
- .2 Where appropriate, neighbouring or other regional coastal States should be invited to participate. If the debrief identifies issues that might be of wider interest, the outcomes from the debrief process could be shared with the organization for information.

- .3 Если это будет сочтено целесообразным, извлеченные из инцидента уроки могут стать предметом региональных и национальных учений или учебных мероприятий меньшего масштаба, проводимых на местном уровне.
- .4 В рамках регионального сотрудничества, о котором идет речь в разделе 4, следует рассмотреть возможность организации и сообразно обстоятельствам запланировать регулярное проведение как «полевых», так и «штабных» учений по проверке национальных и региональных механизмов взаимодействия.

- .3 If it is thought appropriate, lessons learned from an incident could be the subject of a regional or national exercise, or a smaller exercise at a more local level.

- .4 For regional cooperation in relation to section 4, exercises to test national and regional arrangements, either as «live» or as tabletop exercises, should be considered and planned at regular intervals, as appropriate.

**Перечень документов,
принятых на 33-й сессии Ассамблеи**

- A.1173(33) Стратегический план Организации на 6-летний период (2024–2029 гг.)
Strategic plan for the Organization for the six-year period 2024 to 2029
- A.1174(33) Применение Стратегического плана Организации
Application of the strategic plan of the Organization
- A.1175(33) Признание заслуг г-на К.Лима перед Организацией
Appreciation of the services to the Organization of Mr. K. Lim
- A.1176(33) Утверждение назначения Генерального секретаря
Approval of the appointment of the Secretary-General
- A.1177(33) Задолженности по взносам
Arrears of contributions
- A.1178(33) Представление прошедших аудиторскую проверку финансовых отчетов и отчета внешних аудиторов
Presentation of audited financial statements and report of the external auditors
- A.1179(33) Ориентированный на результаты бюджет на двух-годовой период 2024–2025 годов
Results-based budget for the 2024-2025 biennium
- A.1180(33) Развитие многоязычия в ИМО
The enhancement of multilingualism at IMO
- A.1181(33) Назначение внешнего аудитора
Appointment of the external auditor
- A.1182(33) Поправки к Финансовым правилам Международной морской организации
Amendments to the Financial regulations of the International maritime organization
- A.1183(33) Влияние российского вооруженного вторжения в Украину на международное судоходство
The impact of the Russian armed invasion of Ukraine on international shipping

- A.1184(33) Руководство по местам убежища для судов, нуждающихся в помощи
Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance
[Сб. № 75]
- A.1185(33) Процедуры контроля судов государством порта 2023 года
Procedures for port State control, 2023
[Вып. № 2 изд. 2024 г.]
- A.1186(33) Руководство по освидетельствованиям в соответствии с Гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств (ГСОО) 2023 года
Survey guidelines under the harmonized system of survey and certification (HSSC), 2023
- A.1187(33) Неисчерпывающий перечень обязательств в соответствии с документами, которые относятся к Кодексу по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), 2023 года
2023 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO instruments implementation code (III Code)
- A.1188(33) Руководство по внедрению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями 2023 года
2023 Guidelines on implementation of the International safety management (ISM) Code by Administrations
[Вып. № 30 изд. 2024 г.]
- A.1189(33) Рекомендации объединенной оперативной группы по анализу воздействия пандемии Covid-19 на работников мирового транспортного сектора и на глобальные цепочки поставок (JAG-TSC)
Recommendations emanating from the joint action group to review the impact of the Covid-19 pandemic on the world's transport workers and the global supply chain (JAG-TSC)
- A.1190(33) Совершенствование механизмов противодействия организованной преступности в морском секторе
Enhancing the framework of the fight against organized crime in the maritime sector

- A.1191(33) Резолюция об осуществлении Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (Гонконгская конвенция)
Resolution for the implementation of the Hong Kong international convention for the safe and environmentally sound recycling of ships, 2009 (Hong Kong convention)
- A.1192(33) Настоятельный призыв к государствам-членам и всем соответствующим заинтересованным сторонам к продвижению мер по предотвращению незаконных операций в морском секторе с использованием «темного» или «теневого» флота
Urging member States and all relevant stakeholders to promote actions to prevent illegal operations in the maritime sector by the «dark fleet» or «shadow fleet»
- A.1193(33) Признание заслуг д-ра Клеопатры Думбия-Генри перед Всемирным морским университетом
Appreciation of the services to the World maritime university of dr. Cleopatra Doumbia-Henry
- A.1194(33) Отношения с неправительственными организациями
Relations with non-governmental organizations
- A.1195(33) Особое признание заслуг торговых судов и их экипажей, участвовавших в спасании на море смешанных групп мигрантов
Special recognition for merchant vessels and their crew involved in the rescue of mixed migrants at sea

Подписано в печать 15.04.2024. Формат 60×84¹/₁₆
Бумага офсетная. Печать офсетная. Печ. л. 10,5.
Тираж ..00 экз. Заказ №

Отпечатано с готовых файлов заказчика
в ООО «Контраст»
192171, Санкт-Петербург, Железнодорожный пр., д. 20, лит. А, пом. 6.
Тел.: (812) 917-17-85
E-mail: ooocontrast@yandex.ru

АО «ЦНИИМФ»
191015, Санкт-Петербург, Кавалергардская ул., д. 6, лит. А

Отдел безопасности мореплавания (Отдел № 30)
тел. (812) 271-81-96
тел./факс (812) 274-79-70
www.cniimf.ru/safety.htm
imo@cniimf.ru