***ISM*** kodekss

**STARPTAUTISKAIS DROŠĪBAS VADĪBAS KODEKSS**

un tā īstenošanas pamatnostādnes

**2018. GADA IZDEVUMS**



***IMO***

**STARPTAUTISKĀ JŪRNIECĪBAS ORGANIZĀCIJA**

Londona, 2018. gads

*Pirmo publikāciju 1997. gadā izdeva*

STARPTAUTISKĀ JŪRNIECĪBAS ORGANIZĀCIJA

*4 Albert Embankment, London SE1 7SR*

www.imo.org

*Piektais izdevums, 2018. gads*

Iespiests un iesiets uzņēmumā *CPI Group Ltd* (AK), *Croydon*, *CRO 4YY*



*ISBN*: 978-92-801-1696-0

|  |
| --- |
| *IMO* PUBLIKĀCIJA |
| Tirdzniecības numurs: ID117E |

Autortiesības © Starptautiskā Jūrniecības organizācija 2018

*Visas tiesības saglabātas.*

*Nevienu šīs publikācijas daļu nedrīkst reproducēt, glabāt izguves sistēmā vai pārsūtīt jebkādā formā vai ar jebkādiem līdzekļiem bez Starptautiskās Jūrniecības organizācijas iepriekšējas rakstveida atļaujas.*

*Attiecībā uz šo nosaukumu var būt pieejamas reproducēšanas un/vai tulkošanas tiesības. Lai iegūtu papildu informāciju, lūdzu, sazinieties ar “IMO Publishing” biroju, izmantojot e-pasta adresi* [*copyright@imo.org.*](mailto:copyright@imo.org)

Šī publikācija ir sagatavota, izmantojot *IMO* oficiālos dokumentus, un veikti visi iespējamie pasākumi, lai novērstu kļūdas un pareizi reproducētu oriģinālo tekstu. Lasītājiem jāņem vērā, ka neatbilstību gadījumā noteicošais ir oficiālais *IMO* dokumenta teksts.

## Saturs

*Lappuse*

Priekšvārds 5

**1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, ar grozījumiem**

**IX nodaļa**

Kuģu drošas ekspluatācijas vadība 7

**Rezolūcija A.741(18)**

Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskais kodekss (Starptautiskais drošības vadības (*ISM*) kodekss) 10

**Starptautiskais drošības vadības (*ISM*) kodekss**

Preambula 13

**A daļa**

Īstenošana 15

**B daļa**

Sertifikācija un apstiprināšana 21

**Papildinājums**

##### Atbilstības dokumenta, drošības vadības sertifikāta, pagaidu atbilstības dokumenta un pagaidu drošības vadības sertifikāta veidlapas 25

**Pamatnostādnes**

**Rezolūcija A.1118(30)**

Pārskatītās pamatnostādnes, kas administrācijām ir jāņem vērā, īstenojot Starptautisko drošības vadības (*ISM*) kodeksu 36

##### MSC-MEPC.7/Circ.8

Pārskatītās pamatnostādnes, kas sabiedrībām ir jāņem vērā, praktiski īstenojot Starptautisko drošības vadības (*ISM*) kodeksu 50

**MSC-MEPC.7/Circ.6**

Norādījumi par kvalifikāciju, apmācību un pieredzi, kas nepieciešama norīkotās personas pienākumu pildīšanai saskaņā ar Starptautiskā drošības vadības (*ISM*) kodeksa noteikumiem 55

MSC-MEPC.7/Circ.7

Norādījumi ziņošanai par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem 57

**Rezolūcija MSC.428(98)**

Jūrniecības kiberrisku vadība drošības vadības sistēmās 61

**MSC-FAL.1/Circ.3**

Pamatnostādnes par jūrniecības kiberrisku vadību 62

**Priekšvārds**

1998. gada 1. jūlijā stājās spēkā 1994. gada grozījumi *1974. gada Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras* (*SOLAS*), ar kuriem konvencijā ieviesa jaunu IX nodaļu un kuros tika noteikta prasība obligāti ievērot Starptautisko drošības vadības (*ISM*) kodeksu. Konvencijas IX nodaļa tika grozīta ar rezolūciju MSC.99(73), kas stājās spēkā 2002. gada 1. jūlijā, un ar rezolūciju MSC.194(80), kas stājās spēkā 2009. gada 1. janvārī.

Kodeksa nepieciešamība pirmo reizi tika apsvērta 20. gadsimta 80. gadu beigās, kad arvien pieauga bažas par sliktiem vadības standartiem kuģniecībā. Nelaimes gadījumu izmeklēšanā tika atklātas nopietnas kļūdas vadības procesā, un *IMO* Asambleja 1987. gadā pieņēma rezolūciju A.596(15), kurā aicināja Kuģošanas drošības komiteju izstrādāt pamatnostādnes vadības sistēmai gan uz kuģiem, gan krastā, lai nodrošinātu ro-ro pasažieru prāmju drošu ekspluatāciju.

*ISM* kodekss tika pakāpeniski pilnveidots, izstrādājot dokumentu *Pamatnostādnes drošai kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadībai*, ko 1989. gadā *IMO* Asambleja pieņēma ar rezolūciju A.647(16), un pārskatītās pamatnostādnes, kuras divus gadus vēlāk pieņēma ar rezolūciju A.680(17), līdz beidzot 1993. gadā tika pieņemta rezolūcija A.741(18), kurā bija ietverts *Starptautiskais drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodekss* (*Starptautiskais drošības vadības* (*ISM*) *kodekss*) tā pašreizējā redakcijā. Šis kodekss tika grozīts 2000. gada decembrī ar rezolūciju MSC.104(73), un šie grozījumi stājās spēkā 2002. gada 1. jūlijā. To turpmāk grozīja 2004. gada decembrī ar rezolūciju MSC.179(79), un šie grozījumi stājās spēkā 2006. gada 1. jūlijā. To turpmāk grozīja 2005. gada maijā ar rezolūciju MSC.195(80), un šie grozījumi stājās spēkā 2009. gada 1. janvārī. *ISM* kodekss tika grozīts arī 2008. gada decembrī ar rezolūciju MSC.273(85). Šo rezolūciju pieņēma 2010. gada 1. janvārī, un grozījumi stājās spēkā 2010. gada 1. jūlijā. Kodeksa turpmākos grozījumos veica 2013. gada jūnijā ar rezolūciju MSC.353(92), un šie grozījumi stājās spēkā 2015. gada 1. janvārī.

1995. gadā *IMO* Asambleja, atzīstot nepieciešamību nodrošināt vienādu *ISM* kodeksa ieviešanu un to, ka administrācijām varētu būt jānoslēdz līgumi ar citām administrācijām par sertifikātu izsniegšanu saskaņā ar *SOLAS* IX nodaļu un *ISM* kodeksu, pieņēma *Pamatnostādnes, kas administrācijām ir jāņem vērā, īstenojot Starptautisko drošības vadības* (*ISM*) *kodeksu* ar rezolūciju A.788(19). Pārskatītās pamatnostādnes tika pieņemtas ar rezolūciju A.913(22) 2001. gada novembrī un pēc tam ar rezolūciju A.1022(26) 2009. gada decembrī. Minētās pamatnostādnes tika aizstātas ar *Pārskatītajām pamatnostādnēm, kas administrācijām ir jāņem vērā, īstenojot Starptautisko drošības vadības* (*ISM*) *kodeksu*, kuras 2013. gada decembrī pieņēma ar rezolūciju A.1071(28) un kuras savukārt tika atceltas, kad ar rezolūciju A.1118(30) pieņēma jaunās pārskatītās pamatnostādnes, kas stājas spēkā 6. decembrī. Rezolūcija A.1118(30) atceļ rezolūciju A.1071(28), sākot ar 2017. gada 6. decembri.

Šajā publikācijā ir iekļauti *SOLAS* IX nodaļas un *ISM* kodeksa teksti. Papildus tiem ir iekļautas arī *Pārskatītās pamatnostādnes, kas sabiedrībām ir jāņem vērā, praktiski īstenojot Starptautisko drošības vadības* (*ISM*) *kodeksu* (MSC-MEPC.7/Circ.8), *Norādījumi par kvalifikāciju, apmācību un pieredzi, kas nepieciešama norīkotās personas pienākumu pildīšanai saskaņā ar ISM kodeksa noteikumiem* (MSC-FAL.7/Circ.6), *Norādījumi ziņošanai par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem* (MSC-MEPC.7(Circ.7)), *Pamatnostādnes par jūrniecības kiberrisku vadību* (MSC-FAL.7/Circ.3) un *Jūrniecības kiberrisku vadība drošības vadības sistēmās* (rezolūcija MSC.428(98)).

Šajā kodeksā sniegtās zemsvītras piezīmes ir ievietotas atsauces un norādes nolūkā, un tās nav kodeksa prasības. Tomēr saskaņā ar 1.2.3.2. punktu ir jāņem vērā visas attiecīgās pamatnostādnes, ieteikumi utt.

**1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, ar grozījumiem**

**IX nodaļa[[1]](#footnote-1)\***

**Kuģu drošas ekspluatācijas vadība**

**1. noteikums**

*Definīcijas*

Ja vien nav skaidri noteikts citādi, šajā nodaļā:

1. *Starptautiskais drošības vadības* (*ISM*) *kodekss* ir Starptautiskais drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodekss, ko Organizācija pieņēmusi ar rezolūciju A.741(18) un kurā Organizācija var veikt grozījumus ar nosacījumu, ka šādi grozījumi tiek pieņemti, stājas spēkā un tiek piemēroti saskaņā ar šīs konvencijas VIII panta noteikumiem par grozīšanas procedūrām, kas piemērojamas pielikumam, izņemot I nodaļu;

2. *sabiedrība* ir kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, kuģa (berbouta) pārvaldītājs vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, kurš no īpašnieka pārņēmis atbildību par kuģa ekspluatāciju un, pārņemot atbildību, ir piekritis pārņemt visus pienākumus un atbildību, kas noteikti Starptautiskajā drošības vadības kodeksā;

3. *naftas tankkuģis* ir naftas tankkuģis, kas definēts II-1. nodaļas 2. noteikuma 22. punktā[[2]](#footnote-2)†;

4.*ķīmijas tankkuģis* ir ķīmijas tankkuģis, kas definēts VII nodaļas 8. noteikuma 2. punktā[[3]](#footnote-3)\*;

5. *gāzvedējs* ir gāzvedējs, kas definēts VII nodaļas 11. noteikuma 2. punktā;[[4]](#footnote-4)†;

6. *beramkravu kuģis* ir kuģis, ko parasti būvē ar vienu klāju, augšējiem sānu tankiem un piltuvveida sānu tankiem kravas telpās un kas paredzēts galvenokārt beramkravu pārvadāšanai bez taras, un pie šādiem kuģiem pieder tādu veidu kuģi kā rūdas vedēji un kombinētie kuģi[[5]](#footnote-5)‡;

7. *mobilā atkrastes urbšanas iekārta* (*MODU*) ir kuģis, kas var iesaistīties urbšanas operācijās, lai iegūtu vai izmantotu resursus, kas ir zem jūras grunts, piemēram, šķidros vai gāzveida ogļūdeņražus, sēru vai sāli;

8. *ātrgaitas kuģis* ir kuģis, kas definēts X nodaļas 1. noteikumā.

**2. noteikums**

*Piemērošana*[[6]](#footnote-6)§

1. Šo nodaļu kuģiem neatkarīgi no to būvēšanas dienas piemēro šādi:

1.1. pasažieru kuģiem, tostarp ātrgaitas pasažieru kuģiem, – vēlākais no 1998. gada 1. jūlija;

1.2. naftas tankkuģiem, ķīmijas tankkuģiem, gāzvedējiem, beramkravu kuģiem un ātrgaitas kravas kuģiem, kuru bruto tilpība ir500 vai vairāk, – vēlākais no 1998. gada 1. jūlija;

1.3. citiem kravas kuģiem un mobilajām atkrastes urbšanas iekārtām, kuru bruto tilpība ir 500 vai vairāk, – vēlākais no 2002. gada 1. jūlija.[[7]](#footnote-7)\*

2. Šī nodaļa neattiecas uz kuģiem, ko valdība ekspluatē nekomerciālos nolūkos.

**3. noteikums**

*Drošības vadības prasības*

1.Sabiedrība un kuģis atbilst Starptautiskā drošības vadības kodeksa prasībām. Šā noteikuma izpildes nolūkā kodeksa prasības uzskata par obligātām.

2. Kuģi ekspluatē sabiedrība, kam ir 4. noteikumā minētais atbilstības dokuments.

**4. noteikums**

*Sertificēšana*

1. Atbilstības dokumentu izdod katrai sabiedrībai, kas atbilst Starptautiskā drošības vadības kodeksa prasībām. Šo dokumentu izdod administrācija, administrācijas atzīta organizācija vai – pēc administrācijas lūguma – cita Līgumslēdzēja valdība.

2. Atbilstības dokumenta eksemplāru glabā uz kuģa, lai kapteinis to pēc pieprasījuma varētu uzrādīt pārbaudes mērķiem.

3. Sertifikātu, ko sauc par drošības vadības sertifikātu, katram kuģim izdod administrācija vai administrācijas atzīta organizācija. Administrācija vai tās atzīta organizācija pirms drošības vadības sertifikāta izdošanas pārbauda, vai sabiedrība un tās vadība uz kuģa darbojas saskaņā ar apstiprināto drošības vadības sistēmu.

**5. noteikums**

*Atbilstība nosacījumiem*

Drošības vadības sistēmu uztur saskaņā ar Starptautiskā drošības vadības kodeksa nosacījumiem.

**6. noteikums**

*Pārbaude un kontrole[[8]](#footnote-8)\**

1. Administrācija, cita Līgumslēdzēja valdība pēc administrācijas lūguma vai administrācijas atzīta organizācija periodiski pārbauda, vai kuģa drošības vadības sistēma darbojas pienācīgi.

2. Kuģi, attiecībā uz kuru jābūt sertifikātam, ko izdod atbilstoši 4. noteikuma 3. punktam, kontrolē saskaņā ar XI nodaļas 4. noteikuma prasībām. Tālab šādu sertifikātu uzskata par sertifikātu , kas izdots saskaņā ar I nodaļas 12. vai 13. noteikumu.

**Rezolūcija A.741(18)[[9]](#footnote-9)\***

*Pieņemta 1993. gada 4. novembrī*

**Starptautiskais drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodekss (Starptautiskais drošības vadības (*ISM*) kodekss)**

ASAMBLEJA,

ATSAUCOTIES uz *Konvencijas par Starptautisko Jūrniecības organizāciju* 15. panta j) punktu par Asamblejas funkcijām attiecībā uz noteikumiem un pamatnostādnēm kuģošanas drošības un kuģu radītā jūras piesārņojuma novēršanas un kontroles jomā;

ATSAUCOTIES ARĪ uz rezolūciju A.680(17), kurā tā aicināja dalībvalstu valdības mudināt personas, kas ir atbildīgas par kuģu vadību un ekspluatāciju, veikt attiecīgus pasākumus, lai izstrādātu, ieviestu un novērtētu drošības un piesārņojuma novēršanas vadību saskaņā ar *IMO* Pamatnostādnēm par kuģu drošas ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadību;

ATSAUCOTIES ARĪ uz rezolūciju A.596(15), kurā tā pieprasa Kuģošanas drošības komitejai vajadzības gadījumā steidzami izstrādāt pamatnostādnes vadības sistēmai gan uz kuģiem, gan krastā, kā arī tās lēmumu iekļaut Kuģošanas drošības komitejas un Jūras vides aizsardzības komitejas darba programmā attiecīgi punktu par vadības sistēmu gan uz kuģiem, gan krastā, lai nodrošinātu kuģu drošu ekspluatāciju un novērstu jūras piesārņojumu;

ATSAUCOTIES ARĪ uz rezolūciju A.441(XI), kurā tā aicināja katru valsti attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu, ka tāda kuģa īpašnieks, kurš kuģo ar attiecīgās valsts karogu, sniegtu šai valstij aktuālo informāciju, kas nepieciešama, lai varētu identificēt personu, ar kuru ir noslēgts līgums vai kurai īpašnieks attiecībā uz šo kuģi ir citādi uzticējis savus pienākumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību, un lai varētu sazināties ar šādu personu;

ATSAUCOTIES ARĪ uz rezolūciju A.443(XI), kurā tā aicina valdības attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu, ka kapteinis var pienācīgi veikt savus pienākumus attiecībā uz kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību;

ATZĪSTOT nepieciešamību atbilstīgi organizēt vadību, lai nodrošinātu, ka tā spēj rīkoties, lai palīdzētu uz kuģa esošajām personām sasniegt un uzturēt augstus drošības un vides aizsardzības standartus;

ATZĪSTOT ARĪ, ka vissvarīgākais līdzeklis jūras negadījumu un jūras piesārņošanas novēršanai ir kuģu projektēšana, būvniecība, aprīkošana un uzturēšana un to ekspluatēšana ar atbilstoši apmācītu apkalpi saskaņā ar starptautiskajām konvencijām un standartiem, kas attiecas uz kuģošanas drošību un piesārņojuma novēršanu;

ŅEMOT VĒRĀ, ka Kuģošanas drošības komiteja izstrādā prasības, kas jāpieņem *1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras* (*SOLAS*) līgumslēdzējām valdībām un kas noteiks, ka ir obligāti jānodrošina atbilstība 1. noteikumā minētajam kodeksam;

UZSKATOT, ka minētā kodeksa agrīna īstenošana ievērojami palīdzētu uzlabot kuģu satiksmes drošību un jūras vides aizsardzību;

ŅEMOT VĒRĀ ARĪ to, ka Kodeksa izstrādē Kuģošanas drošības komiteja un Jūras vides aizsardzības komiteja ir pārskatījušas rezolūciju A.680(17) un tai pievienotās pamatnostādnes;

IZSKATĪJUSI ieteikumus, ko pieņēmusi Kuģošanas drošības komiteja savā sešdesmit otrajā sesijā un Jūras vides aizsardzības komiteja savā trīsdesmit ceturtajā sesijā,

1. PIEŅEM *Starptautisko drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodeksu* (*Starptautisko drošības vadības* (*ISM*) *kodeksu*), kas ir izklāstīts šīs rezolūcijas pielikumā;

2. STINGRI MUDINA valdības gatavoties Kodeksa obligātas piemērošanas brīdim un iespējami drīz, bet ne vēlāk kā 1998. gada 1. jūnijā īstenot valstī *ISM* kodeksu, primāri to piemērojot pasažieru kuģiem, tankkuģiem, gāzvedējiem, beramkravu kuģiem un mobilajām piekrastes platformām, kas kuģo ar to karogiem;

3. LŪDZ valdības informēt Kuģošanas drošības komiteju un Jūras vides aizsardzības komiteju par pasākumiem, kas veikti *ISM* kodeksa īstenošanai;

4. LŪDZ Kuģošanas drošības komiteju un Jūras vides aizsardzības komiteju izstrādāt Pamatnostādnes *ISM* kodeksa īstenošanai;

5. LŪDZ ARĪ Kuģošanas drošības komiteju un Jūras vides aizsardzības komiteju periodiski pārskatīt kodeksu un saistītās pamatnostādnes un nepieciešamības gadījumā tos grozīt;

6. ATSAUC rezolūciju A.680(17).

Starptautiskais drošības vadības (*ISM*) kodekss

**Preambula**

1. Šā kodeksa mērķis ir nodrošināt starptautiskus standartus kuģu darbības drošai vadībai un ekspluatācijai un piesārņojuma novēršanai.

2. Asambleja ir pieņēmusi Rezolūciju A.443(XI), ar kuru tā aicina visas valdības spert vajadzīgos soļus, lai atbalstītu kapteini pienācīgi veikt pienākumus attiecībā uz kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību.

3. Asambleja pieņēmusi arī Rezolūciju A.680(17), ar kuru tā atzinusi vajadzību atbilstīgi organizēt vadību, lai nodrošinātu, ka tā atbilst uz klāja esošo cilvēku vajadzībām, lai sasniegtu un uzturētu augstus drošības un vides aizsardzības standartus.

4. Atzīstot, ka nav divu vienādu kuģniecības sabiedrību un kuģu īpašnieku un ka kuģi tiek ekspluatēti ļoti dažādos apstākļos, kodekss ir balstīts uz vispārīgiem principiem un mērķiem.

5. Kodekss ir vispārīgs, tā ka to var plaši piemērot. Saprotams, ka dažādiem vadības līmeņiem, vai nu krastā, vai uz jūras, vajadzīgs atšķirīgs zināšanu līmenis un attiecīgo jautājumu izpratne.

6. Labas drošības vadības pamats ir saistības augstākajā līmenī. Drošības un piesārņojuma novēršanas jautājumos galarezultātu nosaka individuālās saistības, kompetence, attieksme un motivācija visos līmeņos.

## Saturs

**A daļa**

Īstenošana

1. Vispārīga informācija 15

2. Drošības un vides aizsardzības politika 17

3. Sabiedrības atbildība un pilnvaras 17

4. Norīkotā(-ās) persona(-as) 17

5. Kapteiņa pienākumi un pilnvaras 17

6. Resursi un darbinieki 18

7. Darbības uz kuģa klāja 18

8. Gatavība ārkārtas situācijām 19

9. Ziņojumi par neatbilstībām, nelaimes gadījumiem un bīstamām situācijām un to analīze 19

10. Kuģa un aprīkojuma uzturēšana 19

11. Dokumentācija 20

12. Sabiedrības apstiprināšana, pārskats un novērtējums 20

**B daļa**

Sertifikācija un apstiprināšana

13. Sertifikācija un periodiska apstiprināšana 21

14. Pagaidu sertifikācija 22

15. Apstiprināšana 23

16. Sertifikātu veidlapas 24

**Papildinājums**

##### Atbilstības dokumenta, drošības vadības sertifikāta, pagaidu atbilstības dokumenta un pagaidu drošības vadības sertifikāta veidlapas 25

**A daļa**

Īstenošana

**1. Vispārīga informācija**

**1.1. Definīcijas**

Šā kodeksa A un B daļai piemērojamas šādas definīcijas.

**1.1.1.** *Starptautiskais drošības vadības (ISM) kodekss* ir Asamblejas pieņemtais Starptautiskais drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodekss, kuru drīkst grozīt Organizācija.

**1.1.2.** *Sabiedrība* ir kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, kuģa (berbouta) pārvaldītājs vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, kurš no īpašnieka pārņēmis atbildību par kuģa ekspluatāciju un kurš, uzņemoties šādu atbildību, ir piekritis pārņemt visus pienākumus un atbildību, kas noteikti kodeksā.

**1.1.3.** *Administrācija* ir tās valsts valdība, ar kuras karogu kuģim ir tiesības kuģot.

**1.1.4.** *Drošības vadības sistēma* ir strukturēta un dokumentēta sistēma, kas ļauj sabiedrības personālam efektīvi īstenot sabiedrības drošības un vides aizsardzības politiku.

**1.1.5.** *Atbilstības dokuments* ir dokuments, kas izsniegts sabiedrībai, kura atbilst šā kodeksa prasībām.

**1.1.6.** *Drošības vadības sertifikāts* ir dokuments, kas izsniegts kuģim un kas nozīmē, ka sabiedrība un tās kuģa vadība darbojas saskaņā ar apstiprināto drošības vadības sistēmu.

**1.1.7.** *Objektīvi pierādījumi* ir kvantitatīva vai kvalitatīva informācija, uzskaites dati vai ziņojumi, kas attiecas uz drošību vai drošības vadības sistēmas elementu esību un ieviešanu un kas balstīti uz novērojumiem, mērījumiem vai testiem, un ko var pārbaudīt.

**1.1.8.** *Novērojums* ir ziņojums, ko sniedz drošības vadības audita laikā un pamato ar objektīviem pierādījumiem.

**1.1.9.** *Neatbilstība* ir novērota situācija, kurā objektīvi pierādījumi norāda uz to, ka nav izpildīta konkrēta prasība.

**1.1.10.** *Būtiska neatbilstība[[10]](#footnote-10)\** ir precīzi noskaidrojama novirze, kas rada nopietnus draudus personāla vai kuģa drošībai vai nopietnu vides apdraudējumu un kuras dēļ jāveic tūlītēja koriģējoša darbība; tas ietver arī situācijas, kad šā kodeksa noteikums netiek efektīvi un sistemātiski īstenots.

**1.1.11.** *Gadadiena* ir katra gada diena un mēnesis, kas atbilst attiecīgā dokumenta vai sertifikāta derīguma termiņa beigu datumam.

**1.1.12.** *Konvencija* ir grozītā 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras.

**1.2. Mērķi**

**1.2.1.** Kodeksa mērķis ir nodrošināt drošību uz jūras, novērst cilvēku ievainošanu vai dzīvības zaudēšanu, kā arī izvairīties no kaitējuma videi, jo īpaši jūras videi, un īpašumam.

**1.2.2.** Sabiedrības drošības vadības mērķiem, cita starpā:

**1.2.2.1.** jānodrošina kuģa droša darbība un droša darba vide;

**1.2.2.2.** jāizvērtē visi identificētie riski tās kuģiem, personālam un videi un jānosaka atbilstoši drošības pasākumi, un

**1.2.2.3.** nepārtraukti jāuzlabo krasta un kuģu personāla iemaņas drošības vadības jomā, tostarp gatavošanās ārkārtējiem gadījumiem attiecībā uz drošību un vides aizsardzību.

**1.2.3.** Drošības vadības sistēmai jānodrošina:

**1.2.3.1.** atbilstība obligātajām normām un noteikumiem un

**1.2.3.2.** tas, ka ņem vērā piemērojamos kodeksus, pamatnostādnes un standartus, ko ieteikusi Organizācija, administrācijas, klasifikācijas sabiedrības un jūrniecības nozares organizācijas.[[11]](#footnote-11)†

**1.3. Piemērošana**

Šā kodeksa prasības var piemērot visiem kuģiem.

**1.4. Drošības vadības sistēmas funkcionālās prasības**

Katrai sabiedrībai jāizveido, jāīsteno un jāuztur drošības vadības sistēma, kas ietver šādas funkcionālās prasības:

**1.4.1.** drošības un vides aizsardzības politiku;

**1.4.2.** instrukcijas un procedūras, lai nodrošinātu kuģu drošu ekspluatāciju un vides aizsardzību saskaņā ar attiecīgajiem starptautiskajiem un karoga valsts tiesību aktiem;

**1.4.3.** noteiktus pilnvaru līmeņus un sakaru līnijas starp krasta un kuģa personālu;

**1.4.4.** procedūras ziņošanai par nelaimes gadījumiem un neatbilstību šā kodeksa noteikumiem;

**1.4.5.** procedūras, lai sagatavotos un reaģētu ārkārtas situācijās, un

**1.4.6.** iekšējo auditu un vadības pārskatu procedūras.

**2. Drošības un vides aizsardzības politika**

**2.1.** Sabiedrībai jāizstrādā drošības un vides aizsardzības politika, kas nosaka, kā sasniegt 1.2. punktā norādītos mērķus.

**2.2.** Sabiedrībai jānodrošina, ka gan uz kuģa, gan krastā šo politiku īsteno un uztur spēkā visos organizācijas līmeņos.

**3.** **Sabiedrības atbildība un pilnvaras[[12]](#footnote-12)\***

**3.1.** Ja par kuģi ir atbildīga cita persona, nevis īpašnieks, tad īpašniekam jāpaziņo administrācijai šīs personas pilns vārds un uzvārds un informācija par šo personu.

**3.2.** Sabiedrībai jānosaka un jādokumentē atbildība, pilnvaras un saiknes starp personālu, kas vada, veic un pārbauda darbu, kas saistīts ar drošību un piesārņojuma novēršanu un ietekmē to.

**3.3.** Sabiedrība atbild par to, lai norīkotā persona vai personas savu funkciju veikšanai saņemtu pietiekamus resursus un atbalstu no krasta.

**4. Norīkotā(-ās) persona(-as)[[13]](#footnote-13)\***

Lai nodrošinātu katra kuģa drošu ekspluatāciju un nodrošinātu saikni starp sabiedrību un cilvēkiem uz klāja, katrai sabiedrībai atkarībā no apstākļiem jānorīko krastā persona vai personas, kam ir tieša piekļuve visaugstākajam vadības līmenim. Norīkotās personas vai personu atbildības jomā un pilnvarās jāietilpst drošības un piesārņojuma novēršanas aspektu uzraudzībai attiecībā uz katra kuģa darbību, kā arī pienākumam vajadzības gadījumā nodrošināt attiecīgus resursus un krasta atbalstu.

5. Kapteiņa pienākumi un pilnvaras

**5.1.** Sabiedrībai skaidri jānosaka un jādokumentē kapteiņa atbildība par:

**5.1.1.** sabiedrības drošības un vides aizsardzības politikas īstenošanu;

**5.1.2.** apkalpes motivēšanu ievērot šo politiku;

**5.1.3.** atbilstošu vienkārši un skaidri izklāstītu rīkojumu un instrukciju izdošanu;

**5.1.4.** noteikto prasību ievērošanas pārbaudi un

**5.1.5.** drošības vadības sistēmas periodisku pārskatīšanu un ziņošanu vadībai krastā par tās trūkumiem.

**5.2.** Sabiedrībai jānodrošina, lai kuģa un krasta drošības vadības sistēmā būtu skaidra norāde, kurā uzsvērtas kapteiņa pilnvaras. Sabiedrībai drošības vadības sistēmā jānosaka, ka kapteinim ir lielākās pilnvaras un atbildība pieņemt lēmumus attiecībā uz drošību un piesārņojuma novēršanu un vajadzības gadījumā lūgt sabiedrības palīdzību.

**6. Resursi un darbinieki**

**6.1.** Sabiedrībai jānodrošina, ka kapteinim ir:

**6.1.1.** atbilstoša kvalifikācija komandēšanai;

**6.1.2.** pilnīgas zināšanas par sabiedrības drošības vadības sistēmu un

**6.1.3.** vajadzīgais atbalsts, lai varētu droši veikt kapteiņa pienākumus.

**6.2.** Sabiedrībai jānodrošina, ka uz katra kuģa:

**6.2.1.** ir apkalpe, ko veido saskaņā ar valsts un starptautiskajām prasībām kvalificēti, sertificēti un veseli jūrnieki, un

**6.2.2.** apkalpe spēj pienācīgi veikt visus nepieciešamos pasākumus kuģa drošas ekspluatācijas uzturēšanai.[[14]](#footnote-14)\*

**6.3.** Sabiedrībai jāievieš procedūras, lai nodrošinātu, ka jaunos darbiniekus un darbiniekus, kuri norīkoti veikt jaunus pienākumus attiecībā uz drošību un vides aizsardzību, atbilstīgi iepazīstina ar viņu pienākumiem. Saprotami jāizklāsta, jādokumentē un jāizsniedz instrukcijas, kuras ir būtiski sniegt pirms kuģošanas.

**6.4.** Sabiedrībai jānodrošina, ka viss sabiedrības drošības vadības sistēmā iesaistītais personāls pietiekami izprot attiecīgos noteikumus, tiesību aktus, kodeksus un pamatnostādnes.

**6.5.** Sabiedrībai jāizveido un jāuztur spēkā procedūra, lai noteiktu, vai ir nepieciešamas mācības, kas var būt vajadzīgas, stiprinot drošības vadības sistēmu, un jānodrošina, ka šādas mācības nodrošina visam attiecīgajam personālam.

**6.6.** Sabiedrībai jānosaka procedūra, kādā kuģa personāls darba valodā vai tam saprotamā(-ās) valodā(-ās) saņem attiecīgo informāciju par drošības vadības sistēmu.

**6.7.** Sabiedrībai jānodrošina, ka kuģa personāls, pildot savus ar drošības vadības sistēmu saistītos pienākumus, spēj efektīvi sazināties.

**7. Darbības uz kuģa klāja**

Sabiedrībai jānosaka procedūras, plāni un instrukcijas, tostarp vajadzības gadījumā jāizstrādā pārbaudes lapas, galvenajām darbībām uz kuģa klāja, kas saistītas ar personāla un kuģa drošību, kā arī vides aizsardzību. Dažādie pienākumi jānosaka un jāsadala kvalificētam personālam.

**8. Gatavība ārkārtas situācijām[[15]](#footnote-15)\***

**8.1.** Sabiedrībai jāidentificē iespējamās ārkārtas situācijas uz kuģa klāja un jānosaka procedūras rīcībai to gadījumos.

**8.2.** Sabiedrībai jānosaka mācību trauksmes un apmācības programmas, lai sagatavotos ārkārtas situācijām.

**8.3.** Drošības vadības sistēmai jānodrošina, ka sabiedrības organizācija spēj jebkurā laikā reaģēt apdraudējuma gadījumos, nelaimes gadījumos un ārkārtas situācijās, kurās iesaistīti tās kuģi.

**9. Ziņojumi par neatbilstībām, nelaimes gadījumiem un bīstamām situācijām un to analīze[[16]](#footnote-16)†**

**9.1.** Drošības vadības sistēmā jāiekļauj procedūras, kas nodrošina, ka sabiedrībai ziņo par neatbilstībām, nelaimes gadījumiem un bīstamām situācijām, kā arī tos izmeklē un analizē nolūkā uzlabot drošību un novērst piesārņojumu.

**9.2.** Sabiedrībai jānosaka procedūras koriģējošu darbību īstenošanai, tostarp pasākumi, kas paredzēti atkārtošanās nepieļaušanai.

**10.** **Kuģa un aprīkojuma uzturēšana**

**10.1.** Sabiedrībai jānosaka procedūras, lai nodrošinātu, ka kuģi uztur saskaņā ar attiecīgajām normām un noteikumiem, kā arī jebkurām papildu prasībām, ko var noteikt sabiedrība.

**10.2.** Ievērojot šīs prasības, sabiedrībai jānodrošina, ka:

**10.2.1.** pārbaudes veic pēc atbilstīgiem starplaikiem;

**10.2.2.** par jebkuru neatbilstību ziņo, norādot tās iespējamo cēloni, ja tāds ir zināms;

**10.2.3.** veic atbilstīgu koriģējošu darbību un

**10.2.4.** reģistrē šos pasākumus.

**10.3.** Sabiedrībai jāidentificē aprīkojums un tehniskās sistēmas, kuru pēkšņa sabojāšanās var radīt bīstamas situācijas. Drošības vadības sistēmā jābūt iekļautiem īpašiem pasākumiem, kas paredzēti šādu iekārtu un sistēmu uzticamības paaugstināšanai. Šajos pasākumos jāiekļauj regulāra to rezerves ierīču un iekārtu vai tehnisko sistēmu testēšana, ko neizmanto nepārtraukti.

**10.4.** Pārbaudes, kas minētas 10.2. punktā, kā arī pasākumi, kas minēti 10.3. punktā, jāiekļauj kuģa darbības uzturēšanas ierastajā kārtībā.

**11.** **Dokumentācija[[17]](#footnote-17)\***

**11.1.** Sabiedrībai jānosaka un jāuztur spēkā procedūras, lai kontrolētu visus ar drošības vadības sistēmu saistītos dokumentus un informāciju.

**11.2.** Sabiedrībai jānodrošina, ka:

**11.2.1.** derīgi dokumenti ir pieejami visās attiecīgajās vietās;

**11.2.2.** pilnvarots personāls izskata un apstiprina izmaiņas dokumentos un

**11.2.3.** novecojušus dokumentus tūlīt izņem no aprites.

**11.3.** Dokumentus, ko lieto, lai aprakstītu un ieviestu drošības vadības sistēmu, var uzskatīt par drošības vadības instrukcijām. Dokumenti jāuzglabā tā, kā sabiedrība atzīst par visefektīvāko. Katram kuģim uz klāja jāglabā informācija, kas attiecas uz šo kuģi.

**12. Sabiedrības apstiprināšana, pārskats un novērtējums**

**12.1.** Sabiedrībai jāveic iekšējie drošības auditi uz kuģa klāja un krastā ne retāk kā reizi divpadsmit mēnešos, lai pārbaudītu, vai drošības un piesārņojuma novēršanas pasākumi atbilst drošības vadības sistēmai. Ārkārtējos apstākļos šo intervālu var pagarināt, bet ne vairāk kā par trim mēnešiem.

**12.2.** Sabiedrībai periodiski jāpārbauda, vai visi tie, kam deleģēti ar *ISM* saistīti uzdevumi, izpilda tos saskaņā ar sabiedrībai kodeksā noteiktajiem pienākumiem.

**12.3.** Sabiedrībai periodiski jānovērtē drošības vadības sistēmas efektivitāte saskaņā ar sabiedrības noteikto procedūru.

**12.4.** Auditi un iespējamās koriģējošās darbības jāveic saskaņā ar dokumentāri noteiktu procedūru.

**12.5.** Personālam, kas veic auditus, vajadzētu būt neatkarīgam no pārbaudāmajām jomām, ja vien tas nav iespējams, ņemot vērā sabiedrības lielumu un veidu.

**12.6.** Auditu un pārskatu rezultāti jādara zināmi visam attiecīgajā jomā iesaistītajam personālam.

**12.7.** Vadības personālam, kas atbild par attiecīgo jomu, savlaicīgi jālabo atklātie trūkumi.

**B daļa**

Sertifikācija un apstiprināšana

**13. Sertifikācija un periodiska apstiprināšana**

**13.1.** Kuģis ir jāpārvalda sabiedrībai, kurai attiecībā uz šo kuģi ir izsniegts atbilstības dokuments vai pagaidu atbilstības dokuments saskaņā ar 14.1. punktu.

**13.2.** Administrācijai, administrācijas atzītai organizācijai vai pēc administrācijas pieprasījuma citai Konvencijas līgumslēdzējai valdībai jāizsniedz atbilstības dokuments jebkurai sabiedrībai, kas atbilst šā kodeksa prasībām, administrācijas noteiktam laika posmam, kuram nevajadzētu pārsniegt piecus gadus. Šis dokuments jāpieņem kā pierādījums, ka sabiedrība spēj izpildīt šā kodeksa prasības.

**13.3.** Atbilstības dokuments ir derīgs tikai to tipu kuģiem, kas ir skaidri norādīti dokumentā. Šāda norāde atbilst tiem kuģu tipiem, uz ko attiecās sākotnējā apstiprināšana. Citus kuģu tipus var pievienot tikai pēc sabiedrības apstiprināšanas attiecībā uz spēju ievērot šā kodeksa prasības, kas attiecas uz šādiem kuģu tipiem. Šajā saistībā tie ir kuģu tipi, kas minēti Konvencijas IX nodaļas 1. noteikumā.

**13.4.** Atbilstības dokumenta derīgums katru gadu trīs mēnešus pirms vai pēc gadadienas jāapstiprina administrācijai, administrācijas atzītai organizācijai vai – pēc administrācijas pieprasījuma – citai līgumslēdzējai valdībai.

**13.5.** Administrācijai vai – pēc tās pieprasījuma – līgumslēdzējai valdībai, kas dokumentu ir izsniegusi, atbilstības dokuments ir jāanulē, ja nav pieprasīta 13.4. punktā noteiktā ikgadējā apstiprināšana vai ja ir pierādījumi par būtisku neatbilstību šim kodeksam.

**13.5.1.** Ja anulē atbilstības dokumentu, tad jāanulē arī visi ar to saistītie drošības vadības sertifikāti un/vai pagaidu drošības vadības sertifikāti.

**13.6.** Atbilstības dokumenta kopijai jāatrodas uz kuģa, lai kuģa kapteinis pēc pieprasījuma varētu to uzrādīt, kad administrācija vai administrācijas atzīta organizācija veic apstiprināšanu vai kad tiek veikta kontrole, kas minēta Konvencijas IX nodaļas 6.2. noteikumā. Dokumenta kopijai nav jābūt autentificētai vai oficiāli apstiprinātai.

**13.7.** Administrācijai, administrācijas atzītai organizācijai vai – pēc administrācijas pieprasījuma – citai līgumslēdzējai valdībai jāizsniedz drošības vadības sertifikāts kuģim uz laika posmu, kas nav ilgāks par pieciem gadiem. Drošības vadības sertifikāts jāizdod pēc tam, kad ir pārbaudīts, ka sabiedrība un tās kuģa vadība darbojas saskaņā ar apstiprināto drošības vadības sistēmu. Šis sertifikāts jāpieņem kā pierādījums, ka kuģis atbilst šā kodeksa prasībām.

**13.8.** Attiecībā uz drošības vadības sertifikāta derīgumu administrācijai, administrācijas atzītai organizācijai vai – pēc administrācijas pieprasījuma – citai līgumslēdzējai valdībai jāveic vismaz viena starpposma apstiprināšana. Ja jāveic tikai viena starpposma apstiprināšana un drošības vadības sertifikāta derīgums ir pieci gadi, šai apstiprināšanai jānotiek laikā starp drošības vadības sertifikāta otro un trešo gadadienas datumu.

**13.9.** Papildus 13.5.1. punktā izklāstītajām prasībām drošības vadības sertifikāts jāanulē administrācijai vai – pēc administrācijas pieprasījuma – līgumslēdzējai valdībai, kas to izsniegusi, ja netiek pieprasīta 13.8. punktā noteiktā starpposma apstiprināšana vai ja ir pierādījumi par būtisku neatbilstību šim kodeksam.

**13.10.** Neatkarīgi no 13.2. un 13.7. punktā izklāstītajām prasībām, ja atjaunošanas apstiprināšana ir pabeigta trīs mēnešu laikā pirms spēkā esošā atbilstības dokumenta vai drošības vadības sertifikāta derīguma termiņa beigām, jaunajam atbilstības dokumentam vai jaunajam drošības vadības sertifikātam jāstājas spēkā no atjaunošanas apstiprināšanas pabeigšanas dienas uz laiku, kas nav ilgāks par pieciem gadiem, sākot no esošā atbilstības dokumenta vai drošības vadības sertifikāta derīguma termiņa beigām.

**13.11.** Ja atjaunošanas apstiprināšana ir pabeigta vairāk nekā trīs mēnešus pirms esošā atbilstības dokumenta vai drošības vadības sertifikāta derīguma termiņa beigu dienas, jaunais atbilstības dokuments vai jaunais drošības vadības sertifikāts stājas spēkā no atjaunošanas apstiprināšanas pabeigšanas dienas uz laiku, kas nav ilgāks par pieciem gadiem, sākot no atjaunošanas apstiprināšanas pabeigšanas dienas.

**13.12.** Ja atjaunošanas apstiprināšana ir pabeigta pēc esošā drošības vadības sertifikāta derīguma termiņa beigām, jaunais drošības vadības sertifikāts stājas spēkā atjaunošanas apstiprināšanas pabeigšanas dienā un ir derīgs ne ilgāk kā piecus gadus kopš esošā drošības vadības sertifikāta derīguma termiņa beigu dienas.

**13.13.** Ja ir pabeigta atjaunošanas apstiprināšana un jaunu drošības vadības sertifikātu nevar izsniegt vai nogādāt uz kuģa pirms esošā sertifikāta derīguma termiņa beigām, administrācija vai administrācijas atzīta organizācija var apstiprināt esošo sertifikātu, un šāds sertifikāts ir jāpieņem kā derīgs turpmākajā laikā, kas nepārsniedz piecus mēnešus kopš derīguma termiņa beigām.

**13.14.** Ja brīdī, kad beidzas drošības vadības sertifikāta derīguma termiņš, kuģis neatrodas ostā, kurā jāveic tā atbilstības apstiprināšana, administrācija var pagarināt drošības vadības sertifikāta derīguma termiņu, taču šo pagarinājumu piešķir vienīgi tādēļ, lai kuģis varētu pabeigt braucienu līdz ostai, kurā jāveic tā atbilstības apstiprināšana, un vienīgi tajos gadījumos, kad tam ir pienācīgi iemesli un saprātīgs pamatojums. Drošības vadības sertifikātu pagarina uz laiku, kas nepārsniedz trīs mēnešus, un kuģim, kuram ir piešķirts pagarinājums, pēc ierašanās ostā, kurā jāveic tā atbilstības apstiprināšana, nav tiesību, pamatojoties uz šādu pagarinājumu, atstāt ostu bez jauna drošības vadības sertifikāta. Kad ir pabeigta atjaunošanas apstiprināšana, jaunais drošības vadības sertifikāts ir derīgs ne ilgāk kā piecus gadus kopš esošā drošības vadības sertifikāta derīguma termiņa beigu dienas, iekams vēl nebija piešķirts pagarinājums.

**14. Pagaidu sertifikācija**

**14.1.** Pagaidu atbilstības dokumentu var izdot, lai veicinātu šā kodeksa sākotnējo īstenošanu gadījumos, kad:

**14.1.1.** tā ir jaunizveidota sabiedrība vai

**14.1.2.** esošajā atbilstības dokumentā jāietver jauni kuģu tipi

pēc apstiprināšanas, ka sabiedrībai ir drošības vadības sistēma, kas atbilst šā kodeksa 1.2.3. punktā minētajiem mērķiem, ar nosacījumu, ka sabiedrība uzrāda plānus īstenot drošības vadības sistēmu, kas pilnībā atbilst šī kodeksa prasībām, pagaidu atbilstības dokumenta derīguma laikā. Šādu pagaidu atbilstības dokumentu administrācija, administrācijas atzīta organizācija vai – pēc administrācijas pieprasījuma – cita līgumslēdzēja valdība izsniedz uz laika posmu, kas nav ilgāks par 12 mēnešiem. Pagaidu atbilstības dokumenta kopijai jāatrodas uz kuģa, lai kuģa kapteinis pēc pieprasījuma varētu to uzrādīt, kad administrācija vai administrācijas atzīta organizācija veic apstiprināšanu vai kad tiek veikta kontrole, kas minēta Konvencijas IX nodaļas 6.2. noteikumā. Dokumenta kopijai nav jābūt autentificētai vai oficiāli apstiprinātai.

**14.2.** Pagaidu drošības vadības sertifikātu var izsniegt:

**14.2.1.** jauniem kuģiem, nododot tos ekspluatācijā;

**14.2.2.** sabiedrībai uzņemoties atbildību par sabiedrībai jauna kuģa darbību, vai

**14.2.3.** nomainot kuģa karogu.

Šādu pagaidu drošības vadības sertifikātu izsniedz uz laika periodu, kas nav ilgāks par 6 mēnešiem, administrācija, administrācijas atzīta organizācija vai – pēc administrācijas pieprasījuma – cita līgumslēdzēja valdība.

**14.3.** Administrācija vai – pēc administrācijas pieprasījuma – cita līgumslēdzēja valdība var īpašos gadījumos pagarināt pagaidu drošības vadības sertifikāta termiņu uz laika posmu, kas nav ilgāks par 6 mēnešiem, sākot no derīguma termiņa beigu dienas.

**14.4.** Pagaidu drošības vadības sertifikātu var izsniegt pēc tam, kad ir apstiprināts, ka:

**14.4.1.** atbilstības dokuments vai pagaidu atbilstības dokuments attiecas uz konkrēto kuģi;

**14.4.2.** drošības vadības sistēma, ko nodrošina sabiedrība konkrētajam kuģim, ietver galvenos šā kodeksa elementus, un tā ir novērtēta audita laikā, ko veic saistībā ar atbilstības dokumenta izsniegšanu, vai uzrādīta pagaidu atbilstības dokumentu izsniegšanai;

**14.4.3.** sabiedrība ir ieplānojusi veikt kuģa iekšējo auditu trīs mēnešu laikā;

**14.4.4.** kapteinis un virsnieki pārzina drošības vadības sistēmu un ieplānotos pasākumus tās īstenošanai;

**14.4.5.** instrukcijas, kas atzītas par svarīgām, tiek sniegtas pirms došanās jūrā un

**14.4.6.** svarīga informācija par drošības vadības sistēmu ir sniegta kuģa personāla darba valodā vai kuģa personālam saprotamās valodās.

**15. Apstiprināšana**

**15.1.** Visas šajā kodeksā prasītās apstiprināšanas jāveic saskaņā ar administrācijai pieņemamu procedūru, ņemot vērā Organizācijas izstrādātās pamatnostādnes.[[18]](#footnote-18)\*

**16. Sertifikātu veidlapas**

**16.1.** Atbilstības dokuments, drošības vadības sertifikāts, pagaidu atbilstības dokuments un pagaidu drošības vadības sertifikāts jāizstrādā atbilstoši šā kodeksa papildinājumā dotajiem paraugiem. Ja šajos dokumentos lietotā valoda nav ne angļu, ne franču valoda, tekstam jāpievieno tulkojums vienā no šīm valodām.

**16.2.** Papildus 13.3. punktā minētajām prasībām kuģu tipus, kas norādīti atbilstības dokumentā un pagaidu atbilstības dokumentā, var apstiprināt, lai atspoguļotu jebkurus ierobežojumus kuģu darbībās, kā aprakstīts drošības vadības sistēmā.

Papildinājums

##### Atbilstības dokumenta, drošības vadības sertifikāta, pagaidu atbilstības dokumenta un pagaidu drošības vadības sertifikāta veidlapas

**ATBILSTĪBAS DOKUMENTS**

*(Oficiālais zīmogs) (Valsts)*

**Sertifikāts Nr.**

Izsniegts saskaņā ar 1974. gada

STARPTAUTISKĀS KONVENCIJAS PAR CILVĒKU DZĪVĪBAS AIZSARDZĪBU UZ JŪRAS

noteikumiem, ņemot vērā tās grozījumus

Ar turpmāk minētās valsts valdības pilnvarojumu

*(valsts nosaukums),*

izsniegusi

*(pilnvarotā persona vai organizācija)*

Sabiedrības nosaukums un adrese:

*(Skatīt ISM kodeksa 1.1.2. punktu)*

Sabiedrības identifikācijas numurs:

AR ŠO APLIECINA, KA ir veikts sabiedrības drošības vadības sistēmas audits un tā atbilst Starptautiskā drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodeksa (*ISM* kodeksa) prasībām attiecībā uz turpmāk norādītajiem kuģu tipiem (lieko svītrot).

Pasažieru kuģis

Ātrgaitas pasažieru kuģis

Ātrgaitas kravas kuģis

Beramkravu kuģis

Naftas tankkuģis

Ķīmijas tankkuģis

Gāzes tankkuģis

Mobila atkrastes urbšanas iekārta

Cits kravas kuģis

Šis atbilstības dokuments ir derīgs līdz

ar nosacījumu, ka tiek veikta periodiska apstiprināšana.

Datums, kad ir pabeigta apstiprināšana, uz kuras pamata izdots šis sertifikāts:

*(dd/mm/gggg)*

Izsniegšanas vieta

*(dokumenta izsniegšanas vieta)*

Izsniegšanas datums

*(dd/mm/gggg) (Tās attiecīgi pilnvarotās amatpersonas paraksts, kura izsniegusi šo dokumentu)*

*(Izsniedzējiestādes zīmogs vai spiedogs atkarībā no konkrētā gadījuma)*

**Sertifikāts Nr.**

**IKGADĒJĀS APSTIPRINĀŠANAS APLIECINĀJUMS**

AR ŠO APLIECINA, ka periodiskajā apstiprināšanā, kas veikta saskaņā ar Konvencijas IX nodaļas 6.1. noteikumu un *ISM* kodeksa 13.4. punktu, ir konstatēts, ka drošības vadības sistēma atbilst *ISM* kodeksa prasībām.

|  |  |
| --- | --- |
| 1. IKGADĒJĀ APSTIPRINĀŠANA | Paraksts  *(Pilnvarotās amatpersonas paraksts)* |
|  | Vieta |
|  | Datums |
|  |  |
| 2. IKGADĒJĀ APSTIPRINĀŠANA | Paraksts  *(Pilnvarotās amatpersonas paraksts)* |
|  | Vieta |
|  | Datums |
|  |  |
| 3. IKGADĒJĀ APSTIPRINĀŠANA | Paraksts  *(Pilnvarotās amatpersonas paraksts)* |
|  | Vieta |
|  | Datums |
|  |  |
| 4. IKGADĒJĀ APSTIPRINĀŠANA | Paraksts  *(Pilnvarotās amatpersonas paraksts)* |
|  | Vieta |
|  | Datums |

**DROŠĪBAS VADĪBAS SERTIFIKĀTS**

*(Oficiālais zīmogs) (Valsts)*

**Sertifikāts Nr.**

**Izsniegts saskaņā ar 1974. gada**

**STARPTAUTISKĀS KONVENCIJAS PAR CILVĒKU DZĪVĪBAS AIZSARDZĪBU UZ JŪRAS**

**noteikumiem, ņemot vērā tās grozījumus**

Ar turpmāk minētās valsts valdības pilnvarojumu

*(valsts nosaukums),*

izsniegusi

*(pilnvarotā persona vai organizācija)*

Kuģa nosaukums

Identifikācijas numurs vai burti

Reģistra osta

Kuģa tips[[19]](#footnote-19)\*

Bruto tilpība

*IMO* numurs

Sabiedrības nosaukums un adrese:

*(Skatīt ISM kodeksa 1.1.2. punktu)*

Sabiedrības identifikācijas numurs

AR ŠO APLIECINA, ka kuģa drošības vadības sistēmai veikts audits un ka tā atbilst Starptautiskā drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodeksa (*ISM* kodekss) prasībām pēc apstiprināšanas, ka sabiedrībai izsniegtais atbilstības dokuments ir piemērojams šim kuģa tipam.

Šis drošības vadības sertifikāts ir derīgs līdz

ar nosacījumu, ka tiek veikta periodiska apstiprināšana un atbilstības dokuments paliek spēkā.

Datums, kad ir pabeigta apstiprināšana, uz kuras pamata izdots šis sertifikāts:

*(dd/mm/gggg)*

Izsniegšanas vieta

*(Sertifikāta izsniegšanas vieta)*

Izsniegšanas datums

*(dd/mm/gggg) (Tās attiecīgi pilnvarotās amatpersonas paraksts, kura izsniegusi šo sertifikātu)*

*(Izsniedzējiestādes zīmogs vai spiedogs atkarībā no konkrētā gadījuma)*

**Sertifikāts Nr.**

**STARPPOSMA APSTIPRINĀŠANAS UN PAPILDU APSTIPRINĀŠANAS (JA VAJADZĪGS) APLIECINĀJUMS**

AR ŠO APLIECINA, ka periodiskā apstiprināšanā saskaņā ar Konvencijas IX nodaļas 6.1. noteikumu un *ISM* kodeksa 13.8. punktu ir konstatēts, ka drošības vadības sistēma atbilst *ISM* kodeksa prasībām.

|  |  |
| --- | --- |
| STARPPOSMA APSTIPRINĀŠANA  (jāveic starp otrās un trešās gadadienas datumu) | Paraksts  *(Pilnvarotās amatpersonas paraksts)* |
|  | Vieta |
|  | Datums |
|  |  |
| PAPILDU APSTIPRINĀŠANA[[20]](#footnote-20)\* | Paraksts  *(Pilnvarotās amatpersonas paraksts)* |
|  | Vieta |
|  | Datums |
|  |  |
| PAPILDU APSTIPRINĀŠANA\* | Paraksts  *(Pilnvarotās amatpersonas paraksts)* |
|  | Vieta |
|  | Datums |
|  |  |
| PAPILDU APSTIPRINĀŠANA\* | Paraksts  *(Pilnvarotās amatpersonas paraksts)* |
|  | Vieta |
|  | Datums |

**Sertifikāts Nr.**

**APSTIPRINĀJUMS TAM, KA IR PABEIGTA ATJAUNOŠANAS APSTIPRINĀŠANA UN PIEMĒROJAMS *ISM* KODEKSA B DAĻAS 13.13. PUNKTS**

Kuģis atbilst attiecīgajām *ISM* kodeksa B daļas prasībām, un saskaņā ar *ISM* kodeksa B daļas 13.13. punktu sertifikāts ir atzīstams par derīgu līdz

|  |  |
| --- | --- |
|  | Paraksts  *(Pilnvarotās amatpersonas paraksts)* |
|  | Vieta |
|  | Datums |

*(Iestādes zīmogs vai spiedogs atkarībā no konkrētā gadījuma)*

**APSTIPRINĀJUMS SERTIFIKĀTA DERĪGUMA TERMIŅA PAGARINĀŠANAI LĪDZ BRĪDIM, KAD TIEK SASNIEGTA OSTA, KURĀ VEICAMA ATBILSTĪBAS APSTIPRINĀŠANA, JA PIEMĒROJAMS *ISM* KODEKSA B DAĻAS 13.12. PUNKTS, VAI UZ PAPILDU LAIKA POSMU, JA PIEMĒROJAMS *ISM* KODEKSA B DAĻAS 13.14. PUNKTS**

Šo sertifikātu saskaņā ar *ISM* kodeksa B daļas 13.12. punkta vai B daļas 13.14. punkta noteikumiem pieņem kā derīgu līdz

|  |  |
| --- | --- |
|  | Paraksts  *(Pilnvarotās amatpersonas paraksts)* |
|  | Vieta |
|  | Datums |

*(Iestādes zīmogs vai spiedogs atkarībā no konkrētā gadījuma)*

**PAGAIDU ATBILSTĪBAS DOKUMENTS**

*(Oficiāls zīmogs) (Valsts)*

**Sertifikāts Nr.**

**Izsniegts saskaņā ar 1974. gada**

**STARPTAUTISKĀS KONVENCIJAS PAR CILVĒKU DZĪVĪBAS AIZSARDZĪBU UZ JŪRAS**

**noteikumiem, ņemot vērā tās grozījumus**

Ar turpmāk minētās valsts valdības pilnvarojumu

*(valsts nosaukums),*

izsniegusi

*(pilnvarotā persona vai organizācija)*

Sabiedrības nosaukums un adrese

*(Skatīt ISM kodeksa 1.1.2. punktu)*

Sabiedrības identifikācijas numurs

AR ŠO APLIECINA, KA sabiedrības drošības vadības sistēma ir atzīta par atbilstošu Starptautiskā drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodeksa (*ISM* kodeksa) 1.2.3. punkta mērķiem attiecībā uz turpmāk norādītajiem kuģu tipiem (lieko svītrot):

Pasažieru kuģis

Ātrgaitas pasažieru kuģis

Ātrgaitas kravas kuģis

Beramkravu kuģis

Naftas tankkuģis

Ķīmijas tankkuģis

Gāzes tankkuģis

Mobila atkrastes urbšanas iekārta

Cits kravas kuģis

Šis pagaidu atbilstības dokuments ir derīgs līdz

Izsniegšanas vieta

*(Dokumenta izsniegšanas vieta)*

Izsniegšanas datums

*(dd/mm/gggg) (Tās attiecīgi pilnvarotās amatpersonas paraksts, kura izsniegusi šo dokumentu)*

*(Izsniedzējiestādes zīmogs vai spiedogs atkarībā no konkrētā gadījuma)*

**PAGAIDU DROŠĪBAS VADĪBAS SERTIFIKĀTS**

*(Oficiālais zīmogs) (Valsts)*

**Sertifikāts Nr.**

**Izsniegts saskaņā ar 1974. gada**

**STARPTAUTISKĀS KONVENCIJAS PAR CILVĒKU DZĪVĪBAS AIZSARDZĪBU UZ JŪRAS**

**noteikumiem, ņemot vērā tās grozījumus**

Ar turpmāk minētās valsts valdības pilnvarojumu

*(valsts nosaukums),*

izsniegusi

*(pilnvarotā persona vai organizācija)*

Kuģa nosaukums

Identifikācijas numurs vai burti

Reģistra osta

Kuģa tips[[21]](#footnote-21)\*

Bruto tilpība

*IMO* numurs

Sabiedrības nosaukums un adrese

*(Skatīt ISM kodeksa 1.1.2. punktu)*

Sabiedrības identifikācijas numurs

AR ŠO APLIECINA, ka *ISM* kodeksa 14.4. punkta prasības ir izpildītas un ka sabiedrības atbilstības dokuments / pagaidu atbilstības dokuments[[22]](#footnote-22)† attiecas uz šo kuģi.

Šis pagaidu drošības vadības sertifikāts ir derīgs līdz

ar nosacījumu, ka atbilstības dokuments / pagaidu atbilstības dokuments 1 paliek spēkā.

Izsniegšanas vieta

*(Sertifikāta izsniegšanas vieta)*

Izsniegšanas datums

*(dd/mm/gggg) (Tās attiecīgi pilnvarotās amatpersonas paraksts, kura izsniegusi šo sertifikātu)*

*(Izsniedzējiestādes zīmogs vai spiedogs atkarībā no konkrētā gadījuma)*

Šā pagaidu drošības vadības sertifikāta derīguma termiņš ir pagarināts līdz:

Pagarinājuma datums:

*(dd/mm/gggg) (Tās attiecīgi pilnvarotās amatpersonas paraksts, kura pagarinājusi termiņu)*

*(Izsniedzējiestādes zīmogs vai spiedogs atkarībā no konkrētā gadījuma)*

Pamatnostādnes

**Rezolūcija A.1118(30)**

*pieņemta 2017. gada 6. decembrī*

Pārskatītās pamatnostādnes, kas administrācijām ir jāņem vērā, īstenojot Starptautisko drošības vadības (*ISM*) kodeksu

**Saturs**

**1. Ievads**

1.1. *ISM* kodekss 38

1.2. *ISM* kodeksa obligāta piemērošana 38

1.3. Apstiprināšanas un sertifikācijas pienākumi 38

**2. Darbības joma un piemērošana**

2.1. Definīcijas 39

2.2. Darbības joma un piemērošana 39

**3. Atbilstības apstiprināšana attiecībā uz *ISM* kodeksa prasībām**

3.1. Vispārīga informācija 39

3.2. Drošības vadības sistēmas spēja sasniegt vispārīgos drošības vadības mērķus 40

3.3. Drošības vadības sistēmas spēja nodrošināt īpašu drošības un piesārņojuma novēršanas prasību izpildi 40

**4. Sertifikācijas un apstiprināšanas process**

4.1. Sertifikācijas un apstiprināšanas darbības 41

4.2. Pagaidu apstiprināšana 41

4.3. Sākotnējā apstiprināšana 42

4.4. Atbilstības dokumenta ikgadējā apstiprināšana 43

4.5. Drošības vadības sertifikātu starpposma apstiprināšana 43

4.6. Atjaunošanas apstiprināšana 43

4.7. Papildu apstiprināšana 43

4.8. Drošības vadības auditi 44

4.9. Audita pieteikums 44

4.10. Provizoriskā pārskatīšana (dokumentu pārskatīšana) 44

4.11. Sagatavošanās auditam 44

4.12. Audita izpilde 44

4.13. Audita ziņojums 45

4.14. Koriģējošās darbības izpildes kontrole 45

4.15. Sabiedrības pienākumi attiecībā uz drošības vadības auditiem 45

4.16. Tās organizācijas pienākumi, kas veic *ISM* kodeksā paredzēto sertifikāciju 46

4.17. Apstiprināšanas grupas pienākumi 46

### Papildinājums

##### *ISM* kodeksā paredzētās sertifikācijas procesa standarti

**1. Ievads** 47

**2. Vadības standarts** 47

**3. Kompetences standarti**

3.1. *ISM* kodeksa sertifikācijas sistēmas vadība 47

3.2. Pietiekamā kompetence, kas vajadzīga, lai veiktu apstiprināšanu 47

3.3. Praktiskā apmācība apstiprināšanas veikšanai 49

**4. Kvalificēšanas kārtība** 49

**5. Sertifikācijas procedūra un instrukcijas** 49

**1. Ievads**

**1.1. *ISM* kodekss**

**1.1.1.** *Starptautisko drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodeksu (Starptautisko drošības vadības* (*ISM*) *kodeksu*) Organizācija pieņēma ar rezolūciju A.741(18), un tas kļuva obligāts, kad 1998. gada 1. jūlijā stājās spēkā *SOLAS* konvencijas IX nodaļa “Kuģu drošas ekspluatācijas vadība”. *ISM* kodekss nodrošina starptautiskus standartus kuģu drošības vadībai un ekspluatācijai, kā arī piesārņojuma novēršanai.

**1.1.2.** *ISM* kodeksā noteikts, ka sabiedrībām ir jāizstrādā drošības mērķi atbilstīgi tam, kā izklāstīts *ISM* kodeksa 1.2. sadaļā (Mērķi), un papildus tam sabiedrībām jāizstrādā, jāievieš un jāuztur drošības vadības sistēma, kas ietver funkcionālas prasības, kuras norādītas kodeksa 1.4. sadaļā (Drošības vadības sistēmas (*SMS*) funkcionālās prasības).

**1.1.3.** *ISM* kodeksa piemērošanai būtu jāstiprina un jāveicina drošības kultūras attīstība kuģniecībā. Lai veiksmīgi izveidotu tādu kultūru, kas veicina drošību un vides aizsardzību, cita starpā ir jāņem vērā tādi faktori kā saistību uzņemšanās, vērtības, uzskati un drošības vadības sistēmas skaidrība.

**1.2. *ISM* kodeksa obligāta piemērošana**

**1.2.1.** Lai nodrošinātu, ka tiek ievēroti atbilstīgie drošības un piesārņojuma novēršanas standarti, ir vajadzīga piemērota vadības organizācija gan krastā, gan uz kuģa. Tāpēc ir svarīgi, lai tie, kas ir atbildīgi par kuģu vadību, izmantotu sistemātisku pieeju vadības procesam. *ISM* kodeksa obligātās piemērošanas mērķi nosaka, ka ir jānodrošina:

**1.2.1.1.** atbilstība obligātajām normām un noteikumiem attiecībā uz kuģu drošu ekspluatāciju un vides aizsardzību un

**1.2.1.2.** iespēja administrācijām to efektīvi īstenot un panākt tā izpildi.

**1.2.2.** Lai administrācijas varētu nodrošināt efektīvu izpildi, ir jāapstiprina drošības vadības sistēmas atbilstība *ISM* kodeksā noteiktajām prasībām, kā arī jāveic apstiprināšana attiecībā uz atbilstību obligātajām normām un noteikumiem.

**1.2.3.** *ISM* kodeksa obligātajai piemērošanai būtu jānodrošina, jāstiprina un jāveicina tas, ka tiek ņemti vērā piemērojamie kodeksi, pamatnostādnes un standarti, ko ieteikusi *IMO*, administrācijas, klasifikācijas sabiedrības un jūrniecības nozares organizācijas.

**1.3. Apstiprināšanas un sertifikācijas pienākumi**

**1.3.1.** Administrācija ir atbildīga par atbilstības apstiprināšanu attiecībā uz *ISM* kodeksa prasībām un par atbilstības dokumentu izsniegšanu sabiedrībām un drošības vadības sertifikātu izsniegšanu kuģiem.

**1.3.2.** Dokuments *Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration* [Pamatnostādnes par tādu organizāciju pilnvarošanu, kas darbojas administrācijas vārdā] (rezolūcija A.739(18))[[23]](#footnote-23)\* un dokuments *Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration* [Specifikācijas par tādu atzītu organizāciju apskašu un sertifikācijas funkcijām, kuras darbojas administrācijas vārdā] (rezolūcija A.789(19)), kas ir noteikti par obligātiem saskaņā ar *SOLAS* XI-1. nodaļas 1. noteikumu, un dokuments *IMO Instruments Implementation Code (III Code)* [*IMO* instrumentu īstenošanas kodekss (III kodekss)], kuru Organizācija pieņēmusi ar rezolūciju A.1070(28) un kura izmantošana ir obligāta saskaņā ar *SOLAS* XIII nodaļas 2. noteikumu, ir piemērojami gadījumos, kad administrācijas pilnvaro organizācijas to vārdā izdot atbilstības dokumentus un drošības vadības sertifikātus.

**2. Darbības joma un piemērošana**

**2.1. Definīcijas**

Šajās pārskatītajās pamatnostādnēs izmantotajiem terminiem ir tāda pati nozīme kā terminiem, kas noteikti *ISM* kodeksā.

**2.2. Darbības joma un piemērošana**

Šajās pārskatītajās pamatnostādnēs nosaka pamatprincipus:

**2.2.1.** apstiprināšanai, kurā pārbauda, vai par kuģu ekspluatāciju atbildīgās sabiedrības drošības vadības sistēma vai sabiedrības kontrolēta(-u) kuģa(-u) drošības vadības sistēma atbilst *ISM* kodeksam;

**2.2.2.** atbilstības dokumenta pagaidu, sākotnējai, ikgadējai un atjaunošanas apstiprināšanai, kā arī drošības vadības sertifikāta pagaidu, sākotnējai, starpposma un atjaunošanas apstiprināšanai un attiecīgo dokumentu izsniegšanai/apstiprināšanai;

**2.2.3.** papildu apstiprināšanas tvērumam.

**3. Atbilstības apstiprināšana attiecībā uz *ISM* kodeksa prasībām**

**3.1. Vispārīga informācija**

**3.1.1.** Lai izpildītu *ISM* kodeksa prasības, sabiedrībām jāizstrādā, jāīsteno un jāuztur dokumentēta drošības vadības sistēma, kas ļauj nodrošināt, ka tiek īstenota sabiedrības drošības un vides aizsardzības politika. Sabiedrības politikas nostādnēs jāietver mērķi, kas noteikti *ISM* kodeksā.

**3.1.2.** Lai apstiprinātu atbilstību *ISM* kodeksa prasībām, administrācijām jānosaka, vai:

**3.1.2.1.** sabiedrības drošības vadības sistēma atbilst *ISM* kodeksa prasībām un

**3.1.2.2.** vai drošības vadības sistēma nodrošina *ISM* kodeksa 1.2.3. punktā noteikto mērķu sasniegšanu.

**3.1.3.** Lai noteiktu drošības vadības sistēmas elementu atbilstību vai neatbilstību *ISM* kodeksa prasībām, var būt nepieciešamība izstrādāt novērtēšanas kritērijus. Administrācijām tiek ieteikts kritērijus neizstrādāt kā preskriptīvus vadības sistēmas risinājumus. Vērtēšanas kritēriji preskriptīvu prasību veidā var radīt situāciju, ka kuģošanas drošības vadības rezultātā sabiedrības ievieš citu sabiedrību sagatavotos risinājumus, un tad var būt grūti izstrādāt risinājumus, kas vislabāk atbilst šai sabiedrībai, ekspluatācijas veidam vai kuģim. Tāpēc būtu sīki jāizstrādā darbības, kas attiecināmas uz konkrētu kuģi, un tās pilnīgi jāizklāsta rokasgrāmatās, procedūrās un instrukcijās.

**3.1.4.** Tādēļ administrācijām tiek ieteikts nodrošināt, ka šajos novērtējumos pamatā nosaka, vai drošības vadības sistēma ļauj efektīvi sasniegt izvirzītos mērķus, nevis vērtē atbilstību sīki izstrādātām prasībām papildus tām, kas ietvertas *ISM* kodeksā, tādējādi mazināsies arī vajadzība izstrādāt kritērijus, kas atvieglotu novērtēšanu, vai sabiedrība atbilst kodeksam.

**3.2. Drošības vadības sistēmas spēja sasniegt vispārīgos drošības vadības mērķus**

*ISM* kodeksa 1.2.2. punktā ir noteikti vispārīgie drošības vadības mērķi. Apstiprināšanai vajadzētu būt procesam, kurā sabiedrības tiek atbalstītas un mudinātas sasniegt šos mērķus, kas sabiedrībām sniedz skaidrus norādījumus par to, kā izstrādāt drošības vadības sistēmas elementus atbilstīgi *ISM* kodeksam. Tomēr drošības vadības sistēmas spēju sasniegt šos mērķus var noteikt tikai tiktāl, ciktāl drošības vadības sistēma atbilst *ISM* kodeksa prasībām. Tādēļ mērķus nevajadzētu lietot par pamatu tādu sīku interpretāciju izstrādei, kas izmantojamas, lai noteiktu atbilstību vai neatbilstību *ISM* kodeksa prasībām.

**3.3.** **Drošības vadības sistēmas spēja nodrošināt īpašu drošības un piesārņojuma novēršanas prasību izpildi**

**3.3.1.** Izstrādājot interpretācijas, kas nepieciešamas, lai novērtētu atbilstību *ISM* kodeksa prasībām, par galveno kritēriju vajadzētu noteikt drošības vadības sistēmas spēju nodrošināt *ISM* kodeksā izvirzīto prasību izpildi attiecībā uz īpašajiem drošības un piesārņojuma novēršanas standartiem. Īpašie drošības un vides aizsardzības standarti ir noteikti *ISM* kodeksa 1.2.3. punktā.

**3.3.2.** Visām atskaitēm, kas varētu atvieglot apstiprināšanu attiecībā uz atbilstību *ISM* kodeksa prasībām, jābūt pieejamām padziļinātai aplūkošanai pārbaudes laikā. Tās var būt atskaites saistībā ar deleģētajiem *SMS* uzdevumiem. Šim nolūkam administrācijai būtu jānodrošina, ka sabiedrība sniedz auditoriem konvencionālās un klasifikācijas atskaites, kas attiecas uz darbībām, kuras sabiedrība veikusi, lai nodrošinātu obligāto normu un noteikumu ievērošanu. Šajā saistībā atskaites var pārbaudīt, lai pamatotu to autentiskumu un ticamību.

**3.3.3.** Dažas obligātās prasības, iespējams, nav ietvertas konvencionālajās vai klasifikācijas apskatēs, piemēram:

**3.3.3.1.** prasība par kuģa un aprīkojuma stāvokļa uzturēšanu starp apskatēm un

**3.3.3.2.** noteiktas ekspluatācijas prasības.

**3.3.4.** Lai nodrošinātu atbilstību *ISM* kodeksam un sniegtu objektīvus pierādījumus, kas nepieciešami apstiprināšanai iepriekš minētajos gadījumos, var būt nepieciešami īpaši pasākumi, piemēram, šādi:

**3.3.4.1.** dokumentētas procedūras un instrukcijas;

**3.3.4.2.** dokumenti par apstiprināšanām, ko veikuši vecākie virsnieki ikdienas operācijās, ja tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu atbilstību, un

**3.3.4.3.** attiecīgās atskaites par sabiedrības ekspluatētajiem kuģiem, piemēram, karoga valsts atskaites, ostas valsts kontroles ziņojumi, klases un ziņojumi par nelaimes gadījumu.

**3.3.5.** Apstiprināšana, kurā nosaka atbilstību obligātajām normām un noteikumiem un kura ir daļa no *ISM* kodeksā paredzētā sertifikācijas procesa, nedz dublē, nedz aizvieto apskates citu jūrniecības jomas sertifikātu saņemšanai. Apstiprināšana attiecībā uz atbilstību *ISM* kodeksa prasībām neatbrīvo sabiedrību, kapteini vai jebkuru citu kuģa vadībā vai ekspluatācijā iesaistītu struktūru vai personu no viņiem uzticētajiem pienākumiem.

**3.3.6.** Administrācijām jānodrošina, ka sabiedrība ir:

**3.3.6.1.** ņēmusi vērā ieteikumus, kā minēts *ISM* kodeksa 1.2.3.2. punktā, izveidojot un uzturot drošības vadības sistēmu, un

**3.3.6.2.** izstrādājusi procedūras, lai nodrošinātu šo ieteikumu īstenošanu krastā un uz kuģa.

**4. Sertifikācijas un apstiprināšanas process**

**4.1. Sertifikācijas un apstiprināšanas darbības**

**4.1.1.** Sertifikācijas procesā, ko veic, lai piešķirtu atbilstības dokumentu sabiedrībai un drošības vadības sertifikātu kuģim, parasti ir ietverti šādi posmi:

**4.1.1.1.** pagaidu apstiprināšana;

**4.1.1.2.** sākotnējā apstiprināšana;

**4.1.1.3.** ikgadēja vai starpposma apstiprināšana;

**4.1.1.4.** atjaunošanas apstiprināšana un

**4.1.1.5.** papildu apstiprināšana.

**4.1.2.** Šīs apstiprināšanas pēc sabiedrības pieprasījuma veic administrācija vai administrācijas atzīta organizācija, kurai uzticēts veikt sertifikācijas funkcijas saskaņā ar *ISM* kodeksu, vai arī pēc administrācijas pieprasījuma cita *SOLAS* konvencijas līgumslēdzēja valdība. Apstiprināšanas ietvers drošības vadības sistēmas auditu.

**4.2. Pagaidu apstiprināšana**

**4.2.1.** Pagaidu sertifikātu var izdot noteiktos apstākļos, kā noteikts *ISM* kodeksā, un tam vajadzētu veicināt drošības vadības sistēmas īstenošanu.

**4.2.2.** Sabiedrībai būtu jāiesniedz pieteikums administrācijai pagaidu sertifikāta iegūšanai.

**4.2.3.** Administrācijai, veicot pagaidu apstiprināšanas procesu pagaidu atbilstības dokumenta izsniegšanai, būtu jānovērtē sabiedrības biroju darbība saskaņā ar *ISM* kodeksa 14.1. punktu.

**4.2.4.** Ja krasta drošības vadības sistēmas novērtēšana ir sekmīgi pabeigta, var sākt izstrādāt/plānot pasākumus, lai novērtētu attiecīgos sabiedrības flotes kuģus.

**4.2.5.** Administrācijai jāveic kuģa pagaidu apstiprināšanas process, lai pārliecinātos, ka kuģī ir ieviesta drošības vadības sistēma saskaņā ar *ISM* kodeksa 14.4. punktu.

**4.2.6.** Ja pagaidu apstiprināšana būs sekmīgi pabeigta, sabiedrībai tiks izsniegts atbilstības pagaidu dokuments; sabiedrībai jānodrošina, ka minētā dokumenta kopijas ir pieejamas katrā krasta birojā un katrā sabiedrības flotes kuģī, uz kuru dokuments attiecas. Tā kā katrs kuģis tiek novērtēts un tam tiek izsniegts pagaidu drošības vadības sertifikāts, arī sertifikāta kopija ir jānosūta sabiedrības galvenajam birojam.

**4.3. Sākotnējā apstiprināšana**

**4.3.1.** Sabiedrībai jāiesniedz administrācijai pieteikums sertifikācijas veikšanai atbilstīgi *ISM* kodeksa noteikumiem.

**4.3.2.** Administrācijai, veicot krasta vadības sistēmas novērtējumu, būtu jānovērtē biroji, kuros tiek nodrošināta šī vadība, un, iespējams, arī citas vietas, kurās varētu tikt veikti deleģētie drošības vadības sistēmas uzdevumi, atkarībā no sabiedrības organizatoriskās struktūras un funkcijām dažādās vietās.

**4.3.3.** Ja krasta drošības vadības sistēmas novērtēšana ir sekmīgi pabeigta, var sākt izstrādāt/plānot pasākumus, lai novērtētu sabiedrības kuģus.

**4.3.4.** Ja ~~kuģu~~ novērtēšana būs sekmīgi pabeigta, sabiedrībai tiks izsniegts atbilstības dokuments, kura kopijām jābūt pieejamām katrā krasta birojā un katrā sabiedrības flotes kuģī. Tā kā katrs kuģis tiek novērtēts un tam tiek izsniegts drošības vadības sertifikāts, arī sertifikāta kopija ir jānosūta sabiedrības galvenajam birojam.

**4.3.5.** Gadījumos, kad sertifikātus izsniedz atzīta organizācija, visu sertifikātu kopijas jānosūta arī administrācijai.

**4.3.6.** Sabiedrības un kuģa drošības vadības audits ietvers tos pašus pamatposmus. Mērķis ir apstiprināt, ka sabiedrība vai kuģis atbilst *ISM* kodeksa prasībām. Auditi ietver:

**4.3.6.1.** apstiprināšanu, kurā pārbauda sabiedrības drošības vadības sistēmas atbilstību *ISM* kodeksam, tostarp pārbauda, vai ir objektīvi pierādījumi, kas apliecina, ka sabiedrības drošības vadības sistēma ir darbojusies vismaz trīs mēnešus un ka drošības vadības sistēma ir darbojusies vismaz vienā katra tipa kuģī, kuru sabiedrība ekspluatē vismaz trīs mēnešus, un

**4.3.6.2.** apstiprināšanu, kurā pārbauda, vai drošības vadības sistēma nodrošina *ISM* kodeksa 1.2.3. punktā noteikto mērķu sasniegšanu. Tā ietver apstiprināšanu, kurā pārbauda, vai par kuģa ekspluatāciju atbildīgās sabiedrības atbilstības dokuments ir piemērojams konkrētajam kuģa tipam, kā arī kuģa drošības vadības sistēmas novērtējumu, lai apstiprinātu, ka tā atbilst *ISM* kodeksa prasībām un ir īstenota. Ir jābūt pieejamiem objektīviem pierādījumiem – tostarp sabiedrības iekšējā audita atskaitēm –, kas apliecina, ka sabiedrības drošības vadības sistēma vismaz trīs mēnešus ir efektīvi darbojusies uz kuģa un krastā.

**4.4. Atbilstības dokumenta ikgadējā apstiprināšana**

**4.4.1.** Ikgadējie drošības vadības auditi jāveic, lai saglabātu atbilstības dokumenta derīgumu, un tajos cita starpā jāpārbauda, vai ir pareizi izstrādātas konvencionālās un klasifikācijas atskaites, kas iesniegtas vismaz par vienu katra tipa kuģi, uz kuru attiecas atbilstības dokuments, un šīs atskaites jāapstiprina. Ikgadējā apstiprināšanā tiks apskatīti visi drošības vadības sistēmas elementi un darbības, uz kurām attiecas *ISM* kodeksa prasības. Šo auditu mērķis ir apstiprināt, ka drošības vadības sistēma darbojas efektīvi un visas drošības vadības sistēmā veiktās izmaiņas atbilst *ISM* kodeksa prasībām.

**4.4.2.** Ikgadējā apstiprināšana jāveic trīs mēnešu laikā pirms vai pēc atbilstības dokumenta katras gadadienas datuma.

**4.4.3.** Ja sabiedrībai ir vairāk nekā viens krasta birojs un/vai sabiedrība deleģē drošības vadības sistēmas uzdevumus, ikgadējos novērtējumos jācenšas nodrošināt, ka atbilstības dokumenta derīguma perioda laikā tiek novērtēti visi biroji.

**4.4.4.** Ikgadējās apstiprināšanas laikā administrācijām jāapstiprina, vai sabiedrība izmanto visus kuģu tipus, kas norādīti atbilstības dokumentā. Ja sabiedrība ir pārtraukusi noteikta tipa kuģa ekspluatāciju, ir jāveic attiecīgi pasākumi.

**4.5. Drošības vadības sertifikātu starpposma apstiprināšana**

**4.5.1.** Lai saglabātu drošības vadības sertifikāta derīgumu, jāveic drošības vadības starpposma auditi. Starpposma apstiprināšanā tiks apskatīti visi drošības vadības sistēmas elementi un darbības, uz kurām attiecas *ISM* kodeksa prasības. Šo auditu mērķis ir apstiprināt, ka drošības vadības sistēma darbojas efektīvi un visas drošības vadības sistēmā veiktās izmaiņas atbilst *ISM* kodeksa prasībām. Dažos gadījumos, jo īpaši sākotnējā drošības vadības sistēmas izmantošanas laikā, administrācija var uzskatīt par vajadzīgu palielināt starpposma apstiprināšanu biežumu. Turklāt neatbilstību veids arī var būt pamats starpposma apstiprināšanu biežuma palielināšanai.

**4.5.2.** Ja jāveic tikai viena starpposma apstiprināšana, šai apstiprināšanai jānotiek laikā starp drošības vadības sertifikāta otro un trešo gadadienas datumu.

**4.6. Atjaunošanas apstiprināšana**

Atjaunošanas apstiprināšana jāveic pirms atbilstības dokumenta vai drošības vadības sertifikāta derīguma termiņa beigām. Atjaunošanas apstiprināšanā tiks apskatīti visi drošības vadības sistēmas elementi un darbības, uz kurām attiecas *ISM* kodeksa prasības. Atjaunošanas apstiprināšanu var veikt trīs mēnešos pirms atbilstības dokumenta vai drošības vadības sertifikāta derīguma termiņa beigām, un tā jāpabeidz pirms derīguma termiņa beigām.

**4.7. Papildu apstiprināšana**

**4.7.1.** Ja ir skaidri pamatots iemesls, administrācija var pieprasīt papildu apstiprināšanu, lai pārbaudītu, vai drošības vadības sistēma joprojām darbojas efektīvi. Papildu apstiprināšanu var veikt pēc situācijām, kuras neietver tikai parastās procedūras, piemēram, saistībā ar aizturēšanu ostas valsts kontrolē vai arī ekspluatācijas atsākšanas gadījumā, ja kuģa darbība bijusi pārtraukta saistībā ar izņemšanu no ekspluatācijas, vai lai apstiprinātu, ka ir veiktas un/vai pareizi īstenotas efektīvas koriģējošas darbības. Papildu apstiprināšana var ietekmēt krasta biroja organizatorisko darbību un/vai kuģa vadības sistēmu. Administrācijai jānosaka apstiprināšanas tvērums un apjoms, kas katrā gadījumā var atšķirties. Papildu apstiprināšanas jāpabeidz noteiktajā termiņā, ņemot vērā *IMO* izstrādātās pamatnostādnes. Administrācijai būtu jāpārrauga apstiprināšanas rezultāti un vajadzības gadījumā jāveic attiecīgi pasākumi.

**4.7.2.** Pēc kuģa novērtējuma sekmīgas pabeigšanas būtu jāapstiprina drošības vadības sertifikāta papildu apstiprināšana.

**4.8. Drošības vadības auditi**

Turpmākajos punktos izklāstītajā drošības vadības audita procedūrā ir ietverti visi posmi, kas attiecas uz visām apstiprināšanām, lai gan pagaidu un papildu apstiprināšanas audita tvērums varētu atšķirties no sākotnējās, ikgadējās, starpposma un atjaunošanas apstiprināšanas audita tvēruma.

**4.9. Audita pieteikums**

**4.9.1.** Sabiedrībai ir jāiesniedz audita pieprasījums administrācijai vai tās atzītai organizācijai, kura administrācijas vārdā izsniedz atbilstības dokumentu vai drošības vadības sertifikātu.

**4.9.2.** Administrācijai vai tās atzītai organizācijai būtu jāieceļ galvenais auditors un attiecīgā gadījumā auditoru grupa.

**4.10. Provizoriskā pārskatīšana (dokumentu pārskatīšana)**

Audita plānošanas nolūkā auditoram ir jāpārskata drošības vadības rokasgrāmata, lai noteiktu drošības vadības sistēmas atbilstību *ISM* kodeksa prasībām. Ja šajā pārskatīšanā atklāj, ka sistēma nav atbilstīga, audits ir jāatliek līdz brīdim, kad sabiedrība būs veikusi koriģējošas darbības.

**4.11. Sagatavošanās auditam**

**4.11.1.** Auditoram ir jāpārskata attiecīgās sabiedrības drošības stāvokļa atskaites, piemēram, karoga valsts atskaites, ostas valsts kontroles ziņojumi, kā arī ar kuģa klasi saistīti ziņojumi un ziņojumi par nelaimes gadījumu, un tie jāņem vērā, sagatavojot audita plānu.

**4.11.2.** Ieceltajam galvenajam auditoram jāsadarbojas ar sabiedrību un jāizveido audita plāns.

**4.11.3.** Auditoram ir jānodrošina auditu reglamentējošie darba dokumenti, lai atvieglotu novērtēšanas, izmeklēšanas un pārbaudes veikšanu saskaņā ar standarta procedūrām, instrukcijām un veidlapām, kas izstrādātas, lai nodrošinātu konsekventu audita praksi.

**4.11.4.** Auditoru grupai jāspēj efektīvi sazināties ar auditējamajiem.

**4.12. Audita izpilde**

**4.12.1.** Audits jāsāk ar atklāšanas sanāksmi, lai iepazīstinātu audita grupu ar sabiedrības augstāko vadību, sniegtu kopsavilkumu par audita veikšanas metodēm, apstiprinātu, ka ir nodrošināta visu objektu pieejamība, apstiprinātu noslēguma sanāksmes laiku un datumu un precizētu jebkādus neskaidrus jautājumus saistībā ar auditu.

**4.12.2.** Audita komisijai jānovērtē drošības vadības sistēma, pamatojoties gan uz sabiedrības iesniegtajiem dokumentiem, gan uz objektīviem pierādījumiem par tās ieviešanas efektivitāti.

**4.12.3.** Objektīvie pierādījumi būtu jāvāc, veicot intervijas un pārbaudot dokumentus. Vajadzības gadījumā var iekļaut arī darbību un apstākļu novērošanu, lai noteiktu, vai drošības vadības sistēma ļauj efektīvi izpildīt *ISM* kodeksā noteiktos īpašos drošības un vides aizsardzības standartus.

**4.12.4.** Audita konstatējumi jādokumentē. Kad ir veikts darbību audits, auditoru grupai jāpārskata savākti objektīvie pierādījumi. Pēc tam tie jāizmanto, lai noteiktu, kuri konstatējumi ziņojumā jānorāda kā būtiskas neatbilstības, neatbilstības vai kā novērojumi par to, kas būtu jādara, lai izpildītu *ISM* kodeksa vispārīgos un īpašos noteikumus.

**4.12.5.** Audita beigās pirms audita ziņojuma sagatavošanas auditoru grupai jātiekas ar sabiedrības augstāko vadību un personām, kas atbildīgas par attiecīgajām funkcijām. Mērķis ir izklāstīt novērojumus tā, lai nodrošinātu, ka audita rezultāti ir skaidri saprotami.

**4.13.** **Audita ziņojums**

**4.13.1.** Audita ziņojums jāsagatavo galvenā auditora vadībā, kurš ir atbildīgs par ziņojuma precizitāti un pilnību.

**4.13.2.** Audita ziņojumā jāietver audita plāns, ziņas par auditoru grupas locekļiem, ziņas par sabiedrību un tās nosaukumu, novērojumi par visām drošības vadības sistēmas neatbilstībām un tās spēju efektīvi sasniegt noteiktos mērķus.

**4.13.3.** Sabiedrībai jāsaņem audita ziņojuma kopija. Ir jāiesaka sabiedrībai nodrošināt, ka uz kuģa ir pieejamas kuģa audita ziņojumu kopijas.

**4.14. Koriģējošās darbības izpildes kontrole**

**4.14.1.** Sabiedrība ir atbildīga par tādas koriģējošas darbības noteikšanu un sākšanu, kas nepieciešama neatbilstības novēršanai vai neatbilstības cēloņa novēršanai. Ja netiek izlabotas neatbilstības *ISM* kodeksa īpašajām prasībām, tas var ietekmēt atbilstības dokumenta un ar to saistīto drošības vadības sertifikātu derīgumu.

**4.14.2.** Koriģējošās darbības un visi turpmākie auditi jāpabeidz noteiktajā termiņā. Koriģējošo darbību veikšanai parasti nevajadzētu pārsniegt trīs mēnešus. Sabiedrībai jāiesniedz pieteikums izpildes kontroles auditiem, par kuriem panākta vienošanās.

**4.14.3.** Par būtisku neatbilstību var uzskatīt to, ka netiek veiktas piemērotas koriģējošas darbības, tostarp atkārtošanās novēršanas pasākumi, lai nodrošinātu atbilstību *ISM* kodeksam.

**4.15. Sabiedrības pienākumi attiecībā uz drošības vadības auditiem**

**4.15.1.** Apstiprināšana attiecībā uz atbilstību *ISM* kodeksa prasībām neatbrīvo sabiedrību, vadību, tos, kas veic deleģētos drošības vadības sistēmas uzdevumus, virsniekus vai jūrniekus no pienākuma ievērot valsts un starptautiskos tiesību aktus drošības un vides aizsardzības jomā.

**4.15.2.** Sabiedrība ir atbildīga par to, lai:

**4.15.2.1.** attiecīgie darbinieki un deleģēto drošības vadības sistēmas uzdevumu veicēji būtu informēti par *ISM* kodeksā paredzētās sertifikācijas mērķiem un tvērumu;

**4.15.2.2.** tiktu norīkoti atbildīgie personāla locekļi, kas pavada sertifikācijas grupas locekļus;

**4.15.2.3.** tiktu nodrošināti sertifikācijas veicējiem nepieciešamie resursi efektīva un lietderīga apstiprināšanas procesa īstenošanai;

**4.15.2.4.** pēc sertifikācijas veicēju pieprasījuma tiktu nodrošināta piekļuve un pierādījumu materiāli, kā arī

**4.15.2.5.** tiktu nodrošināta sadarbība ar apstiprināšanas grupu, lai varētu sasniegt sertifikācijas mērķus.

**4.15.3.** Ja tiek konstatētas būtiskas neatbilstības, administrācijām un atzītām organizācijām jāievēro procedūras, kas noteiktas dokumentā *Procedures concerning observed ISM Code major non-conformities* (MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401).

**4.16. Tās organizācijas pienākumi, kas veic *ISM* kodeksā paredzēto sertifikāciju**

Organizācija, kas veic *ISM* kodeksā paredzēto sertifikāciju, ir atbildīga par to, lai apstiprināšanas un sertifikācijas process tiktu īstenots saskaņā ar *ISM* kodeksu un šīm pārskatītajām pamatnostādnēm. Tas ietver visu sertifikācijas aspektu pārvaldības kontroli saskaņā ar šo pārskatīto pamatnostādņu papildinājumu.

**4.17. Apstiprināšanas grupas pienākumi**

**4.17.1.** Neatkarīgi no tā, vai saistībā ar sertifikāciju īstenoto apstiprināšanu veic grupa, par apstiprināšanu vajadzētu būt atbildīgai vienai personai. Vadītājam jāpiešķir pilnvaras pieņemt galīgos lēmumus par apstiprināšanas veikšanu un jebkādiem novērojumiem. Viņa vai viņas pienākumos jāietver:

**4.17.1.1.** apstiprināšanas plāna sagatavošana un

**4.17.1.2.** apstiprināšanas ziņojuma iesniegšana.

**4.17.2.** Personāls, kas piedalās apstiprināšanā, ir atbildīgs par apstiprināšanas prasību ievērošanu, ar sertifikāciju saistīto dokumentu konfidencialitātes nodrošināšanu un diskrētu attieksmi pret iekšējo informāciju.

### Papildinājums

##### *ISM* kodeksā paredzētās sertifikācijas procesa standarti

**1. Ievads**

Auditoru grupai, kas iesaistīta *ISM* kodeksā paredzētajā sertificēšanā, un organizācijai, kas, iespējams, vada tās darbību, jāievēro šajā papildinājumā noteiktās īpašās prasības.

**2. Vadības standarts**

**2.1.** Organizācijām, kas vada apstiprināšanu attiecībā uz atbilstību *ISM* kodeksa prasībām, organizācijas ietvaros jābūt šādām kompetencēm:

**2.1.1.** spējai nodrošināt, ka sabiedrības ekspluatētie kuģi atbilst normām un noteikumiem, tostarp jūrnieku sertifikācijas jomā;

**2.1.2.** kompetencei veikt apstiprināšanas, apskates un sertifikācijas darbības;

**2.1.3.** kompetencei attiecībā uz darba uzdevumiem, kas jāņem vērā saskaņā ar drošas vadības sistēmu, kā noteikts *ISM* kodeksā, un

**2.1.4.** praktiskai pieredzei kuģa ekspluatācijā.

**2.2.** Konvencijā noteikts, ka organizācijām, ko administrācijas atzinušas attiecībā uz atbilstības dokumenta un drošības vadības sertifikāta izsniegšanu pēc to pieprasījuma, jāievēro dokuments *Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration* (rezolūcija A.739(18))[[24]](#footnote-24)\* un dokuments *Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration* (rezolūcija A.789(19)).

**2.3.** Jebkurai organizācijai, kas veic apstiprināšanu attiecībā uz atbilstību *ISM* kodeksa prasībām, jānodrošina, ka personāls, kas sniedz konsultāciju pakalpojumus, un personāls, kas ir iesaistīts sertificēšanas procedūrā, ir savstarpēji neatkarīgi.

**3. Kompetences standarti**

**3.1. *ISM* kodeksa sertifikācijas sistēmas vadība**

*ISM* kodeksa sertifikācijas sistēmas vadība jāveic tiem, kam ir praktiskas zināšanas par *ISM* kodeksa sertificēšanas procedūrām un praksi.

**3.2. Pamatkompetence, kas vajadzīga, lai veiktu apstiprināšanu**

**3.2.1.** Lai piedalītos apstiprināšanā attiecībā uz atbilstību *ISM* kodeksa prasībām, personālam jābūt vismaz piecu gadu pieredzei jomās, kas attiecas uz drošības vadības tehniskajiem vai darbības aspektiem, un vismaz formālajai izglītībai, kas ietver:

**3.2.1.1.** augstākās izglītības iestādē iegūtu administrācijas vai tās atzītas organizācijas atzītu kvalifikāciju attiecīgajā inženierzinātņu vai eksakto dabaszinātņu nozares jomā (vismaz divu gadu programma), vai

**3.2.1.2.** jūrniecības vai navigācijas mācību iestādē iegūtu kvalifikāciju un sertificēta kuģa virsnieka attiecīgo pieredzi jūrā.

**3.2.2.** Darbiniekiem jābūt apmācītiem un jāspēj pierādīt kompetenci attiecībā uz:

**3.2.2.1.** vadības sistēmu audita principiem un praksi;

**3.2.2.2.** *ISM* kodeksa prasībām un tā interpretāciju un piemērošanu;

**3.2.2.3.** obligātajām tiesību normām un noteikumiem, kā arī piemērojamiem kodeksiem, pamatnostādnēm un standartiem, ko ieteikusi *IMO*, karoga valstis, klasifikācijas sabiedrības un jūrniecības nozares organizācijas, un

**3.2.2.4.** pamatdarbībām uz kuģa, tostarp attiecībā uz gatavību ārkārtas situācijām un reaģēšanu uz tām.

**3.2.3.** Laikam, kas tiek patērēts katram no 3.2.2. punktā norādītajiem tematiem, un katrā tematā apgūstamās informācijas daudzumam vajadzētu būt atbilstošiem apmācāmo personu kvalifikācijai un pieredzei, viņu kompetencei par katru tematu un veicamo apmācības auditu skaitam.

**3.2.4.** Lai pilnīgi novērtētu to, vai sabiedrība vai kuģis atbilst *ISM* kodeksa prasībām, papildus 3.2.1. un 3.2.2. punktā noteiktajām pamatkompetencēm personālam, kam jāveic apstiprināšanas attiecībā uz atbilstības dokumentu un drošības vadības sertifikātu, jābūt kompetentam:

**3.2.4.1.** noteikt, vai drošības vadības sistēmas elementi ir saskaņā ar *ISM* kodeksa prasībām;

**3.2.4.2.** noteikt sabiedrības vai kuģa drošības vadības sistēmas efektivitāti, lai nodrošinātu atbilstību normām un noteikumiem, ko apliecina konvencionālo un klasifikācijas apskašu atskaites;

**3.2.4.3.** novērtēt drošības vadības sistēmas efektivitāti, lai nodrošinātu atbilstību citām normām un noteikumiem, kas nav ietverti konvencionālajās un klasifikācijas apskatēs, un radītu iespēju veikt apstiprināšanu attiecībā uz atbilstību šīm normām un noteikumiem, un

**3.2.4.4.** novērtēt, vai ir ņemta vērā drošā prakse, ko ieteikusi *IMO*, administrācijas, klasifikācijas sabiedrības un jūrniecības nozares organizācijas.

**3.2.5.** Šīs kompetences prasībām var atbilst auditoru grupas, kuru locekļiem kopā ir visas vajadzīgās kompetences.

**3.2.6.** Dalību apstiprināšanā attiecībā uz atbilstību citiem vadības standartiem var uzskatīt par līdzvērtīgu dalībai apstiprināšanā attiecībā uz atbilstību *ISM* kodeksa prasībām.

**3.3.** **Praktiskā apmācība apstiprināšanas veikšanai**

**3.3.1.** Lai iegūtu 3.2.2. punktā noteiktās kompetences, personai, kas pilnvarota veikt *ISM* auditus, ir jābūt veikušai vismaz četrus mācību auditus, kurus uzraudzījuši atbilstīgi kvalificēti un pieredzējuši auditori, saskaņā ar šādiem kritērijiem:

**3.3.1.1.** vismaz vienam no *ISM* auditiem jābūt sabiedrības auditam;

**3.3.1.2.** vismaz vienam no *ISM* auditiem jābūt kuģa auditam, un

**3.3.1.3.** mācību audits var būt sākotnējais, atjaunošanas, ikgadējais vai starpposma audits; var izmantot papildu auditus, bet tikai tad, ja tie ir pilna tvēruma auditi, kuros iekļauti visi *ISM* kodeksa elementi un visi vadības sistēmas aspekti.

**3.3.2.** Mācību auditi, kas aprakstīti 3.3.1. punktā, ir obligātā prasība, un būtu jāizstrādā procedūras, lai nodrošinātu un pierādītu, ka ir iegūtas 3.2.2. punktā noteiktās kompetences. Mācību auditu galīgajam skaitam vajadzētu būt pietiekamam, lai ne tikai pierādītu kompetenci, bet arī nodrošinātu, ka potenciālajam auditoram ir bijusi pietiekama prakse, lai iegūtu pārliecību par spēju strādāt neatkarīgi.

**4. Kvalificēšanas kārtība**

Organizācijām, kas veic *ISM* kodeksā paredzēto sertifikāciju, būtu jāievieš dokumentēta sistēma par tāda personāla kvalifikāciju, kam jāapstiprina atbilstība *ISM* kodeksa prasībām, un par to, kā tiek pastāvīgi atjauninātas šā personāla zināšanas un kompetences. Šajā sistēmā jābūt teorētiskās izglītības kursiem, kas aptver visas kompetences prasības un atbilstīgās procedūras, kuras saistītas ar sertifikācijas procesu, kā arī praktiskajām mācībām, un būtu jānodrošina, ka ir iespējams izsniegt dokumentāru pierādījumu par mācību sekmīgu pabeigšanu.

**5. Sertifikācijas procedūra un instrukcijas**

Organizācijām, kas veic *ISM* kodeksā paredzēto sertifikāciju, būtu jāievieš dokumentēta sistēma, lai nodrošinātu, ka sertifikācijas process tiek īstenots saskaņā ar šo standartu. Šajā sistēmā jāiekļauj procedūras un instrukcijas par šādiem jautājumiem:

**5.1.** līgumu slēgšanu ar sabiedrībām;

**5.2.** plānošanu, laika izvēli un apstiprināšanu;

**5.3.** ziņošanu par apstiprināšanas rezultātiem;

**5.4.** atbilstības dokumentu, drošības vadības sertifikātu, kā arī atbilstības pagaidu dokumentu un drošības vadības pagaidu sertifikātu izdošanu un

**5.5.** koriģējošajām darbībām un apstiprināšanas izpildes kontroli, tostarp darbībām, kas veicamas būtiskas neatbilstības gadījumā.

##### MSC-MEPC.7/Circ.8

*apstiprināta 2013. gada 28. jūnijā*

Pārskatītās pamatnostādnes, kas sabiedrībām ir jāņem vērā, praktiski īstenojot Starptautisko drošības vadības (*ISM*) kodeksu

**1. Ievads**

**1.1. *ISM* kodekss**

**1.1.1.** *Starptautisko drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodeksu* (*Starptautisko drošības vadības* (*ISM*) *kodeksu*) Organizācija pieņēma ar rezolūciju A.741(18), un tas kļuva obligāts, kad 1998. gada 1. jūlijā stājās spēkā *SOLAS* konvencijas IX nodaļa “Kuģu drošas ekspluatācijas vadība”. *ISM* kodekss nodrošina starptautiskus standartus kuģu drošības vadībai un ekspluatācijai, kā arī piesārņojuma novēršanai.

**1.1.2.** Kuģošanas drošības komiteja savā deviņdesmit otrajā sesijā (2013. gada 12.–21. jūnijā) ar rezolūciju MSC.353(92) pieņēma grozījumus *ISM* kodeksa 3., 6., 12., 14. sadaļā un zemsvītras piezīmēs. Tā rezultātā bija jāpārskata Pamatnostādnes, kas sabiedrībām ir jāņem vērā, praktiski īstenojot Starptautisko drošības vadības (*ISM*) kodeksu (MSC-MEPC.7/Circ.5), kuras tiek aizstātas ar šīm pārskatītajām pamatnostādnēm.

**1.1.3.** *ISM* kodeksā noteikts, ka sabiedrībām ir jāizstrādā drošības mērķi atbilstīgi tam, kā izklāstīts *ISM* kodeksa 1.2. sadaļā (Mērķi), un papildus tam sabiedrībām jāizstrādā, jāievieš un jāuztur drošības vadības sistēma, kas ietver funkcionālas prasības, kuras norādītas *ISM* kodeksa 1.4. sadaļā (Drošības vadības sistēmas funkcionālās prasības).

**1.1.4.** *ISM* kodeksa piemērošanai būtu jāstiprina un jāveicina drošības kultūras attīstība kuģniecībā. Lai veiksmīgi izveidotu tādu kultūru, kas veicina drošību un vides aizsardzību, cita starpā ir jāņem vērā tādi faktori kā saistību uzņemšanās, vērtības, uzskati un drošības vadības sistēmas skaidrība.

**2.** **Darbības joma un piemērošana**

**2.1. Definīcijas**

Šajās pārskatītajās pamatnostādnēs izmantotajiem terminiem ir tāda pati nozīme kā terminiem, kas noteikti *ISM* kodeksā.

**2.2. Darbības joma un piemērošana**

**2.2.1.** Šajās pārskatītajās pamatnostādnēs nosaka pamatprincipus:

**2.2.1.1.** drošības vadības sistēmas pārskatīšanai sabiedrībā;

**2.2.1.2.** norīkotās personas pienākumiem saskaņā ar *ISM* kodeksu;

**2.2.1.3.** ziņojumiem par neatbilstībām, nelaimes gadījumiem un bīstamām situācijām (tostarp gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem) un to analīzei;

**2.2.1.4.** iekšējos auditus un vadības pārskatu procedūrām,

un tās nemazina vai neatceļ tos pienākumus, kas sabiedrībai noteikti *ISM* kodeksā.

**3. Drošības vadības sistēmas izstrāde**

**3.1.** *ISM* kodeksā noteikts, ka sabiedrībām ir jāizstrādā drošības mērķi atbilstīgi tam, kā izklāstīts *ISM* kodeksa 1.2. sadaļā, un papildus tam sabiedrībām jāizstrādā, jāīsteno un jāuztur drošības vadības sistēma (*SMS*), kas ietver funkcionālas prasības, kuras norādītas *ISM* kodeksa 1.4. sadaļā.

**3.2.** *ISM* kodeksa pašregulācijas principi paredz, ka katras *SMS* īstenošanā galvenie elementi ir iekšējie apstiprināšanas un pārskatīšanas procesi. Sabiedrībai būtu jāņem vērā iekšējo auditu, iekšējo *SMS* pārskatu un neatbilstību, nelaimes gadījumu un bīstamu situāciju analīzes rezultāti, lai uzlabotu *SMS* darbību un procedūru efektivitāti. Lai nodrošinātu atbilstību kodeksam, sabiedrībai:

**3.2.1.** jānorīko persona vai personas, kam ir tieša piekļuve visaugstākajam vadības līmenim un kam jāuzrauga katra kuģa droša ekspluatācija (4. sadaļa);

**3.2.2.** jānodrošina, lai norīkotā persona vai personas savu funkciju veikšanai saņemtu pietiekamus resursus un atbalstu no krasta (3.3. sadaļa);

**3.2.3.** jānosaka un jādokumentē kapteiņa atbildība par drošības vadības sistēmas pārskatīšanu un ziņošanu vadībai krastā par tās trūkumiem (5.1. sadaļa);

**3.2.4.** jāizstrādā procedūras attiecībā uz ziņojumiem par neatbilstībām, nelaimes gadījumiem un bīstamām situācijām, kā arī to analīzei (9.1. sadaļa);

**3.2.5.** periodiski jānovērtē drošības vadības sistēmas efektivitāte un, ja vajadzīgs, tā jāpārskata (12.12. sadaļa), un

**3.2.6.** jāveic iekšējie auditi, lai pārbaudītu, vai drošības vadības pasākumi atbilst drošības vadības sistēmas prasībām (12.1. sadaļa).

4. Norīkotā persona

**4.1.** *ISM* kodeksā ir noteikts, ka norīkotajai personai ir izšķiroša nozīme efektīvā drošības vadības sistēmas īstenošanā. Tā ir persona, kura atrodas krastā un kuras ietekmei un veiktajiem pienākumiem vajadzētu būtiski uzlabot drošības kultūras izveidi un īstenošanu sabiedrībā.

**4.2.** Norīkotajai personai jāpārbauda un jāuzrauga visas drošības un piesārņošanas novēršanas darbības katra kuģa ekspluatācijā. Šajā uzraudzībā jāiekļauj vismaz šādi iekšējie procesi:

**4.2.1.** informācijas sniegšana par drošības un vides aizsardzības politiku un šīs politikas īstenošana;

**4.2.2.** drošības vadības sistēmas efektivitātes novērtēšana un pārskatīšana;

**4.2.3.** ziņojumi par neatbilstībām, nelaimes gadījumiem un bīstamām situācijām un to analīze;

**4.2.4.** iekšējā audita organizēšana un uzraudzība, tostarp iekšējo auditoru neatkarības un apmācības apstiprināšana;

**4.2.5.** atbilstīgu labojumu veikšana *SMS* un

**4.2.6.** pārliecināšanās, ka sabiedrība nodrošina 4.3. punktā minētos attiecīgos resursus un krasta atbalstu.

**4.3.** Lai norīkotā persona varētu efektīvi veikt šos pienākumus, sabiedrībai jānodrošina pienācīgi resursi un krasta atbalsts. Tie ir šādi:

**4.3.1.** personāla resursi;

**4.3.2.** materiālā bāze;

**4.3.3.** jebkādas vajadzīgās mācības;

**4.3.4.** skaidri noteikta un dokumentēta atbildības joma un pilnvaras un

**4.3.5.** pilnvaras sniegt visaugstākajam vadības līmenim ziņojumu par neatbilstībām un novērojumiem.

**4.4.** Norīkotajām personām jābūt kvalifikācijai, apmācībai un pieredzei, kas noteikta dokumentā MSC-MEPC.7/Circ.6,[[25]](#footnote-25)\* lai efektīvi pārbaudītu un uzraudzītu drošības vadības sistēmas īstenošanu saskaņā ar *ISM* kodeksu.

**5. Drošības vadības sistēmas (*SMS*) pārskatīšana**

**5.1.** Sabiedrībai periodiski jāpārskata un jānovērtē *SMS* efektivitāte saskaņā ar sabiedrības noteikto procedūru. Turklāt viens no kapteiņa pienākumiem ir periodiski pārskatīt *SMS* un par tās trūkumiem ziņot krasta vadībai.

**5.2.** Vadības pārskati palīdz sabiedrībai virzīt savus centienus, lai sasniegtu vispārējos drošības vadības mērķus, kas definēti *ISM* kodeksa 1.2.2. sadaļā. Pamatojoties uz šādu pārskatu rezultātiem, sabiedrībai jāīsteno pasākumi, lai vēl vairāk uzlabotu sistēmas efektivitāti. Pārskatīšana jāveic periodiski atbilstīgi sabiedrības noteiktajiem laika posmiem vai tad, kad tas nepieciešams, piemēram, nopietnu sistēmas kļūmju gadījumā. Ja pārskatīšanas laikā vadība atklāj trūkumus, jāveic atbilstošas koriģējošas darbības, ņemot vērā sabiedrības mērķus. Šādu pārskatu rezultāti ir oficiāli jādara zināmi visam attiecīgajā jomā iesaistītajam personālam. Vadības pārskatā noteikti jāņem vērā iekšējā audita rezultāti, visas neatbilstības, par kurām ziņojis personāls, kapteiņa veiktie pārskati, neatbilstību, nelaimes gadījumu un bīstamu situāciju analīze un visi citi pierādījumi par iespējamu *SMS* defektu, piemēram, pierādījumi par ārēju pušu neatbilstībām, ostas valsts kontroles pārbaudes ziņojumi utt.

**6. Ziņojumi par neatbilstībām, novērojumiem, nelaimes gadījumiem un bīstamām situācijām un to analīze**

**6.1.** *SMS* jāietver procedūras, kas nodrošina, ka par neatbilstībām, novērojumiem un bīstamām situācijām tiek ziņots vadības atbildīgajai personai. Sabiedrībā jābūt ieviestai sistēmai šādu ziņojumu reģistrēšanai, izmeklēšanai, novērtēšanai, pārskatīšanai, analīzei un attiecīgi jārīkojas.

**6.2.** Sistēmai būtu jānodrošina, ka atbildīgā(-ās) persona(-as) šādus ziņojumus pārskata un novērtē, lai noteiktu piemērotas koriģējošas darbības un nodrošinātu to, ka tiek novērsta atkārtošanās. Pēc ziņojumu novērtēšanas var tikt:

**6.2.1.** veiktas atbilstošas koriģējošas darbības;

**6.2.2.** grozītas pastāvošās procedūras un instrukcijas un

**6.2.3.** izstrādātas jaunas procedūras un instrukcijas.

**6.3.** Atbildīgajai personai būtu pienācīgi jāuzrauga, vai saistībā ar neatbilstību/trūkumu ziņojumu tiek veikti nepieciešamie pasākumi un rasts galīgais risinājums. Personām, kas ir sagatavojušas ziņojumus, ir jāsaņem atbilde par ziņojumu saņemšanu. Tajā jāietver informācija par ziņojuma statusu un pieņemtajiem lēmumiem.

**6.4.** Lai saglabātu un uzlabotu izpratni par drošību, sabiedrībai jāmudina ziņot par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem. Ziņošana par šādiem incidentiem un to analīze ir būtiska, lai sabiedrība efektīvi novērtētu risku, jo īpaši gadījumos, kad nav pieejama informācija par nelaimes gadījumu.

**7. Iekšējie auditi**

**7.1.** Sabiedrībām jāveic iekšējie krasta un kuģa auditi periodos, kas nepārsniedz 12 mēnešus, lai pārbaudītu, vai krasta un kuģa darbības atbilst *SMS*. Ārkārtējos apstākļos, kā to dokumentējusi sabiedrība, šo periodu var pagarināt, bet ne ilgāk par trim mēnešiem. Šīs iekšējās apstiprināšanas būtu jāsagatavo un jāveic saskaņā ar sabiedrības noteiktajām procedūrām. Procedūrās jāiekļauj vismaz šādi elementi:

**7.1.1.** pienākumi;

**7.1.2.** kompetences un auditoru izraudzīšanās;

**7.1.3.** audita ieplānošana;

**7.1.4.** audita sagatavošana un plānošana;

**7.1.5.** audita izpilde;

**7.1.6.** audita ziņojums un

**7.1.7.** koriģējošās darbības izpildes kontrole.

**8. Kvalifikācijas, mācības un pieredze**

**8.1.** *ISM* kodeksā ir noteikts, ka sabiedrībai jānodrošina, ka viss sabiedrības *SMS* iesaistītais personāls pietiekami izprot attiecīgos noteikumus, tiesību aktus, kodeksus un pamatnostādnes. Sabiedrībai jānodrošina, ka visam personālam ir nodrošināta kvalifikācija, mācības un pieredze, kas var būt nepieciešama *SMS* atbalstam. Visām personām, kas veic iekšējo auditu, jābūt sekmīgi pabeigušām atbilstošus auditoru mācību kursus.

**9. Sabiedrības pienākumi**

Sabiedrībai, kas ir pārņēmusi visus kodeksā noteiktos pienākumus un atbildību, jābūt atbilstošiem resursiem (piemēram, tehniskiem, finanšu un cilvēkresursiem), lai nodrošinātu drošības vadības mērķu sasniegšanu. Ar *ISM* saistītiem uzdevumiem, kurus veic sabiedrības filiāles vai ārējas struktūras, ir jābūt izklāstītiem *SMS*. Sabiedrībai jāpārbauda, vai visi ar *ISM* saistītie uzdevumi tiek veikti saskaņā ar noteiktajām procedūrām.

**MSC-MEPC.7/Circ.6**

*pieņemts 2007. gada 19. oktobrī*

Norādījumi par kvalifikāciju, apmācību un pieredzi, kas nepieciešama norīkotās personas pienākumu pildīšanai saskaņā ar Starptautiskā drošības vadības (*ISM*) kodeksa noteikumiem

**1. Ievads**

Šie norādījumi attiecas uz personām, kas uzņemas norīkotās personas pienākumus saskaņā ar *Starptautiskā drošības vadības* (*ISM*) *kodeksa* noteikumiem.

**2.****Kvalifikācija**

**2.1.** Norīkotajai personai jābūt vismaz šādai formālajai izglītībai:

**2.1.1.** augstākās izglītības iestādē iegūtai administrācijas vai tās atzītas organizācijas atzītai kvalifikācijai attiecīgajā vadības, inženierzinātņu vai eksakto dabaszinātņu nozares jomā vai

**2.1.2.** sertificēta kuģa virsnieka kvalifikācijai un pieredzei jūrā saskaņā ar *1978. gada Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem* (*STCW*), ar grozījumiem, vai

**2.1.3.** citai formālai izglītībai un ne mazāk kā trīs gadu praktiskai pieredzei augstākās amatpersonas līmenī kuģa vadības operācijās.

**3.** **Mācības**

**3.1.** Norīkotajai personai jābūt apguvušai mācības par drošības vadības elementiem saskaņā ar *ISM* kodeksa prasībām, jo īpaši attiecībā uz:

**3.1.1.** zināšanām par *ISM* kodeksu un tā izpratni;

**3.1.2.** obligātajām normām un noteikumiem;

**3.1.3.** piemērojamiem kodeksiem, pamatnostādnēm un standartiem attiecīgā gadījumā;

**3.1.4.** pārbaužu, aptauju, izvērtējuma un ziņojumu novērtējuma metodēm;

**3.1.5.** drošas vadības tehniskajiem vai darbības aspektiem;

**3.1.6.** atbilstošām zināšanām par kuģošanu un darbībām uz kuģa;

**3.1.7.** piedalīšanos vismaz vienā ar jūrniecību saistītā vadības sistēmas auditā un

**3.1.8.** efektīvu saziņu ar kuģa personālu un augstāko vadību.

**4. Pieredze**

**4.1. Norīkotajai personai jābūt pieredzei par to, kā:**

**4.1.1.** iepazīstināt ar *ISM* jautājumiem visaugstāko vadības līmeni un gūt pastāvīgu atbalstu drošības vadības sistēmas uzlabošanai;

**4.1.2.** noteikt, vai drošības vadības sistēmas elementi atbilst *ISM* kodeksa prasībām;

**4.1.3.** noteikt drošības vadības sistēmas efektivitāti sabiedrībā un kuģī, izmantojot noteiktus iekšējā audita un vadības pārskata principus, lai nodrošinātu atbilstību normām un noteikumiem;

**4.1.4.** novērtēt drošības vadības sistēmas efektivitāti, lai nodrošinātu atbilstību citām normām un noteikumiem, kas nav ietverti konvencionālajās un klasifikācijas apskatēs, un radītu iespēju veikt apstiprināšanu attiecībā uz atbilstību šīm normām un noteikumiem;

**4.1.5.** novērtēt, vai ir ņemta vērā drošā prakse, ko ieteikusi Organizācija, administrācijas, klasifikācijas sabiedrības, citas starptautiskas struktūras un jūrniecības nozares organizācijas, lai veicinātu to, ka tiek ņemta vērā drošības kultūra, un

**4.1.6.** apkopot un analizēt datus par bīstamiem gadījumiem, bīstamām situācijām, gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem, incidentiem un nelaimes gadījumiem un izmantot gūto pieredzi, lai uzlabotu drošības vadības sistēmu sabiedrībā un tās kuģos.

**5. Sabiedrībai noteiktās prasības un dokumentācija**

**5.1.** Sabiedrībai jānodrošina mācību kursi, kas paredzēti kvalifikācijas, mācību un pieredzes iegūšanai un izpratnei par atbilstošajām procedūrām saistībā ar atbilstību *ISM* kodeksam, tostarp praktiskas mācības un pastāvīga kvalifikācijas celšana. Sabiedrībai jāsniedz arī dokumentāri pierādījumi, ka norīkotajai personai ir nodrošināta attiecīgā kvalifikācija, mācības un pieredze, lai tā varētu veikt pienākumus saskaņā ar *ISM* kodeksa noteikumiem.

MSC-MEPC.7/Circ.7

*apstiprināts 2008. gada 10. oktobrī*

**Norādījumi ziņošanai par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem**

**1. Ievads**

**1.1.** *ISM* kodeksa nodaļā “Bīstamas situācijas” ir noteikta normatīva prasība, ka sabiedrībām jāizmeklē gandrīz notikuši nelaimes gadījumi. Papildus tam, ka ziņošana par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem ir obligāta prasība, tai ir arī pietiekami liels saimnieciskais un ekonomiskais pamatojums, jo tā var uzlabot kuģošanas līdzekļu un apkalpes sniegumu un daudzos gadījumos samazināt izmaksas. Gandrīz notikušu nelaimes gadījumu izmeklēšana ir drošības vadības sistēmu pastāvīgas uzlabošanas neatņemama daļa. To var sasniegt tikai tad, ja jūrnieki ir pārliecināti, ka šāda ziņošana neradīs soda pasākumus. Gandrīz notikušos nelaimes gadījumos gūtā pieredze palīdzēs uzlabot drošības stāvokli, jo gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem var būt tādi paši cēloņi kā zaudējumiem.

**1.2.** Lai sabiedrība varētu pilnīgi izmantot iespējamos ieguvumus, ko sniedz ziņošana par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem, jūrniekiem un krasta darbiniekiem ir jāsaprot gandrīz notikuša nelaimes gadījuma definīcija, lai nodrošinātu, ka tiek ziņots par visiem gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem. Sabiedrībai ir arī jābūt skaidrām nostādnēm par to, kā tā izturēsies pret personu, kura ziņos par gandrīz notikušu nelaimes gadījumu, un tajā iesaistītajām personām. Turpmāk sniegtajos norādījumos tiek ieteikts sabiedrībai ieviest “taisnīguma kultūras” pieeju, lai veicinātu ziņošanu par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem un šādu gadījumu izmeklēšanu.

**1.3.** “Taisnīguma kultūru” raksturo atbildīgas izturēšanās un uzticēšanās gaisotne, kurā cilvēki tiek mudināti sniegt būtisku, ar drošību saistītu informāciju, nebaidoties no atmaksas. Tomēr ir jānošķir pieņemama un nepieņemama rīcība. Nepieņemamas rīcības gadījumā nevar noteikti garantēt, ka personai nebūs jāsaskaras ar sekām.

**1.4.** Tā ir būtiska prasība, ka sabiedrībai skaidri jānosaka, kādos apstākļos tā garantēs soda neesību un konfidencialitāti. Sabiedrībai jānodrošina, ka visām iesaistītajām personām ir nodrošinātas mācības un informācija par tās “taisnīguma kultūras” pieeju attiecībā uz ziņošanu par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem un izmeklēšanu.

**2.** **Gandrīz notikuša nelaimes gadījuma definīcija**

**2.1.** *Gandrīz noticis nelaime gadījums* ir notikumu un/vai apstākļu kopums, kas varēja izraisīt zaudējumus. Šis zaudējums tika novērsts tikai tāpēc, ka nejaušības rezultātā tika pārtraukta notikumu un/vai apstākļu ķēde. Iespējamie zaudējumi varētu būt traumas cilvēkiem, kaitējums videi vai negatīva ietekme uz uzņēmējdarbību (piemēram, remonta vai detaļu aizstāšanas izmaksas, grafika kavējumi, līguma pārkāpumi, reputācijas zaudēšana).

**2.2.** Daži vispārīgi gandrīz notikušu nelaimes gadījumu piemēri palīdz labāk paskaidrot šo definīciju:

**2.2.1.** jebkurš notikums, kura rezultātā tiek īstenoti ārkārtas pasākumi, plāns vai reakcija un tādējādi novērsts zaudējums. Piemēram, ir izdevies izvairīties no gandrīz notikušas sadursmes, vai arī apkalpes loceklis ir divreiz pārbaudījis ventili un atklājis, ka piegādātājs ir nepareizi nolasījis spiediena rādījumu;

**2.2.2.** jebkurš notikums, kurā neparedzēts apstāklis varētu izraisīt nelabvēlīgas sekas, bet tās nenotiek. Piemēram, persona pārvietojas no vietas tieši pirms brīža, kad tajā no celtņa negaidīti izkrīt iekrautā krava, vai kuģis novirzās no kursa un nonāk vietā, kur parasti ir sekls ūdens, bet neuzskrien uz sēkļa, jo ir neparasti augsta sizīgijas plūdmaiņa;

**2.2.3.** jebkura apdraudējumu radoša vai bīstama situācija vai apstākļi, kas tiek atklāti tikai pēc tam, kad bīstamības vairs nav. Piemēram, kuģis droši iziet no piestāšanas ostas un pēc vairākām stundām ceļā atklāj, ka kuģa radio nav noregulēts uz ostas kapteiņa radiofrekvenci, vai arī tiek atklāts, ka *ECDIS* ekrāna mērogs neatbilst kartes un radara attēlu mērogam, projekcijai vai orientācijai.

**3. Šķēršļu pārvarēšana attiecībā uz ziņošanu par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem**

**3.1.** Ir daudz šķēršļu, kas saistīti ar ziņošanu par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem. Daudzos gadījumos par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem zina tikai iesaistītā(-ās) persona(-as), kas izvēlas ziņot vai neziņot par incidentu. Daži no galvenajiem šķēršļiem, kas kavē ziņošanu par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem, ir bailes tikt vainotam, disciplināri sodītam, apkaunotam vai uzskatītam par juridiski atbildīgu. Tie ir vairāk izplatīti organizācijā, kurai ir uz vainu vērsta kultūra. Citi šķēršļi ir neatbalstoša sabiedrības vadības attieksme, piemēram, vieglprātīga izturēšanās pret zināmiem trūkumiem, melošana par drošības jautājumu risināšanu un ziņošanas par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem neveicināšana, pieprasot jūrniekiem pašiem veikt izmeklēšanu savā brīvajā laikā.

**3.2.** Šos šķēršļus ļauj pārvarēt vadības iniciatīvas, piemēram, šādas:

**3.2.1.** “taisnīguma kultūras”, tostarp ziņošanas par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem, veicināšana sabiedrībā;

**3.2.2.** konfidencialitātes nodrošināšana attiecībā uz ziņošanu par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem, gan nosakot to sabiedrības politikas nostādnēs, gan arī “attīrot” analīzes un ziņojumus, lai to personu personas dati (informācija, kas ļauj identificēt personu), kuras saistītas ar gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem, tiktu dzēsti un paliktu konfidenciāli. Personas dati nebūtu jāglabā pēc izmeklēšanas un ziņošanas procesa pabeigšanas;

**3.2.3.** pietiekamu resursu nodrošināšana izmeklēšanai;

**3.2.4.** pēckontroles veikšana par ierosinājumiem un ieteikumiem saistībā ar ziņojumu par gandrīz notikušu nelaimes gadījumu. Kad ir pieņemts lēmums par saistībā ar ziņojumu izstrādāto ieteikumu īstenošanu vai neīstenošanu, par ziņojuma ieteikumiem būtu plaši jāinformē.

**4. Gandrīz notikušu nelaimes gadījumu izmeklēšanas process**

**4.1.** Par katru gandrīz notikušu nelaimes gadījumu ir jāapkopo vismaz turpmāk norādītā informācija:

**4.1.1.** kas un kā bija iesaistīts;

**4.1.2.** kas notika, kur, kad un kādā secībā;

**4.1.3.** kādi bija iespējamie zaudējumi un to iespējamā smaguma pakāpe;

**4.1.4.** cik liela bija zaudējumu īstenošanās iespējamība;

**4.1.5.** cik liela ir iespējamība, ka atkārtosies notikumu un/vai apstākļu ķēde, kas izraisīja gandrīz notikušu nelaimes gadījumu?

**4.2.** Atbilde uz šiem jautājumiem noteiks, vai nepieciešama padziļināta izmeklēšana vai pietiks ar virspusēju ziņojumu. Padziļināta izmeklēšana ir nepieciešama par tiem gandrīz notikušajiem nelaimes gadījumiem, kuri varētu atkārtoties un/vai kuriem varētu būt smagas sekas.

**4.3.** Kad ir pieņemts lēmums sākt pilnīgu izmeklēšanu, tiek pieņemti turpmāki lēmumi par nepieciešamo personāla līmeni, kā arī par to, kam jābūt atbildīgam un kādi resursi nepieciešami izmeklēšanas sekmīgai pabeigšanai. Turpmāk norādīti galvenie izmeklēšanas posmi.

**Informācijas vākšana par gandrīz notikušu nelaimes gadījumu**

**4.4.** Neatkarīgi no gandrīz notikuša nelaimes gadījuma būtības ir jāvāc šādu pamatkategoriju dati: iesaistītie cilvēki, papīra dokumenti, elektroniskie dati, fiziskie dati un koordinātas / atrašanās vieta. Šie dati ir ļoti svarīgi, lai gūtu izpratni par to, kas, kā un kurš bija saistīts ar gandrīz notikušo nelaimes gadījumu un – galu galā – konstatētu, kāpēc gandrīz notika nelaimes gadījums. Lai savāktu datus, intervē galveno personālu un vāc fiziskos, koordinātu un atrašanās vietas datus, izmantojot, piemēram, fotogrāfijas, reisa datu ieraksta ierīces ierakstus, kartes, žurnālus vai jebkādas bojātas sastāvdaļas. Turklāt būtu jāvāc informācija par ieviestajiem aizsardzības pasākumiem, lai aizsargātu personas uz kuģa un plašāku sabiedrību, kā arī par operētājsistēmām, kas ietekmē gandrīz notikušu nelaimes gadījumu.

**Informācijas analīze**

**4.5.** Datu analīzes metožu piemērošana palīdz noteikt, kāda informācija vēl ir jāsavāc, lai atbildētu uz atvērta tipa jautājumiem par gandrīz notikušu nelaimes gadījumu un tā cēloņiem. Tas ļauj efektīvāk savākt papildu datus. Šīs darbības galīgais mērķis ir identificēt visus cēloņfaktorus.

**Cēloņfaktoru identificēšana**

**4.6.** Šajā brīdī ir saprasts, kurš, kas, kur, kāpēc un kad bija saistīts ar gandrīz notikušo nelaimes gadījumu, kā arī ir identificētas cilvēku radītās kļūdas, struktūras/mehānismu/iekārtu/aprīkojuma problēmas un ārējie faktori, kas izraisīja gandrīz notikušu nelaimes gadījumu. Nākamajā posmā ir jācenšas labāk izprast cēloņfaktorus, kas veicināja gandrīz notikušu nelaimes gadījumu. Šim nolūkam var izmantot dažādas identifikācijas metodes, tostarp piemērot cēloņu taksonomiju. To var izmantot, lai rūpīgāk izpētītu acīmredzamākos cēloņus.

**Ieteikumu izstrāde un īstenošana**

**4.7.** Visiem sniegtajiem ieteikumiem ir jāattiecas uz visiem identificētajiem cēloņfaktoriem, lai tādējādi uzlabotu organizatoriskās un kuģa politikas nostādnes, praksi un procedūras. Atbilstošu ieteikumu īstenošana ir pamatnosacījums, lai novērstu vai samazinātu līdzīgu gandrīz notikušu nelaimes gadījumu vai nopietnāku zaudējumu atkārtošanās iespējamību.

**5. Izmeklēšanas pabeigšana**

**5.1.** Pēc izmeklēšanas procesa pabeigšanas ir jāsagatavo ziņojums (vai nu īss, vai apjomīgs atkarībā no veiktās analīzes pamatīguma un riska pakāpes), kā arī jāapkopo un jāsaglabā informācija tādā veidā, lai varētu analizēt turpmākās (ilgtermiņa) tendences.

**5.2.** Attiecībā uz ziņošanu par gandrīz notikušu nelaimes gadījumu un tā izmeklēšanu virsmērķis ir noteikt jomas, kas rada bažas, un veikt atbilstošas koriģējošas darbības, lai izvairītos no zaudējumiem nākotnē. Lai to izdarītu, ir svarīgi, lai tiktu izstrādāti, izplatīti un izlasīti ziņojumi un nodrošināta rīcība saskaņā ar tiem. Sabiedrības tiek mudinātas apsvērt, vai to ziņojums būtu izplatāms plašākai auditorijai.

**5.3.** Var paiet vairāki gadi, līdz tiek pamanītas drošības tendences, tāpēc ziņojumi ir jāarhivē un regulāri jāpārskata. Lai noteiktu tendences, ir jāņem vērā gan ziņojumi par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem, gan ziņojumi par faktiski notikušiem negadījumiem vai incidentiem. Visos gandrīz notikušu nelaimes gadījumu un negadījumu/incidentu ziņojumos ir konsekventi jāidentificē un jāsistematizē cēloņfaktori.

**Rezolūcija MSC.428(98)**

*pieņemta 2017. gada 16. jūnijā*

Jūrniecības kiberrisku vadība drošības vadības sistēmās

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS KOMITEJA,

ATZĪSTOT steidzamo vajadzību palielināt izpratni par kiberriska draudiem un par ievainojamību, lai tādējādi atbalstītu drošu un aizsargātu kuģošanu, kas ir noturīga pret kiberriskiem;

ATZĪSTOT ARĪ, ka administrācijām, klasifikācijas sabiedrībām, kuģu īpašniekiem un kuģu operatoriem, kuģu aģentiem, iekārtu ražotājiem, pakalpojumu sniedzējiem, ostām un ostu iekārtu uzturētājiem, kā arī visām citām jūrniecības nozares ieinteresētajām personām būtu jāpaātrina pasākumu veikšana kuģniecības aizsardzībai pret pašreizējiem un potenciālajiem kiberdraudiem un ievainojamību;

PATUROT PRĀTĀ dokumentu MSC-FAL.1/Circ.3 *Pamatnostādnes par jūras kiberrisku vadību*, kuru apstiprināja Atvieglošanas komiteja tās četrdesmit pirmajā sesijā (2017. gada 4.–7. aprīlī) un Kuģošanas drošības komiteja tās deviņdesmit astotajā sesijā (2017. gada 7.–16. jūnijā) un kurā sniegti tādi augsta līmeņa ieteikumi jūras kiberriska vadībai, ko var iekļaut pastāvošajos riska vadības procesos un kas papildina drošības un aizsardzības vadības praksi, kuru noteikusi šī organizācija;

ATSAUCOTIES UZ rezolūciju A.741(18), ar kuru Asambleja pieņēma *Starptautisko drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodeksu* (*Starptautisko drošības vadības* (*ISM*) *kodeksu*) un, cita starpā, atzina nepieciešamību atbilstīgi organizēt vadību, lai nodrošinātu, ka tā spēj rīkoties, lai palīdzētu kuģa apkalpei sasniegt un uzturēt augstus drošības un vides aizsardzības standartus;

ŅEMOT VĒRĀ *ISM* kodeksa mērķus, kas, cita starpā, ietver drošas prakses nodrošināšanu kuģu ekspluatācijā un drošu darba vidi, visu identificēto risku novērtēšanu kuģiem, personālam un videi, piemērotu drošības pasākumu noteikšanu un nepārtrauktu personāla drošības vadības prasmju uzlabošanu krastā un uz kuģa,

1. APSTIPRINA, ka apstiprinātā drošības vadības sistēmā jāņem vērā kiberriska vadība saskaņā ar *ISM* kodeksa mērķiem un funkcionālajām prasībām;

2. MUDINA administrācijas nodrošināt, ka kiberriski tiek pienācīgi izskatīti drošības vadības sistēmās ne vēlāk kā pirmajā ikgadējā sabiedrības atbilstības dokumenta pārbaudē pēc 2021. gada 1. janvāra;

3. ATZĪST, ka varētu būt nepieciešami piesardzības pasākumi, lai saglabātu noteiktu kiberriska vadības aspektu konfidencialitāti;

4. LŪDZ dalībvalstis iepazīstināt visas ieinteresētās personas ar šo rezolūciju.

**MSC-FAL.1/Circ.3**

*apstiprināts 2017. gada 5. jūlijā*

Pamatnostādnes par jūrniecības kiberrisku vadību

**1. Ievads**

**1.1.** Šajās pamatnostādnēs ir sniegti augsta līmeņa ieteikumi jūrniecības kiberriska vadībai. Šo pamatnostādņu izpratnē termins *jūrniecības kiberrisks* nozīmē riska pakāpi, kādā tehnoloģisko aktīvu apdraud iespējami apstākļi vai notikums, kas var izraisīt ar kuģniecību saistītas ekspluatācijas, drošības vai aizsardzības kļūmes tāpēc, ka ir bojāta, pazaudēta vai kompromitēta informācija vai sistēma.

**1.2.** Ieinteresētajām personām ir attiecīgi jārīkojas, lai aizsargātu kuģniecību pret pašreizējiem un potenciāliem draudiem un ievainojamību, kas saistīti ar kuģniecības procesu un sistēmu digitalizāciju, integrāciju un automatizāciju.

**1.3.** Lai iegūtu sīkāku informāciju un norādījumus par īpašu riska vadības procesu izstrādi un ieviešanu, šo pamatnostādņu lietotājiem jāiepazīstas ar dalībvalstu valdību un karoga administrāciju konkrētajām prasībām, kā arī attiecīgajiem starptautiskajiem un nozares standartiem un paraugpraksi.

**1.4.** Risku vadībai ir būtiska nozīme drošu uz aizsargātu kuģošanas operāciju veikšanā. Riska vadībā tradicionāli galvenā uzmanība ir tikusi pievērsta fiziskajām darbībām, tomēr pieaugošā paļaušanās uz digitalizāciju, integrāciju, automatizāciju un tīklā bāzētām sistēmām ir radījusi aizvien lielāku vajadzību pēc kiberrisku vadības kuģniecības nozarē.

**1.5.** Lai gan šo pamatnostādņu mērķis ir atbalstīt drošu un aizsargātu kuģniecību, kas ir noturīga pret kiberriskiem, sniegtos ieteikumus var iekļaut pastāvošajos riska vadības procesos. Šajā ziņā pamatnostādnes papildina drošības un aizsardzības vadības praksi, ko noteikusi šī organizācija.

**2. Vispārīga informācija**

**2.1. Priekšvēsture**

**2.1.1.** Kibertehnoloģijas ir kļuvušas būtiski nozīmīgas daudzu tādu sistēmu darbībā un vadībā, kas ir kritiski svarīgas kuģošanas drošībai un aizsardzībai un jūras vides pasargāšanai. Dažos gadījumos šīm sistēmām ir jāatbilst starptautiskajiem standartiem un karoga administrācijas prasībām. Tomēr ievainojamība, ko rada piekļuve šīm sistēmām, to savstarpēja savienošana vai tīkla izveidošana, var izraisīt kiberriskus, kas būtu jārisina. Ievainojamas sistēmas cita starpā var būt šādas:

**2.1.1.1.** tiltiņa sistēmas;

**2.1.1.2.** kravu apstrādes un vadības sistēmas;

**2.1.1.3.** dzeniekārtu un mehānismu vadības un jaudas kontroles sistēmas;

**2.1.1.4.** piekļuves kontroles sistēmas;

**2.1.1.5.** pasažieru apkalpošanas un vadības sistēmas;

**2.1.1.6.** pasažieriem paredzēti publiskie tīkli;

**2.1.1.7.** administratīvās un apkalpes labklājībai paredzētas sistēmas un

**2.1.1.8.** sakaru sistēmas.

**2.1.2.** Jāņem vērā atšķirība starp informācijas tehnoloģiju sistēmām un operētājtehnoloģiju sistēmām. Informācijas tehnoloģiju sistēmas var uzskatīt par tādām, kas datus galvenokārt izmanto informācijai. Operētājtehnoloģiju sistēmas var uzskatīt par tādām, kas datus galvenokārt izmanto fizikālu procesu kontrolei vai uzraudzībai. Turklāt jāapsver arī jautājumi par informācijas aizsardzību un datu apmaiņu šajās sistēmās.

**2.1.3.** Lai gan šīs tehnoloģijas un sistēmas ļauj sasniegt būtiski lielāku efektivitāti jūrniecības nozarē, tās vienlaikus arī rada risku kritiskām sistēmām un procesiem, kas saistīti ar kuģniecībai neatņemamu sistēmu darbību. Šos riskus var izraisīt ievainojamība, kas rodas kibersistēmu neatbilstošas darbības, integrācijas, uzturēšanas un projektēšanas rezultātā, kā arī tīšu un netīšu kiberdraudu dēļ.

**2.1.4.** Draudus rada ļaunprātīgas darbības (piemēram, uzlaušana vai ļaunprātīgas programmatūras ieviešana) vai nekaitīgu darbību neparedzētas sekas (piemēram, programmatūras uzturēšana vai lietotāja atļaujas). Parasti šīs darbības atklāj ievainojamās jomas (piemēram, novecojušu programmatūru vai neefektīvus ugunsmūrus) vai izmanto operatīvo vai informācijas tehnoloģiju ievainojamību. Efektīvā kiberriska vadībā jāņem vērā abi draudu veidi.

**2.1.5.** Ievainojamību var izraisīt neatbilstības sistēmu projektēšanā, integrācijā un/vai uzturēšanā, kā arī kiberdisciplīnas kļūdas. Kopumā gadījumi, kad tiek atklāta vai izmantota operatīvo un/vai informācijas tehnoloģiju ievainojamība tieši (piemēram, vājas paroles, kas sniedz neatļautu piekļuvi) vai netieši (piemēram, tīkla segregācijas trūkums), var ietekmēt drošību un konfidencialitāti, integritāti un informācijas pieejamību. Turklāt operatīvo un/vai informācijas tehnoloģiju ievainojamības atklāšana un izmantošana var ietekmēt drošību, jo īpaši tad, ja tiek kompromitētas kritiskās sistēmas (piemēram, tiltiņa navigācija vai galvenās dzeniekārtu sistēmas).

**2.1.6.** Efektīvā kiberriska vadībā jāņem vērā arī informācijas tehnoloģiju sistēmu ievainojamības atklāšanas vai izmantošanas ietekme uz drošību un aizsardzību. To var izraisīt tāds neatbilstošs savienojums ar operētājtehnoloģiju sistēmām vai tādas kļūdas operatīvā personāla vai trešo personu veiktajās procedūrās, kas var kompromitēt šīs sistēmas (piemēram, noņemamu datu nesēju, piemēram, atmiņas kartes, neatbilstoša izmantošana).

**2.1.7.** Papildu informācija par ievainojamību un draudiem ir atrodama 4. sadaļā minētajos papildu norādījumos un standartos.

**2.1.8.** Strauji mainīgās tehnoloģijas un draudi apgrūtina šo risku novēršanu tikai ar tehnisko standartu palīdzību. Tāpēc šajās pamatnostādnēs ir ieteikts attiecībā uz kiberriskiem izmantot elastīgu riska vadības pieeju, kas ir izstrādāta, vienkārši paplašinot pastāvošos drošības un aizsardzības vadības pasākumus.

**2.1.9.** Apsverot iespējamos draudu un ievainojamības avotus un ar tiem saistītās riska mazināšanas stratēģijas, būtu jāizvērtē vairāku kontroles iespēju izmantošana kiberriska vadībā, tostarp vadības kontrole, darbību vai procedūru kontrole, kā arī tehniskā kontrole.

**2.2. Piemērošana**

**2.2.1.** Šīs pamatnostādnes galvenokārt ir paredzētas visām kuģniecības nozares organizācijām, un tās ir izstrādātas, lai veicinātu drošības un aizsardzības vadības praksi kibertelpā.

**2.2.2.** Apzinoties, ka kuģniecības nozarē nav divu vienādu sabiedrību, šo pamatnostādņu saturs ir izklāstīts tik visaptveroši, lai tās varētu plaši piemērot. Attiecībā uz kuģiem, kuros ir neliels skaits kibersistēmu, var būt pietiekami izmantot tikai šīs pamatnostādnes, savukārt attiecībā uz kuģiem ar sarežģītām kibersistēmām var būt nepieciešamība izmantot rūpīgākus pasākumus un meklēt papildu resursus ar uzticamu nozares un valdības partneru starpniecību.

**2.2.3.** Šīs pamatnostādnes ir rekomendējošas.

**3. Kiberriska vadības elementi**

**3.1.** Šo pamatnostādņu izpratnē *kiberriska vadība* ir process, kurā tiek identificēts, analizēts un novērtēts kiberrisks un ziņots par to, kā arī veikti pasākumi, lai to atzītu, novērstu, pārvietotu vai mazinātu līdz pieņemamam līmenim, ņemot vērā darbību izmaksas un radītos ieguvumus ieinteresētajām pusēm.

**3.2.** Jūrniecības kiberriska vadības mērķis ir atbalstīt drošu un aizsargātu kuģniecību, kas ir funkcionāli noturīga pret kiberriskiem.

**3.3.** Efektīvai kiberriska vadībai jāsākas augstākās vadības līmenī. Augstākajai vadībai visos organizācijas līmeņos jānostiprina izpratne par kiberrisku un jānodrošina visaptveroša un elastīga kiberriska vadības organizēšana, kas darbojas nepārtraukti un tiek nepārtraukti novērtēta, izmantojot efektīvus atgriezeniskās saites mehānismus.

**3.4.** Viena no pieņemtajām pieejām iepriekšminētā sasniegšanai ir vispusīga organizācijas pašreizējo un vēlamo kiberriska vadības nostāju novērtēšana un salīdzināšana. Šāds salīdzinājums var atklāt nepilnības, kuras var novērst, un palīdzēt sasniegt riska vadības mērķus, izstrādājot kiberriska vadības plānu ar stingri noteiktām prioritātēm. Šī uz risku balstītā pieeja ļaus organizācijai vislabāk un visefektīvāk izmantot savus resursus.

**3.5.** Šajās pamatnostādnēs ir aprakstīti funkcionālie elementi, kas palīdz nodrošināt efektīvu kiberriska vadību. Šie funkcionālie elementi nav norādīti secīgi – tiem visiem jābūt vienlaicīgiem un nepārtrauktiem praksē un jātiek atbilstoši iekļautiem riska vadības sistēmā:

**3.5.1.** *identificēt* –noteikt personāla pienākumus un atbildību kiberriska vadības jomā un identificēt sistēmas, aktīvus, datus un spējas, kuru traucējumi rada risku kuģu ekspluatācijai;

**3.5.2.** *aizsargāt* –īstenot riska kontroles procesus un pasākumus, kā arī ārkārtas situāciju plānošanu, lai aizsargātos pret kibernotikumu un nodrošinātu kuģniecības operāciju nepārtrauktību;

**3.5.3.** *noteikt* –izstrādāt un īstenot pasākumus, kas vajadzīgi, lai laikus atklātu kibernotikumu;

**3.5.4.** *reaģēt* –izstrādāt un īstenot pasākumus un plānus, lai nodrošinātu noturību un atjaunotu sistēmas, kas vajadzīgas kuģniecības operācijām vai pakalpojumiem, kuru darbība tikusi traucēta kibernotikuma dēļ;

**3.5.5.** *atkopt* –noteikt pasākumus, lai dublētu un atjaunotu kibersistēmas, kas vajadzīgas kuģniecības operācijām, kuras ietekmē kibernotikums.

**3.6.** Šie funkcionālie elementi ietver efektīvas kiberriska vadības darbības un vēlamos rezultātus kritiskajās sistēmās, kas ietekmē jūras operācijas un informācijas apmaiņu un veido pastāvīgu procesu ar efektīviem atgriezeniskās saites mehānismiem.

**3.7.** Efektīvai kiberriska vadībai būtu visos organizācijas līmeņos jānodrošina atbilstošs izpratnes līmenis par kiberriskiem. Izpratnes un sagatavotības līmenim vajadzētu būt atbilstošam personas pienākumiem un atbildībai kiberriska vadības sistēmā.

**4.** **Paraugprakse kiberriska vadības īstenošanā**

**4.1.** Šeit izklāstītā pieeja kiberriska vadībai nodrošina pamatu labākai izpratnei par kiberriskiem un kiberrisku vadību, tādējādi dodot iespēju izstrādāt riska vadības pieeju, kas ļauj novērst kiberdraudus un ievainojamību. Lai iegūtu sīkākus norādījumus par kiberriska vadību, šo pamatnostādņu lietotājiem būtu jāiepazīstas arī ar dalībvalstu valdību un karoga administrāciju prasībām, kā arī attiecīgajiem starptautiskajiem un nozares standartiem un paraugpraksi.

**4.2.** Papildu pamatnostādnes un standarti var būt šādi, bet ne tikai:[[26]](#footnote-26)\*

**4.2.1.** Baltijas un starptautiskā jūrniecības padomes (*BIMCO*), Kruīza līniju starptautiskā asociācija (*CLIA*), Starptautiskā kuģniecības palāta (*ICS*), Sauskravas kuģu īpašnieku starptautiskā asociācija (*INTERCARGO*), Starptautiskā neatkarīgo tankkuģu īpašnieku asociācija (*INTERTANKO*), Starptautiskā naftas uzņēmumu jūras foruma (*OCIMF*) un Starptautiskā kuģošanas apdrošinātāju savienība (*IUMI* izstrādātās un atbalstītas pamatnostādnes par kiberdrošību uz kuģiem.

**4.2.2.** LVS EN ISO/IEC 27001 standarts “Informācijas tehnoloģija. Drošības paņēmieni. Informācijas drošības pārvaldības sistēmas. Prasības”. Kopīgi publicējusi Starptautiskā standartizācijas organizācija (ISO) un Starptautiskā elektrotehnikas komisija (*IEC*).

**4.2.3.** Amerikas Savienoto Valstu Nacionālā standartu un tehnoloģijas institūta izstrādātais standarts kritiskās infrastruktūras kiberdrošības uzlabošanai (*NIST* standarts).

**4.3.** Jāatsaucas uz norādījumu vai standartu jaunāko redakciju.

##### STARPTAUTISKAIS DROŠĪBAS VADĪBAS

##### (*ISM*) KODEKSS

2018. gada izdevums

**Kļūdu labojums**

##### Rezolūcija A.1118(30)

**4.3.** **Sākotnējā apstiprināšana**

*50. lappusē 4.3.4. punkta pirmajā teikumā svītro vārdu* “kuģu”.

Autortiesības © Starptautiskā Jūrniecības organizācija 2018 (Tirdzniecības numurs ID117E)

1. \* 1974. gada *SOLAS* konvencijas pielikuma IX nodaļu pieņēma 1994. gada *SOLAS* konferencē. Tas tika parakstīts 1998. gada 1. janvārī un stājās spēkā 1998. gada 1. jūlijā. Teksts tika grozīts ar rezolūciju MSC.99(73), kas pieņemta 2000. gada decembrī, un šie grozījumi stājās spēkā 2002. gada jūlijā. Tas tika grozīts arī ar rezolūciju MSC.194(80), kas pieņemta 2005. gada maijā, un šie grozījumi stājās spēkā 2009. gada 1. janvārī. [↑](#footnote-ref-1)
2. † T. i., “naftas tankkuģis, kas definēts 1978. gada Protokola 1. noteikuma I pielikumā, kurš attiecas uz 1973. gada Starptautisko konvenciju par piesārņojuma novēršanu no kuģiem”. [↑](#footnote-ref-2)
3. \* T. i., “kravas kuģis, kas uzbūvēts vai pielāgots un ko izmanto jebkura tāda šķidra produkta pārvadāšanai bez taras, kurš minēts Starptautiskā ķīmisko lejamkravu kodeksa 17. nodaļā”. [↑](#footnote-ref-3)
4. † T. i., “kravas kuģis, kas izgatavots vai pielāgots un ko izmanto, lai pārvadātu kādu beztaras sašķidrināto gāzi vai citus produktus, kuri uzskaitīti Starptautiskā Gāzes pārvadātāju kodeksa 19. pantā”. [↑](#footnote-ref-4)
5. ‡ Skat. rezolūciju MSC.79(70), kas attiecas uz to, kā interpretēt *SOLAS* konvencijas XII nodaļas noteikumus par papildu drošības pasākumiem attiecībā uz beramkravu kuģiem. [↑](#footnote-ref-5)
6. § Skat. dokumentu *Interim Scheme for the compliance of certain cargo ships and special purpose ships with the Management for the safe operation of ships* [Pagaidu shēma, lai nodrošinātu noteiktu kravas kuģu un speciālo kuģu atbilstību drošas kuģu ekspluatācijas vadībai] (MSC.1/Circ. 1231). [↑](#footnote-ref-6)
7. \* Kuģošanas drošības komiteja savā sešdesmit sestajā sesijā nolēma, ka mobilajām atkrastes urbšanas iekārtām, kam nav mehāniskās piedziņas, nav jāatbilst šīs nodaļas prasībām. [↑](#footnote-ref-7)
8. \* Skat. dokumentu *Procedures concerning ISM Code major non-conformities* [Procedūras saistībā ar novērotajām galvenajām neatbilstībām attiecībā uz *ISM* kodeksu] (MSC/Circ.1059-MEPC./Circ.401), dokumentu *IMO requirements on carriage of publications on board ships* [*IMO* prasības attiecībā uz publikācijām, kurām jābūt uz kuģiem] (MSC-MEPC.2./Circ.2) un *Pārskatītās pamatnostādnes par Starptautiskā drošības vadības (ISM) kodeksa īstenošanu* (rezolūcija A.1118(30)). [↑](#footnote-ref-8)
9. \* Grozīta ar MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) un MSC.353(92). [↑](#footnote-ref-9)
10. \* Skat. dokumentu *Procedures concerning observed ISM Code major non-conformities* [Procedūras saistībā ar novērotajām galvenajām neatbilstībām attiecībā uz *ISM* kodeksu] (MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401). [↑](#footnote-ref-10)
11. † Skat. dokumentu *List of codes, recommendations, guidelines and other safety- and security-related non-mandatory instruments* [Kodeksu, ieteikumu, pamatnostādņu un citu ar drošību un aizsardzību saistītu nesaistošo instrumentu saraksts] (MSC.1/Circ.1371). [↑](#footnote-ref-11)
12. \* Skat. *Pārskatītās pamatnostādnes, kas sabiedrībām ir jāņem vērā, praktiski īstenojot Starptautisko drošības vadības (ISM) kodeksu* (MSC-MEPC.7/Circ.8) (*skat.* 61.*lappusi*). [↑](#footnote-ref-12)
13. \* Skat. dokumentu *Guidance on the qualifications, training and experience necessary for undertaking the role of the deignated person under the provisions of the International Safety Management (ISM) Code* [Norādījumi par kvalifikāciju, apmācību un pieredzi, kas nepieciešama norīkotās personas pienākumu pildīšanai saskaņā ar Starptautiskā drošības vadības (*ISM*) kodeksa noteikumiem] (MSC-MEPC.7/Circ.6) (*skat.* 67.*lappusi*). [↑](#footnote-ref-13)
14. \* Skat. dokumentu *Principles of minimum safe manning* [Minimālā apkalpes sastāva komplektēšanas principi] (rezolūcija A.1047(27)). [↑](#footnote-ref-14)
15. \* Skat. dokumentu *Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies* [Pamatnostādnes attiecībā uz struktūru integrētai sistēmai ārkārtas situāciju plānošanai uz kuģa] (rezolūcija A.852(20), grozītas). [↑](#footnote-ref-15)
16. † Skat. dokumentu *Guidance on near-miss reporting* [Norādījumi ziņošanai par gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem] (MSC-MEPC.7/Circ.7). [↑](#footnote-ref-16)
17. \* Skat. dokumentu *List of certificates and documents required to be carried on board ships* [To sertifikātu un dokumentu saraksts, kuriem jābūt uz kuģiem], 2017 (FAL.2/Circ.131, MEPC.1/Circ.873, MSC.1/Circ.1586 un LEG.2/Circ.3). [↑](#footnote-ref-17)
18. \* Skat. Pārskatītās pamatnostādnes, kas administrācijām ir jāņem vērā, īstenojot Starptautisko drošības vadības (*ISM*) kodeksu] (rezolūcija A.1118(30)) (*skat. 41. lappusi*). [↑](#footnote-ref-18)
19. \* Ierakstiet vienu no šiem kuģu tipiem: pasažieru kuģis, ātrgaitas pasažieru kuģis, ātrgaitas kravas kuģis, beramkravu kuģis, naftas tankkuģis, ķīmijas tankkuģis, gāzes tankkuģis, mobila atkrastes urbšanas iekārta, cita tipa kravas kuģis. [↑](#footnote-ref-19)
20. \* Ja ir piemērojama. Atsauce uz attiecīgajiem noteikumiem 4.3. sadaļā “Sākotnējā apstiprināšana” *Pārskatītajās pamatnostādnēs, kas administrācijām ir jāņem vērā, īstenojot Starptautisko drošības vadības (ISM) kodeksu* (rezolūcija A.1118(0)). [↑](#footnote-ref-20)
21. \* Ierakstiet vienu no šiem kuģu tipiem: pasažieru kuģis, ātrgaitas pasažieru kuģis, ātrgaitas kravas kuģis, beramkravu kuģis, naftas tankkuģis, ķīmijas tankkuģis, gāzes tankkuģis, mobila atkrastes urbšanas iekārta, cita tipa kravas kuģis. [↑](#footnote-ref-21)
22. †Lieko svītrot. [↑](#footnote-ref-22)
23. \* Grozītas ar rezolūciju MC.208(81). [↑](#footnote-ref-23)
24. \* Grozīta ar rezolūciju MC.208(81). [↑](#footnote-ref-24)
25. \* Skatiet šo apkārtrakstu šajā publikācijā (*skat. 67. lpp.*). [↑](#footnote-ref-25)
26. \* Papildu pamatnostādnes un standarti ir norādīti nepilnīgā sarakstā, kurā ietvertie atsauces dokumenti palīdzēs šo pamatnostādņu lietotājiem iegūt sīkāku informāciju. Atsaucē izmantotos norādījumus un standartus nav izdevusi Organizācija, un šo pamatnostādņu lietotāji var izmantot tos pēc saviem ieskatiem. [↑](#footnote-ref-26)