Международная Конвенцияо подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ)(Лондон, 7 июля 1978 г.)

Стороны настоящей Конвенции,

желая содействовать усилению охраны человеческой жизни и сохранности имущества на море, а также защиты морской среды путем установления с общего согласия международных норм подготовки и дипломирования моряков и несения вахты;

считая, что лучшим способом достижения этой цели является заключение Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты;

договорились о нижеследующем:

Статья I
Общие обязательства по Конвенции

1. Стороны обязуются осуществлять положения Конвенции и ее Приложение, которое составляет неотъемлемую часть Конвенции. Всякая ссылка на Конвенцию означает одновременно и ссылку на Приложение.

2. Стороны обязуются издавать все законы, декреты, приказы и правила и принимать все другие меры, необходимые для полного осуществления положений Конвенции в целях обеспечения того, чтобы с точки зрения охраны человеческой жизни и сохранности имущества на море, а также защиты морской среды, моряки на судах имели надлежащую квалификацию и были годны к выполнению своих обязанностей.

Статья II
Определения

В Конвенции, если специально не предусмотрено иное:

a) "Сторона" означает государство, для которого Конвенция вступила в силу;

b) "Администрация" означает правительство Стороны, под флагом которой судно имеет право плавания;

c) "диплом" означает действительный документ, как бы он ни назывался, выданный Администрацией или по ее поручению, либо признаваемый Администрацией и дающий право его владельцу на занятие должности, указанной в этом документе или разрешенной национальными правилами;

d) "владелец диплома" означает лицо, которое на законных основаниях владеет дипломом;

e) "Организация" означает Межправительственную морскую консультативную организацию (ИМКО);

f) "Генеральный секретарь" означает Генерального секретаря Организации;

g) "Морское судно" означает судно, иное, чем те, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости либо в районах действия портовых правил;

h) "Рыболовное судно" означает судно, используемое для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей или иных живых ресурсов моря;

i) "Регламент радиосвязи" означает Регламент радиосвязи, который является Приложением или рассматривается как Приложение к самой последней действующей Международной Конвенции электросвязи.

Статья III
Применение

Конвенция применяется к морякам, работающим на морских судах, имеющих право плавания под флагом Стороны, за исключением моряков, которые:

a) служат на военных кораблях, военно-вспомогательных судах или работают на иных судах, принадлежащих Государству, либо эксплуатируемых им и используемых исключительно для правительственной некоммерческой службы. Однако каждая Сторона путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба или эксплуатационным возможностям таких судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, должна обеспечивать, чтобы лица, работающие на таких судах, отвечали, насколько это целесообразно и практически возможно, требованиям Конвенции;

либо работают на:

b) рыболовных судах;

c) прогулочных яхтах, не занимающихся коммерческими перевозками;

или

d) деревянных судах примитивной конструкции.

Статья IV
Представление информации

1. Стороны в возможно короткий срок представляют Генеральному секретарю:

a) тексты законов, декретов, приказов, правил и иных документов, опубликованных по различным вопросам, охватываемым Конвенцией;

b) полные, где возможно, данные в отношении программы и срока обучения, а также национальные экзаменационные и иные требования для выдачи диплома в соответствии с Конвенцией;

c) достаточное количество образцов дипломов, выдаваемых в соответствии с Конвенцией.

2. Генеральный секретарь извещает все Стороны о любом представлении, полученном согласно подпункту a) пункта 1 настоящей Статьи и, в частности, направляет им по их просьбе для целей Статей IX и X любую информацию, представленную ему согласно подпункту b) и c) пункта 1 настоящей Статьи.

Статья V
Другие договоры и толкование

1. Все предыдущие ныне действующие между Сторонами договоры, конвенции и соглашения, относящиеся к нормам подготовки и дипломирования моряков и несению вахт, продолжают сохранять в течение своего срока действия полную силу в отношении:

a) моряков, к которым настоящая Конвенция не применяется;

b) моряков, к которым настоящая Конвенция применяется, но по вопросам, которые специально не предусмотрены ею.

2. Там, однако, где такие договоры, конвенции или соглашения противоречат положениям настоящей Конвенции, Стороны пересматривают свои обязательства по таким договорам, конвенциям и соглашениям с целью устранения противоречия между обязательствами по ним и обязательствами по настоящей Конвенции.

3. Все вопросы, которые специально не предусмотрены настоящей Конвенцией, остаются предметом законодательства Сторон.

4. Ничто в настоящей Конвенции не наносит ущерба кодификации и развитию морского права Конференцией по морскому праву Организации Объединенных Наций, созываемой в соответствии с Резолюцией 2750 C (XXV) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, а также нынешним или будущим притязаниям и правовым позициям любого Государства по вопросам морского права и в отношении природы и пределов юрисдикции прибрежного Государства и Государства флага.

Статья VI
Дипломы

1. Дипломы капитанов, лиц командного или рядового состава выдаются тем кандидатам, которые, к удовлетворению Администрации, отвечают требованиям в отношении работы, возраста, состояния здоровья, подготовки, квалификации и экзаменов согласно соответствующим положениям Приложения Конвенции.

2. Дипломы капитанов и лиц командного состава, выдаваемые в соответствии с настоящей Статьей, подтверждаются выдающей их Администрацией по форме, предписанной Правилом I/2 Приложения. Если подтверждение составлено не на английском языке, то оно должно содержать перевод на этот язык.

Статья VII
Положения переходного периода

1. Профессиональный стандартный диплом или диплом для работы в должности, на занятие которой Конвенцией требуется диплом, практика который до вступления в силу Конвенции для Стороны выдан в соответствии с законами такой Стороны или Регламента радиосвязи, признается действительным для работы в такой должности и после вступления в силу Конвенции для этой Стороны.

2. В течение не более пяти лет после вступления в силу Конвенции для Стороны, ее Администрация может продолжать выдачу стандартных дипломов в соответствии с установившейся практикой. Такие дипломы признаются действительными для целей Конвенции. В течение этого переходного периода такие дипломы выдаются только морякам, которые начали свою работу на судах по определенной специальности, к которой относятся такие дипломы, до вступления в силу настоящей Конвенции для этой Стороны. Администрация обеспечивает, чтобы все другие кандидаты на получение диплома сдавали экзамены и были владельцами дипломов в соответствии с положениями Конвенции.

3. Сторона в течение двух лет после вступления в силу для нее настоящей Конвенции может выдавать диплом практика морякам, которые не имеют либо соответствующего диплома по Конвенции, либо стандартного диплома, выданного согласно национальным законам до вступления в силу Конвенции для такой Стороны, но которые:

a) проработали на море в должности, для которой они добиваются получения диплома практика, не менее трех лет в пределах семи лет, предшествующих вступлению в силу настоящей Конвенции для этой Стороны;

b) представили доказательства того, что они работали удовлетворительно;

c) отвечают требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, включая зрение и слух, учитывая при этом их возраст в момент подачи заявления.

Для целей настоящей Конвенции диплом практика, выданный на основании настоящего пункта, рассматривается как эквивалент диплому, выданному на основании положений Конвенции.

Статья VIII
Льготное разрешение

1. В случаях исключительной необходимости Администрации, если, по их мнению, это не создает опасности для людей, имущества или окружающей

среды, могут выдавать льготное разрешение, позволяющее определенному моряку работать на определенном судне в течение определенного срока, не превышающего шести месяцев, в должности, на занятие которой он не имеет соответствующего диплома, при условии, что лицо, которому выдается льготное разрешение, для занятия вакантной должности, должно иметь квалификацию, отвечающую требованиям Администрации в отношении обеспечения безопасности. Такое разрешение предоставляется для занятия должности радиоспециалиста или радиотелефониста лишь при условиях, предусмотренных соответствующими положениями Регламента радиосвязи. Однако капитану или старшему механику льготное разрешение выдается лишь при форсмажорных обстоятельствах и только на возможно короткий срок.

2. Любое льготное разрешение на занятие какой-либо должности выдается только лицу, на законных основаниях являющемуся владельцем диплома для занятия должности одной ступенью ниже. Если по Конвенции не требуется диплома для занятия должности ступенью ниже, льготное разрешение может быть выдано лицу, чья квалификация и опыт, по мнению Администрации, явно соответствуют требованиям для замещения такой должности, причем если такое лицо не имеет соответствующего диплома, оно должно пройти принятую Администрацией проверку, для подтверждения того, что выдача такого льготного разрешения не может снизить уровень безопасности. Кроме того, Администрация обеспечивает как можно скорее занятие упомянутой должности владельцем надлежащего диплома.

3. Стороны как можно скорее после первого января каждого года направляют доклад Генеральному секретарю, содержащий сведения об общем количестве льготных разрешений в отношении каждой должности, для которой требуется диплом, выданных в течение года на морские суда, и данные о количестве таких судов валовой вместимостью отдельно до и свыше 1600 рег.т.

Статья IX
Эквиваленты

1. Конвенция не запрещает Администрации сохранять или принимать иные методы теоретической и практической подготовки, включая те, которые охватывают вопросы работы на судне и организации судовой службы, специально учитывающие технический прогресс, особые типы судов и виды перевозок, при условии, что опыт работы на судне, уровень знаний и квалификация в отношении навигационного и технического управления судном и обращения с грузом обеспечивают степень безопасности на море и дают эффект в части предотвращения загрязнения, по меньшей мере эквивалентные требованиям настоящей Конвенции.

2. Сведения о таких методах в возможно короткий срок представляются Генеральному секретарю, который рассылает их всем Сторонам.

Статья X
Контроль

1. Суда, не считая исключаемых Статьей III, при нахождении в портах Стороны

подчиняются контролю, осуществляемому должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, с целью проверки того, что все работающие на них моряки, которые по Конвенции должны быть владельцами дипломов, являются такими владельцами дипломов или имеют соответствующие льготные разрешения. Эти дипломы должны признаваться, если нет очевидных оснований полагать, что диплом был получен незаконным путем или владелец диплома не является тем лицом, которому он был первоначально выдан.

2. В случае обнаружения недочетов согласно пункту 1 или порядку, указанному в Правиле 1/4 "Порядок контроля", осуществляющее контроль должностное лицо немедленно уведомляет в письменной форме капитана судна и Консула или, если консула не имеется, ближайшего дипломатического представителя либо морские власти Государства, под флагом которого судно имеет право плавания, для принятия соответствующих мер. Такое уведомление должно содержать подробные сведения об обнаруженных недочетах и основания, по которым Сторона считает, что эти недочеты создают опасность для людей, имущества и окружающей среды.

3. При осуществлении контроля согласно пункту 1 недочеты, упомянутые в пункте 3 Правила 1/4, не устранены, и установлено, что, принимая во внимание размер и тип судна, а также протяженность и характер рейса, этим создается опасность для людей, имущества или окружающей среды, осуществляющая контроль Сторона принимает меры, чтобы судно не вышло в море до тех пор, пока такие требования не будут выполнены настолько, чтобы считать такую опасность устраненной. О фактах, касающихся принятых мер, немедленно сообщается Генеральному секретарю.

4. При осуществлении контроля согласно настоящей Статье принимаются все возможные меры, чтобы избежать необоснованного задержания или необоснованной отсрочки отхода судна. Если судно необоснованно задержано или его отход необоснованно отсрочен, оно имеет право на компенсацию понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

5. Настоящая Статья применяется, поскольку это может быть необходимым, для того, чтобы судам, имеющим право плавания под флагом Государства, не являющегося Стороной, не создавать более благоприятных условий, чем судам, имеющим право плавания под флагом Стороны.

Статья XI
Содействие техническому сотрудничеству

1. Стороны Конвенции по консультации с Организацией и при ее содействии оказывают поддержку тем из Сторон, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи в отношении:

a) обучения административного и технического персонала;

b) учреждения заведений для подготовки моряков;

c) оснащения оборудованием и пособиями учебных заведений;

d) разработки соответствующих программ подготовки, включая прохождение практики на морских судах; и

e) принятия других мер по повышению квалификации моряков; предпочтительно на национальной, субрегиональной или региональной основе для дальнейшего благоприятствования осуществлению целей и задач Конвенции, учитывая при этом конкретные нужды развивающихся стран в этом отношении.

2. Организация со своей стороны будет соответствующим образом продолжать прилагать усилия в вышеупомянутых направлениях по консультации или в сотрудничестве с другими международными организациями и, в частности, с Международной организацией труда.

Статья XII
Поправки

1. В Конвенцию могут быть внесены поправки посредством одной из двух следующих процедур:

a) поправки после рассмотрения в Организации:

(i) Предлагаемая Стороной поправка представляется Генеральному секретарю, который рассылает ее всем членам Организации, всем Сторонам и Генеральному директору Международного бюро труда (МБТ) не менее, чем за шесть месяцев до ее рассмотрения;

(ii) представленная и разосланная таким образом поправка передается на рассмотрение Комитету по безопасности на море Организации;

(iii) Стороны, независимо от того, являются они членами Организации или нет, имеют право на участие в работе Комитета по безопасности на море при рассмотрении и одобрении им поправок;

(iv) поправки одобряются большинством в две трети Сторон, присутствующих и голосующих в Комитете по безопасности на море, состав которого расширен, как это предусмотрено подпунктом a) (iii) (далее - расширенный Комитет по безопасности на море) при условии, что в момент голосования присутствует не менее одной трети Сторон;

(v) одобренные таким образом поправки направляются Генеральным секретарем всем Сторонам для принятия;

(vi) поправка к Статье настоящей Конвенции считается принятой в дату, в которую она принята двумя третями Сторон;

(vii) поправка к Приложению считается принятой:

1) по истечении двух лет с даты, в которую она направлена Сторонами для принятия; или

2) по истечении иного срока, который не должен быть менее одного года, если он устанавливается большинством в две трети Сторон, присутствующих и голосующих в расширенном Комитете по безопасности на море во время ее

одобрения;

однако поправка считается непринятой, если в течение установленного срока более одной трети Сторон или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости мирового торгового флота судов 100 и более рег.т., заявят Генеральному секретарю, что они возражают против такой поправки;

(viii) поправка к Статье вступает в силу для тех Сторон, которые ее приняли по истечении шести месяцев с даты, в которую она считается принятой, а для каждой Стороны, которая примет ее после этой даты - по истечении шести месяцев с даты ее принятия такой Стороной;

(ix) поправка к Приложению вступает в силу для всех Сторон по истечении шести месяцев с даты, в которую она считается принятой, за исключением тех, которые сделали заявление согласно подпункту a) (vii) о том, что они возражают против такой поправки и не отозвали такого заявления. До установленной даты вступления в силу поправки Сторона может уведомить Генерального секретаря, что она освобождает себя от введения в действие такой поправки на срок, не превышающий одного года, начиная с даты ее вступления в силу, или на такой большой срок, который может быть установлен большинством в две трети Сторон, присутствующих и голосующих в расширенном Комитете по безопасности на море во время одобрения поправки;

или

b) поправки путем созыва конференции:

(i) по просьбе Стороны, поддержанной не менее, чем одной третью Сторон, Организация созывает совместно или по консультации с Генеральным директором МБТ конференцию Сторон для рассмотрения поправок к Конвенции;

(ii) поправка, одобренная на такой конференции большинством в две трети присутствующих и голосующих Сторон, направляется Генеральным секретарем всем Сторонам для принятия;

(iii) если конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступает в силу в соответствии с условиями процедуры, предусмотренными для этой цели соответственно в подпунктах a) (vi) и a) (viii) или в подпунктах a) (vii) и a) (ix), причем ссылки в этих подпунктах на расширенный Комитет по безопасности на море означают ссылки на конференцию.

2. Заявление о принятии поправки или о возражении против нее либо уведомление согласно подпункту a) (ix) пункта 1 представляется в письменном виде Генеральному секретарю, который извещает все Стороны о таких представлениях и о дате их получения.

3. Генеральный секретарь извещает все Стороны о вступающих в силу поправках и о дате вступления в силу каждой из таких поправок.

Статья XIII
Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с 1 декабря 1978 г. по 30 ноября 1979 года, а затем - для присоединения. Любое Государство может стать Стороной путем:

a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;

b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или

c) присоединения.

2. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю соответствующего документа.

3. Генеральный секретарь информирует все Государства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, и Генерального директора Международного бюро труда (МБТ) о любом подписании или о сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении и о дате его сдачи на хранение.

Статья XIV
Вступление в силу

1. Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, в которую не менее двадцати пяти Государств, суммарная валовая вместимость морского флота которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости мирового торгового флота судов 100 и более рег.т., либо подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдадут на хранение соответствующие документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении в соответствии со Статьей XIII.

2. Генеральный секретарь информирует все Государства, подписавшие Конвенцию или присоединившиеся к ней, о дате ее вступления в силу.

3. Документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение в течение двенадцати месяцев, упомянутых в пункте 1, приобретает силу в дату вступления в силу Конвенции или в дату, наступающую по истечении трех месяцев с момента сдачи на хранение такого документа, если последняя дата наступит позднее.

4. Документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты вступления в силу Конвенции, приобретает силу по истечении трех месяцев с даты его сдачи на хранение.

5. Документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты, в которую поправка к Конвенции считается принятой на основании Статьи XII, относится к Конвенции с такой поправкой.

Статья XV
Денонсация

1. Конвенция может быть денонсирована любой Стороной в любое время по истечении пяти лет с даты вступления в силу Конвенции для этой Стороны.

2. Денонсация осуществляется путем письменного уведомления, направляемого Генеральному секретарю, который информирует все другие Стороны и Генерального директора Международного бюро труда (МБТ) о таком полученном уведомлении и о дате его получения, а также о дате вступления в силу такой денонсации.

3. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты получения Генеральным секретарем уведомления о денонсации или по истечении большего срока, который может быть указан в уведомлении.

Статья XVI
Сдача на хранение и регистрация

1. Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю, который направляет ее заверенные копии всем Государствам, подписавшим Конвенцию или присоединившимся к ней.

2. Как только Конвенция вступит в силу, Генеральный секретарь передаст ее текст Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со Статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья XVII
Языки

Конвенция составлена в одном экземпляре на русском, английском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Официальные переводы на арабский и немецкий языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с подписанным оригиналом.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали Конвенцию.

Совершено в Лондоне седьмого июля тысяча девятьсот семьдесят восьмого года.

Приложение

к Международной Конвенции

о подготовке и дипломировании моряков

и несении вахты 1978 года

(Лондон, 7 июля 1978 г.)

Глава I
Общие положения

Правило I/1
Определения

В настоящей Конвенции, если специально не предусмотрено иное:

a) "Правила" означают правила, содержащиеся в Приложении настоящей Конвенции;

b) "одобрен" (и его производные) означает одобрен Администрацией;

c) "капитан" означает лицо, командующее судном;

d) "лицо командного состава" означает члена экипажа, не являющегося капитаном, назначаемого таковым согласно национальному закону или правилам либо, за их отсутствием, согласно коллективному договору или обычаю;

e) "помощник капитана" (штурман) означает квалифицированное лицо командного состава несущее навигационную вахту;

f) "старший помощник капитана" означает лицо командного состава, следующее по должности после капитана, на которое возлагается командование судном в случае неспособности капитана командовать судном;

g) "механик" означает квалифицированное лицо командного состава, ответственное за несение вахты в машинном отделении;

h) "старший механик" означает старшего по должности механика, ответственного за судовую силовую установку;

i) "второй механик" означает механика, следующего по должности после старшего механика, на которого возлагается ответственность за судовую силовую установку в случае неспособности старшего механика нести такую ответственность;

j) "механик-стажер" означает лицо, проходящее подготовку, чтобы стать механиком, и назначаемое таковым согласно национальному закону или правилам;

k) "радиоспециалист" означает лицо, имеющее диплом оператора - радиотелеграфиста первого или второго класса либо общий диплом оператора радиосвязи морской подвижной службы, выдаваемый на основании положений Регламента радиосвязи, который работает на радиотелеграфной станции судна, на котором Международная конвенция по охране человеческой жизни на море требует иметь такую станцию;

l) "оператор-радиотелеграфист" означает лицо, имеющее соответствующий диплом, выдаваемый на основании положений Регламента радиосвязи;

m) "лицо рядового состава" означает члена экипажа судна, не являющегося капитаном или лицом командного состава;

n) "прибрежное плавание" означает плавание у берегов Стороны, как оно определено такой Стороной;

o) "пропульсивная мощность" означает мощность, выражаемую в киловаттах и указываемую в свидетельстве о регистрации судна или в ином официальном документе;

p) "обязанности по радиослужбе" охватывают, в зависимости от случая, несение радиовахты, технический уход и ремонт в соответствии с Регламентом радиосвязи, Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море и, по усмотрению Администрации, соответствующими рекомендациями Организации;

q) "нефтяной танкер" означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом нефти и нефтепродуктов;

r) "танкер-химовоз" означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом любого из жидких химических веществ, перечисленных в списке Правил постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические вещества наливом, разработанных Организацией;

s) "танкер-газовоз" означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом любого из сжиженных газов, перечисленных в списке Правил постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, разработанных Организацией.

Правило I/2
Содержание дипломов и форма подтверждения

1. Дипломы составляются на государственном языке или языках стран, где они выдаются. Если язык не является английским, то текст должен содержать перевод на такой язык.

2. В том, что касается радиоспециалиста и оператора-радиотелефониста, Администрации могут:

a) включать дополнительные знания, предписываемые соответствующими правилами настоящего Приложения Конвенции, в экзаменационную программу для выдачи диплома, отвечающего Регламенту радиосвязи; или

b) выдавать отдельный диплом, подтверждающий, что его владелец обладает дополнительными знаниями, предписываемыми настоящим Приложением Конвенции.

3. Форма подтверждения диплома, предусмотренная Статьей VI Конвенции, должна быть следующей:

Форма подтверждения дипломов

```
│                    Подтверждение диплома                    │
│                                                             │
│ (Государственный герб)                        (Государство) │
│                                                             │
│          Выдано на основании положений Международной        │
│            конвенции о подготовке и дипломировании          │
│               моряков и несении вахты 1978 г.               │
│                                                             │
│ *) Правительство /наименование государства/ удостоверяет, что │
│ Я, нижеподписавшийся, удостоверяю,                          │
│                                                             │
│ настоящий диплом (диплом N  .....)  **)  выдан  (фамилия,  имя, │
│ отчество владельца), который, как установлено, имеет квалификацию  в │
│ должном соответствии с положениями Правила .....  Международной │
│ конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахт  1978 │
│ г.  для  выполнения  обязанностей  .....  ***)  со   следующими │
│ ограничениями:                                              │
│                                                             │
│ Здесь указываются возможные                        (..... │
│ ограничения или пишется                            (..... │
│ "без ограничений"                                  (..... │
│                                                             │
│ Дата выдачи настоящего подтверждения .....                  │
│ Гербовая печать .....                                       │
│                                  (Фамилия и подпись надлежащим │
│                                   образом уполномоченного   │
│                                   должностного лица)        │
│                                                             │
│ Дата рождения владельца диплома: .....                      │
│ Подпись владельца диплома: .....                            │
│                                                             │
│ *) Выбрать нужное                                           │
│ **) Ненужное зачеркнуть                                     │
│ ***) Указать вид или класс диплома                          │
└─────────────────────────────────────────────────────────────┘
```

Правило I/3
Принципы, определяющие прибрежное плавание

1. Любая Сторона при определении прибрежного плавания для целей настоящей Конвенции не должна предъявлять к морякам, работающим на судах, имеющих право плавания под флагом другой Стороны и совершающих такое прибрежное плавание, требований в отношении подготовки, опыта и дипломов, более строгих, чем предъявляемые к морякам судов, имеющих право плавания под ее собственным флагом. Ни в коем случае такая Сторона не должна предъявлять к морякам, работающим на судах, имеющих право плавания под флагом другой Стороны, требований, более строгих, чем требования Конвенции в отношении судов, не совершающих прибрежного плавания.

2. Что же касается судов, имеющих право плавания под флагом какой - либо Стороны и регулярно совершающих прибрежное плавание у берегов другой Стороны, то Сторона, под чьим флагом судно имеет право плавания, должна предписывать требования, предъявляемые к морякам, работающим на таких

судах, в отношении подготовки, опыта и дипломов по меньшей мере равные требованиям, предъявляемым Стороной, у чьих берегов судно совершает плавание, при условии, что они не должны быть более строгими, чем требования Конвенции в отношении судов, не совершающих прибрежного плавания. Судно, плавание которого продолжается за пределами того, что какой-либо Стороной определено как прибрежное плавание, и которое заходит в воды, не охватываемые таким определением, должно выполнять требования Конвенции без каких-либо послаблений, предоставляемых согласно настоящему Правилу.

3. Сторона может предоставить судну, имеющему право плавания под ее флагом, послабления, предусмотренные положениями Конвенции в отношении прибрежного плавания, тогда такое судно совершает регулярное прибрежное плавание, как оно определено такой Стороной, у берегов Государства, не являющегося Стороной.

4. Ничто в настоящем Правиле ни коим образом не устанавливает пределов юрисдикции какого - либо государства, независимо от того, является оно Стороной Конвенции или нет.

Правило I/4
Порядок контроля

1. Контроль, осуществляемый согласно Статье X надлежащим образом на то уполномоченным должностным лицом, сводится к:

a) проверке в соответствии с пунктом 1 Статьи X того, что все, работающие на борту моряки, от которых по Конвенции требуется, чтобы они были владельцами дипломов, имеют действительные дипломы или действительные льготные разрешения;

b) оценке способности моряков судна соблюдать предписываемый Конвенцией порядок несения вахт для того, чтобы установить, имеются ли основания полагать, что такой порядок не соблюдается, поскольку во время нахождения в порту какой либо Стороны или на подходах к такому порту имело место следующее:

(i) судно участвовало в столкновении, имело посадку на мель или касание грунта; либо

(ii) судно, будучи на ходу, на якоре или у причала, допустило сброс веществ, который согласно международным конвенциям является незаконным; либо

(iii) судно производило ошибочное или опасное маневрирование, не придерживалось знаков навигационной обстановки или системы разделения движения судов.

2. Осуществляющее контроль должностное лицо в соответствии со Статьей X, в письменной форме сообщает капитану судна и соответствующему дипломатическому представителю Государства флага об обнаруженных им в результате осуществления контроля в соответствии с пунктом 1 какого - либо из следующих недочетов:

a) отсутствие у моряков, от которых требуется иметь дипломы, соответствующих действительных дипломов или действительных льготных разрешений;

b) невыполнение судном предписанных Государством флага требований, касающихся несения вахты на ходовом мостике или в машинном отделении;

c) отсутствие в составе вахты квалифицированного лица по обслуживанию оборудования и приборов, обеспечивающих безопасность плавания или предотвращение загрязнения;

d) отсутствие у капитана возможности обеспечить отдохнувшим составом первую при отходе в рейс и последующие сменяющие вахты.

3. Сторона может не выпускать судно согласно Статье X лишь тогда, когда не были приняты меры для устранения недочетов, упомянутых в подпункте a) пункта 2 в том, что касается дипломов капитана, старшего механика, лиц командного состава, несущих вахту на ходовом мостике или в машинном отделении, и, где требуется, радиоспециалиста, а также недочетов, упомянутых в подпункте b) пункта 2.

Глава II
Капитан - палубная команда

Правило II/1
Основные принципы несения ходовой навигационной вахты

1. Для непрерывного обеспечения должного уровня безопасности при несении ходовой навигационной вахты Стороны должны обращать внимание владельцев и операторов судов, капитанов и вахтенного персонала на соблюдение следующих принципов.

2. Капитан каждого судна обязан обеспечивать надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной вахты. Вахтенные помощники капитана, находящегося под общим руководством капитана, несут ответственность за безопасное судовождение во время своей вахты, особенно в те моменты, когда они предпринимают меры по избежанию столкновения или посадки на мель.

3. На всех судах должны приниматься во внимание изложенные ниже, но настоящим не ограничиваемые, основные принципы:

4. Организация вахты:

a) состав вахты в любой момент должен быть достаточным и соответствующим условиям и обстановке момента и учитывать необходимость обеспечения должного наблюдения.

b) при определении состава вахты на ходовом мостике, включая лиц рядового состава, должны, в частности, учитываться следующие факторы:

(i) непрерывное присутствие вахтенного персонала на ходовом мостике;

(ii) состояние погоды, видимость, а также светлое или темное время суток;

(iii) близость навигационных опасностей, наличие которых могут потребовать от вахтенного помощника выполнения дополнительных штурманских обязанностей;

(iv) использование и техническое состояние навигационных средств, таких как радиолокатор или радионавигационные средства, а также любое иное оборудование, влияющее на безопасность плавания;

(v) наличие на судне авторулевого;

(vi) любые необычные дополнительные обязанности ходовой навигационной вахты, которые могут быть вызваны особыми обстоятельствами работы судна.

5. Годность к выполнению обязанностей.

Вахта должна быть организована таким образом, чтобы усталость как командного, так и рядового состава не повлияла на эффективность несения вахты. Служба должна быть организована таким образом, чтобы личный состав при отходе в рейс и сменяющих вахт, получал бы достаточный отдых и был годен к несению вахты во всех иных отношениях.

6. Судовождение:

a) предстоящий рейс должен планироваться заранее с учетом всей имеющейся информации с предварительной проработкой возможных путей следования;

b) во время ходовой вахты для обеспечения плавания по заданному пути следует через достаточно частые промежутки времени проверять курс, местоположение и скорость судна, используя для этой цели любые имеющиеся навигационные средства;

c) вахтенный помощник капитана должен хорошо знать расположение всех судовых навигационных средств и средств обеспечения безопасности и уметь пользоваться ими, а также учитывать их эксплуатационные возможности;

d) вахтенный помощник капитана не может брать на себя и ему нельзя поручать выполнение никаких обязанностей, мешающих обеспечению безопасности плавания судна.

7. Навигационное оборудование:

a) вахтенный помощник капитана обязан обеспечивать максимально эффективное использование всего имеющегося в его распоряжении навигационного оборудования;

b) при использовании радиолокатора вахтенный помощник должен иметь в виду необходимость постоянного соблюдения положений, относящихся к использованию радиолокатора, которые содержатся в Международных правилах предупреждения столкновений судов в море;

c) в случае необходимости вахтенный помощник капитана должен решительно пользоваться рулем, судовыми машинами и звуковой сигнальной аппаратурой.

8. Обязанности и ответственность вахтенного помощника капитана:

a) вахтенный помощник капитана обязан:

(i) нести вахту на ходовом мостике и не оставлять его ни при каких обстоятельствах без должной замены;

(ii) продолжать нести ответственность за безопасность плавания судна, несмотря на присутствие на ходовом мостике капитана до тех пор, пока капитан специально не сообщит ему о принятии на себя такой ответственности и не убедится, что его распоряжение принято;

(iii) в случае возникновения любых сомнений относительно выбора мер обеспечения безопасности, поставить в известность капитана;

(iv) не передавать вахту сменяющему помощнику капитана, если имеются основания полагать, что последний, явно, не способен эффективно выполнять свои обязанности, в этом случае он должен уведомить капитана;

b) по заступлении на вахту удостовериться в счислимом или истинном местоположении судна, следовании заданным путем, курсом и скоростью и учесть любые навигационные опасности, ожидаемые во время несения вахты;

c) надлежащим образом фиксировать все действия, предпринятые во время вахты, имеющие отношение к плаванию судна.

9. Наблюдение.

Кроме осуществления надлежащего наблюдения в целях всесторонней оценки обстановки и риска столкновения, посадки на мель или иных навигационных опасностей, в обязанности наблюдателя входит обнаружение терпящих бедствие судов или самолетов, потерпевших кораблекрушение людей, аварийных судов и обломков. При наблюдении надлежит соблюдать следующее:

a) наблюдатель должен иметь возможность полностью уделять свое внимание наблюдению; ему нельзя поручать или выполнять никаких обязанностей, могущих помешать выполнению задачи наблюдения;

b) обязанности наблюдателя и рулевого различны; рулевой, стоящий на руле, не должен считаться наблюдателем; это положение не распространяется на малые суда при условии беспрепятственного кругового обзора с места рулевого и отсутствия ухудшения видимости в ночное время или каких - либо иных помех осуществлению надлежащего наблюдения. В дневное время вахтенный помощник капитана может оставаться единственным наблюдателем, при условии, что в каждом таком случае:

(i) ситуация тщательно оценена и нет сомнений в том, что единственный наблюдатель достаточен для обеспечения безопасности;

(ii) полностью учтены все сопутствующие факторы, включая, но не ограничиваясь этим:

- состояние погоды,

- видимость,

- интенсивность движения,

- близость навигационных опасностей,

- внимание, необходимое при плавании системами разделения движения судов или вблизи них;

(iii) имеется возможность немедленного усиления вахты в случае, когда этого потребует изменившаяся ситуация.

10. Плавание с лоцманом на борту.

Присутствие лоцмана на борту и выполнение им своих задач и обязанностей не освобождает капитана или вахтенного помощника капитана от их задач и обязанностей по обеспечению безопасности судна. Капитан и лоцман должны обмениваться информацией относительно плавания, местных условий и характеристик судна. Капитан и вахтенный помощник должны работать в тесном контакте с лоцманом и тщательно выверять местоположение судна и его движение.

11. Защита морской среды.

Капитан и вахтенный помощник капитана должны отдавать себе отчет в серьезных последствиях эксплуатационного или аварийного загрязнения морской среды и предпринимать все возможные меры предосторожности для предотвращения такого загрязнения особенно, когда это предусмотрено соответствующими международными и портовыми правилами.

Правило II/2
Обязательные минимальные требования для дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 200 и более рег. т.

Капитан и старший помощник капитана судов валовой вместимостью 1600 и более рег. т.

1. Капитану и старшему помощнику капитана каждого морского судна валовой вместимостью 1600 и более рег. т следует иметь соответствующий диплом.

2. Кандидат на получение диплома должен:

a) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно в отношении зрения и слуха;

b) отвечать требованиям для дипломирования в качестве вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью 200 и более рег. т и иметь одобренный стаж работы на судне в такой должности:

(i) для получения диплома старшего помощника капитана - не менее 18 месяцев; однако такой стаж может быть сокращен, но не более, чем до 12 месяцев, в случае прохождения специальной подготовки, которую Администрация считает эквивалентной по меньшей мере шестимесячному стажу работы в должности вахтенного помощника капитана;

(ii) для получения диплома капитана - не менее 36 месяцев; однако такой стаж может быть сокращен, но не более, чем до 24 месяцев, если из этого стажа 12 месяцев проработаны в должности старшего помощника капитана или если пройдена специальная подготовка, которую Администрация считает эквивалентной такому стажу работы на море;

c) сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации. В экзаменационные вопросы надлежит включать материал, изложенный в Приложении, однако Администрация может, если считает необходимым, вносить изменения в такие экзаменационные требования при дипломировании капитанов и старших помощников капитана судов ограниченных размеров, занятых в прибрежном плавании, принимая при этом во внимание последствия такого изменения для безопасности всех судов, которые могут встретиться при таком плавании.

Капитан и старший помощник капитана судов валовой вместимостью от 200 до 1600 рег. т.

3. Капитан и старший помощник капитана каждого морского судна валовой вместимостью от 200 до 1600 рег. т должен иметь соответствующий диплом.

4. Кандидат на получение диплома должен:

a) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно в отношении зрения и слуха;

b) (i) для получения диплома старшего помощника капитана отвечать требованиям, предъявляемым к вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 200 и более рег.т;

(ii) для получения диплома капитана отвечать требованиям, предъявляемым к вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 200 и более рег.т и иметь одобренный стаж работы на судне в этой должности не менее 36 месяцев; однако такой стаж может быть сокращен, но не более, чем до 24 месяцев, если из этого стажа 12 месяцев были проработаны в должности старшего помощника капитана или если пройдена специальная подготовка, которую Администрация считает эквивалентной такому стажу работы на море;

c) сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации. В экзаменационные вопросы надлежит включить материал, изложенный в Приложении, однако Администрация может, если считает целесообразным, вносить изменения в такие экзаменационные требования при дипломировании капитанов и старших помощников капитана судов, занятых в прибрежном плавании, и делать исключения из экзаменационных требований того материала, который неприменим в отношении такого плавания или таких судов, принимая при этом во внимание последствия такого изменения для безопасности всех судов, которые могут встретиться при таком плавании.

Общее.

5. Уровень знаний, требуемых согласно различным разделам Приложения, может меняться в зависимости от того, выдается ли диплом или дипломы капитана или старшего помощника капитана и от того, выдается ли диплом или дипломы для работы на судах валовой вместимостью 1600 и более рег. т или от 200 до 1600 рег. т.

Приложение к Правилу II/2 Минимальные знания, требуемые для получения дипломов капитана и старшего помощника капитана судов валовой вместимостью 200 и более рег. т.

1. Ниже приводится программа экзаменационных требований, предъявляемых к кандидатам на получение дипломов капитана или старшего помощника капитана судов валовой вместимостью 200 и более рег. т. Цель программы - расширить и углубить объем материала, содержащегося в Правиле II/4 "Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 200 и более рег. т". Принимая во внимание тот факт, что капитан несет непосредственную ответственность за безопасность судна, его пассажиров, экипажа и груза и что старшему помощнику капитана следует в любой момент быть готовым принять на себя такую ответственность, экзамены по указанным предметам должны выявить способность кандидатов усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасности судна.

2. Судовождение и определение местоположения судна.

a) Планирование рейса и плавание в любых условиях:

(i) с применением подходящих методов прокладки океанских путей;

(ii) в стесненных водах;

(iii) во льдах;

(iv) в условиях ограниченной видимости;

(v) системами разделения движения;

(vi) в районах с сильными приливами.

b) Определение местоположения:

(i) астрономическими методами, в том числе с использованием солнца, звезд, луны и планет;

(ii) с использованием береговых ориентиров, включая умение брать пеленги береговых знаков и средств навигационного ограждения таких, как маяки, знаки и буи, а также с использованием соответствующих морских карт,

извещений мореплавателям и иных пособий для проверки точности сделанных определений местоположения;

(iii) с использованием всех современных радионавигационных средств, требуемых Администрацией, обращая особое внимание на знание принципов работы таких средств, их ограничений, источников ошибок, на умение обнаружить неправильные показания, на владение методами коррекции для получения точного определения местоположения.

3. Несение вахты.

a) Показать основательные знания содержания, применения и целей Международных правил предупреждения столкновения судов в море, включая приложения, касающиеся безопасности судовождения.

b) Показать знание Правила II/1 - "Основные принципы несения ходовой навигационной вахты".

4. Радиолокационное оборудование.

Продемонстрировать, используя радиолокационный тренажер, а при его отсутствии - маневренный планшет, знание основ радиолокатора и умение пользоваться им, а также умение расшифровывать и анализировать полученную информацию, включая:

a) факторы, влияющие на работу и точность;

b) настройку и использование индикаторов;

c) обнаружение неправильных показаний, ложных эхо-сигналов, засветки от морской поверхности и т. д.;

d) расстояние и пеленг;

e) выявление опасных эхо-сигналов;

f) курс и скорость других судов;

g) время и расстояние кратчайшего сближения с судами, следующими пересекающимися и встречными курсами, или обгоняющими;

h) обнаружение изменений курса и скорости других судов;

i) влияние изменений курса и/или скорости своего судна;

j) применение Международных правил предупреждения столкновения судов в море.

5. Гиро- и магнитный компасы.

Умение определять и корректировать поправки гиро- и магнитного компасов, а также знание средств коррекции таких поправок.

6. Метеорология и океанография.

a) Продемонстрировать умение понимать и читать синоптическую карту и прогнозировать погоду с учетом местных особенностей;

b) Знание основных особенностей различных погодных систем, включая тропические циклоны и умение избегать их центра и опасных четвертей;

c) Знание океанических течений;

d) Умение пользоваться всеми необходимыми навигационными пособиями по приливам и течениям, включая пособия, издаваемые на английском языке.

e) Умение рассчитывать элементы приливов.

7. Маневрирование управление судном.

Маневрирование и управление судном в любых условиях, включая:

a) маневрирование при приближении к лоцманскому судну или станции с учетом погоды, состояния прилива, дистанции выбега и тормозного пути;

b) управление судном при плавании в реках, эстуариях и т. д. с учетом влияния течения, ветра и стесненных вод на управляемость;

c) маневрирование на мелководье с учетом уменьшения клиренса из - за эффекта проседания, бортовой и килевой качки;

d) взаимодействие между двигающимися судами, а также взаимодействие собственного судна с близлежащими банками (канальный эффект);

e) швартовка и отшвартовка при различных ветрах и течениях с использованием буксиров и без них;

f) выбор якорной стоянки; постановка на один или два якоря на стесненной якорной стоянке и факторы, влияющие на выбор необходимой длины якорной цепи;

g) ситуация "якорь не держит", очистка якоря;

h) постановка в сухой док поврежденного и неповрежденного судна;

i) управление судном в штормовых условиях, включая оказание помощи терпящему бедствие судну или самолету, и буксировку; средства удержания неуправляемого судна в безопасном положении относительно волны, уменьшение дрейфа и использование масла;

j) меры предосторожности при маневрировании во время спуска спасательных шлюпок или плотов в плохую погоду;

k) способы приема потерпевших на борт судна со спасательных шлюпок и плотов;

l) умение определять маневренные элементы основных типов судов с учетом особенностей их двигателей, обращая особое внимание на тормозные пути и циркуляции при различных осадках и скоростях;

m) важность плавания с уменьшенной скоростью для избежания повреждений, причиняемых попутной волной своего судна;

n) практические меры, предпринимаемые при плавании во льду или в условиях обледенения судна;

o) пользование системами разделения движения судов и маневрирование при плавании в них.

8. Остойчивость судна *) его устройство и борьба за живучесть.

a) понимание основных принципов теории и устройства судна и факторов, влияющих на посадку и остойчивость, а также мер, предпринимаемых для обеспечения безопасной посадки и остойчивости;

b) знание влияния повреждения и последующего затопления какого - либо отсека на посадку и остойчивость судна, а также контрмер, подлежащих принятию;

c) показать умение пользоваться информацией об остойчивости, о посадке и напряжениях, диаграммами счетными устройствами для расчета напряжений, включая знания о погрузке грузов и балластировке для сохранения напряжений корпуса в допустимых пределах;

d) общее знание основных конструктивных узлов судна и названий различных частей;

e) знание рекомендаций ИМКО, касающихся остойчивости судна.

9. Судовые силовые установки.

a) принципы работы судовых силовых установок;

b) судовые вспомогательные механизмы;

c) общее знание морских технических терминов.

10. Обработка и укладка грузов.

a) укладка и крепление грузов на судне, включая знание грузовых устройств;

b) погрузо-разгрузочные операции, обращая особое внимание на погрузку и разгрузку тяжеловесов;

c) международные правила и рекомендации, касающиеся перевозки

грузов, особенно Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ);

d) перевозка опасных грузов. Меры предосторожности при погрузочно - разгрузочных операциях и обеспечения их сохранности во время плавания;

e) практическое знание содержания и применения действующих руководств по безопасности танкеров;

f) практическое знание общих грузовых трубопроводов и насосных устройств;

g) термины и определения, используемые для описания свойств обычных нефтяных грузов, таких, как сырая нефть и продукты ее переработки;

h) правила предотвращения загрязнения; балластировка, очистка танков от жидкостей и газов;

i) порядок погрузки поверх остатков.

11. Пожаробезопасность и средства пожаротушения.

a) организация учебных пожарных тревог;

b) виды и химическая природа возгорания;

c) системы пожаротушения;

d) прохождение одобренного курса противопожарной подготовки;

e) знание правил, касающихся противопожарного оборудования и средств.

12. Действия в аварийной обстановке.

a) меры предосторожности при вынужденной преднамеренной посадке на мель;

b) меры, предпринимаемые до и после посадки на мель;

c) снятие судна с мели с посторонней помощью и своими силами;

d) меры, предпринимаемые после столкновения;

e) временная заделка течи;

f) меры защиты и безопасности пассажиров и экипажа при авариях;

g) устранение последствий повреждения и спасание судна после пожара или взрыва;

h) оставление судна;

i) аварийное управление, установка и применение временного рулевого управления и способы установки временного руля там, где возможно;

j) спасание людей с терпящего бедствие или гибнущего судна;

k) действия по тревоге "человек за бортом".

13. Медицинская помощь.

Должное умение применять на практике содержание следующих пособий:

a) Международного медицинского руководства для судов или соответствующих национальных пособий;

b) Медицинского раздела Международного свода сигналов;

c) руководства по оказанию первой медицинской помощи при возникновении несчастных случаев, связанных с опасными грузами.

14. Морское право.

a) знание международного морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той мере, в какой оно касается конкретных обязанностей и ответственности капитана, особенно в вопросах обеспечения безопасности и защиты морской среды. Особое внимание должно быть

обращено на знание:

(i) судовых свидетельств и иных документов, предусмотренных международными конвенциями, порядок их получения и срок действия;

(ii) обязанностей, вытекающих из соответствующих требований Международной конвенции о грузовой марке;

(iii) обязанностей, вытекающих из соответствующих требований Международной конвенции по охране человеческой жизни на море;

(iv) обязанностей, вытекающих из международных конвенций по предотвращению загрязнения с судов;

(v) морских санитарных деклараций; требований Международных правил здравоохранения;

(vi) обязанностей, вытекающих из Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море;

(vii) обязанностей, вытекающих из других международных документов, касающихся обеспечения безопасности судна, пассажиров, экипажа и груза;

b) объем знаний по национальному морскому законодательству остается на усмотрении Администрации, однако в него следует включать знание национальных мероприятий по выполнению международных соглашений и конвенций.

15. Руководство экипажем и обязанности по его подготовке.

Умение руководить экипажем, организовывать его работу и подготовку на судне.

16. Связь.

a) умение передавать и принимать сообщения с помощью световых сигналов азбуки Морзе и пользоваться Международным Сводом Сигналов; Кандидат на получение диплома капитана может не пересдавать экзамен по этим предметам в случае, когда Администрация проэкзаменовала его по этим предметам при получении дипломов на низшие должности.

b) знание порядка пользования радиотелефонной связью и умение пользоваться радиотелефонами, особенно для передачи сообщений о бедствии, срочных, безопасности и навигационных.

c) знание порядка подачи сигналов бедствия по радиотелеграфу, предписываемых Регламентом радиосвязи.

17. Спасение людей средствами собственного судна.

Должное знание правил использования спасательных средств (Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море), организации учений по оставлению судна; использование спасательных шлюпок, спасательных плотов и иных спасательных средств.

18. Поиск и спасание.

Должное знание руководства ИМКО для торгового судна по поиску и спасанию (МЕРСАР).

19. Демонстрация профессиональных навыков.

a) судовождение.

Продемонстрировать умение пользоваться секстаном, пеленгаторами, нанести точку, курс, пеленг.

b) Международные правила предупреждения столкновения судов в море:

(i) использование небольших макетов судов, несущих предписанные огни или знаки, либо огонькового тренажера;

(ii) маневренный планшет или радиолокационный тренажер.

c) радиолокатор:

(i) радиолокационный тренажер; или

(ii) маневренный планшет.

d) борьба с огнем:

Прохождение одобренного курса противопожарной подготовки.

e) связь:

Проверка умения принимать и передавать сообщения светом и на слух.

f) спасание людей средствами собственного судна:

Спуск и управление спасательной шлюпкой и другими спасательными средствами, включая надевание спасательных жилетов.

Правило II/3
Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана и капитана судов валовой вместимостью менее 200 рег. т.

1. Суда, не занятые в прибрежном плавании.

a) капитан каждого морского судна валовой вместимостью менее 200 рег. т, не занятом в прибрежном плавании, должен иметь диплом, признаваемый Администрацией, для работы в должности капитана судов валовой вместимостью от 200 до 1600 рег. т.;

b) вахтенный помощник капитана каждого морского судна валовой

вместимостью менее 200 рег. т, не занятого в прибрежном плавании, должен иметь соответствующий диплом для работы на судах валовой вместимостью 200 и более рег. т.

2. Суда, занятые в прибрежном плавании.

a) капитан

(i) капитан каждого морского судна валовой вместимостью менее 200 рег. т, занятого в прибрежном плавании, должен обладать соответствующим дипломом;

(ii) кандидат на получение такого диплома должен:

1) быть не моложе 20 лет;

2) иметь не менее 12 месяцев одобренного стажа работы в должности вахтенного помощника капитана;

3) отвечать требованиям Администрации в отношении надлежащих профессиональных знаний для работы на указанных судах, включая вопросы, изложенные в Приложении к настоящему правилу;

b) вахтенный помощник капитана

(i) вахтенный помощник капитана каждого морского судна валовой вместимостью менее 200 рег. т, занятого в прибрежном плавании, должен обладать соответствующим дипломом;

(ii) кандидат на получение такого диплома должен:

1) быть не моложе 18 лет;

2) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно в отношении зрения и слуха;

3) отвечать требованиям Администрации в отношении:

- успешного прохождения специальной подготовки, включающей достаточный стаж соответствующей работы на судне, установленный Администрацией; или

- иметь не менее, чем три года стажа одобренной работы на судне в составе палубной команды;

4) отвечать требованиям Администрации в отношении надлежащих профессиональных знаний для работы на указанных судах, включая вопросы, изложенные в Приложении.

3. Подготовка.

Подготовка для получения необходимых знаний и практического опыта должна основываться на Правиле II/1 - "Основные принципы несения ходовой навигационной вахты" и соответствующих международных правилах и рекомендациях.

4. Исключения.

Если Администрация считает, что в связи с размером судна и условиями плавания применение всех требований настоящего Правила и его Приложения не является необходимым или целесообразным, то она может с учетом этого освободить капитана и вахтенного помощника капитана такого судна или класса таких судов от соблюдения некоторых из требований, принимая при этом во внимание последствия такого освобождения для безопасности всех судов, которые могут встретиться при таком плавании.

Приложение к Правилу II/3 Минимальные знания, требуемые для получения диплома вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью менее 200 рег. т.

1. a) Знание следующего:

(i) плавания с использованием береговых ориентиров и, в необходимой степени, с использованием мореходной астрономии;

(ii) Международных правил предупреждения столкновения судов в мире;

(iii) Международного кодекса морской перевозки опасных грузов;

(iv) магнитного компаса;

(v) радиотелефонии и визуальной сигнализации;

(vi) мер противопожарной безопасности и средств пожаротушения;

(vii) мероприятий по спасанию людей собственного судна;

(viii) порядка действий в аварийных случаях;

(ix) маневрирования судна;

(x) остойчивости судна;

(xi) метеорологии;

(xii) судовых силовых установок малых судов;

(xiii) первой помощи;

(xiv) поиска и спасания;

(xv) мер по предотвращению загрязнения морской среды.

b) Помимо требований, указанных в подпункте a), обладать достаточными навыками правильного использования всех навигационных средств и оборудования, установленного на соответствующих судах.

c) Уровень знаний, требуемый по вопросам, указанным в подпунктах a) и b),

должен быть достаточным для обеспечения надлежащего выполнения помощником капитана своих обязанностей.

2. Капитан каждого морского судна валовой вместимостью менее 200 рег.т, помимо требований, изложенных в пункте 1, должен отвечать требованиям Администрации в отношении необходимых знаний для надлежащего и безопасного выполнения всех обязанностей капитана.

Правило II/4
Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 200 и более рег. т.

1. Вахтенный помощник капитана каждого морского судна валовой вместимостью 200 и более рег. т, должен иметь соответствующий диплом.

2. Кандидат на получение диплома должен:

a) быть не моложе 18 лет;

b) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно в отношении зрения и слуха;

c) иметь не менее трех лет одобренного стажа работы на судне в составе палубной команды, из которых не менее шести месяцев несения вахты на мостике под руководством дипломированного вахтенного помощника капитана. Администрация, однако, может заменить не более двух лет из такого одобренного стажа курсом специальной подготовки при условии, что убеждена, что такая подготовка по меньшей мере равноценна по своей значимости тому периоду стажа, который она заменяет;

d) сдачей экзаменов убедить Администрацию, что он имеет теоретические знания и практические навыки, соответствующие его обязанностям.

3. Дипломы для работы без ограничений.

В экзамен для получения дипломов без ограничения района плавания должна включаться проверка теоретических знаний и практических навыков кандидата по вопросам, изложенным в Приложении к настоящему Правилу.

4. Дипломы с ограничением.

Для получения дипломов для работы на судах, занятых в прибрежном плавании, Администрация может сделать исключение следующих вопросов из перечисленных в Приложении, принимая при этом во внимание последствия такого исключения для безопасности всех судов, которые могут встретиться при таком плавании:

a) мореходная астрономия;

b) радионавигационные системы, которые не покрывают прибрежное плавание.

5. Уровень знаний.

a) Обязательный уровень знаний по вопросам, изложенным в Приложении, должен быть достаточным для надежного выполнения вахтенным помощником капитана своих обязанностей по вахте.

b) Подготовка для получения необходимых теоретических знаний и практических навыков должна основываться на Правиле II/1 - "Основные принципы несения ходовой навигационной вахты" и соответствующих международных правилах и рекомендациях.

Приложение к Правилу II/4 Минимальные знания, требуемые для получения диплома вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью 200 и более рег. т.

1. Мореходная астрономия

Умение использовать небесные тела для определения местоположения судна и поправки компаса.

2. Плавание вблизи берегов.

a) Умение определить местоположение судна с помощью:

(i) береговых ориентиров;

(ii) средств навигационного ограждения, включая маяки, знаки и буи;

(iii) счисления с учетом ветров, приливов, течений и скорости по оборотам машины в минуту и по лагу.

b) Должное знание и навыки использования морских навигационных карт и пособий таких, как лоции, таблицы приливов, извещения мореплавателям, навигационные предупреждения, передаваемые по радио, и информация о путях плавания.

3. Судовождение с использованием радиолокатора.

Знание принципов радиолокации, умение пользоваться радиолокатором, расшифровывать и анализировать полученную информацию, включая следующее:

a) факторы, влияющие на работу и точность;

b) настройку и использование индикаторов;

c) обнаружение неправильных показаний, ложных эхо-сигналов, засветки от морской поверхности и т. д.;

d) расстояние и пеленг;

e) выявление опасных эхо-сигналов;

f) курс и скорость других судов;

g) время и расстояние кратчайшего сближения с судами, следующими пересекающимися и встречными курсами, или обгоняющими;

h) обнаружение изменений курса и скорости других судов;

i) влияние изменений курса и/или скорости своего судна;

j) применение Международных правил предупреждения столкновений судов в море.

4. Несение вахты.

a) Показать должные знания содержания, применения и целей Международных правил предупреждения столкновений судов в море, включая приложения, касающиеся безопасности судовождения.

b) Показать знание правила II/1 - "Основные принципы несения ходовой навигационной вахты".

5. Радионавигационные системы.

Отвечать требованиям Администрации в отношении умения определять местоположение судна с помощью радионавигационных средств.

6. Радиопеленгаторы и эхолоты.

Умение пользоваться такими приборами и правильно применять полученную информацию.

7. Метеорология.

Знание судовых метеорологических приборов и умение ими пользоваться. Знание характеристик различных систем погоды, порядка передачи сообщений и систем записи, а также умение пользоваться имеющейся информацией.

8. Гиро- и магнитный компасы.

Знание принципов действия гиро- и магнитного компасов, включая поправки и коррекцию. Представление о периферийных системах гирокомпаса; умение пользоваться и обслуживать основные типы гирокомпасов.

9. Авторулевой.

Знание различных систем этих приборов и их использование.

10. Радиотелефония и визуальная сигнализация.

a) Умение передавать и принимать сообщения по азбуке Морзе светом.

b) Умение пользоваться Международным сводом сигналов.

c) Знание порядка пользования радиотелефонной связью и умение пользоваться радиотелефоном, особенно для передачи сообщений о бедствии, срочных, о безопасности и навигационных.

11. Противопожарная и средства пожаротушения.

a) организация учебных пожарных тревог;

b) виды и химическая природа возгорания;

c) системы пожаротушения;

d) прохождение одобренного курса противопожарной подготовки.

12. Спасение людей средствами собственного судна.

Организация учений по оставлению судна: использование спасательных шлюпок, спасательных плотов и иных спасательных средств и их снабжения, включая переносную радиоаппаратуру и аварийные радиобуи - (EPIRB). Знание приемов выживания на море.

13. Действия в аварийной обстановке.

Знание вопросов, перечисленных в соответствующем Приложении действующего издания "Руководящего Документа" МОТ/ИМКО.

14. Маневрирование и управление судном.

Знание:

a) влияния различных значений дедвейта, осадки, посадки, скорости и клиренса на диаметр циркуляции и тормозной путь;

b) влияния ветра и течения на управляемость судна;

c) маневрирования при тревоге "человек за бортом";

d) влияния проседания, мелководья и подобных явлений;

e) надлежащих действий при постановке на якорь и швартовке.

15. Остойчивость судна.

a) Практическое знание и умение пользоваться информацией об остойчивости, посадке и напряжениях, счетными устройствами для расчета напряжений.

b) Знание основных действий, предпринимаемых в случае частичной потери плавучести.

16. Английский язык.

Достаточное знание английского языка, позволяющее лицу командного состава пользоваться картами и другими морскими пособиями, понимать метеорологическую информацию и сообщения о безопасности и эксплуатации судов, а также умение ясно выражать свои мысли при связи с другими судами или берегом. Умение понимать и использовать стандартный словарь -

разговорник ИМКО.

17. Устройство судна.

Общее знание основных структурных узлов судна и наименования его различных частей.

18. Обработка и укладка грузов.

Знание методов безопасной обработки и укладки грузов и влияние этих факторов на безопасность судна.

19. Медицинская помощь.

Практическое применение медицинских справочников и рекомендаций, даваемых по радио, включая умение принимать на этой основе действенные меры при несчастных случаях или заболеваниях, типичных для судовых условий.

20. Поиск и спасение.

Знание Руководства ИМКО для торгового флота по поиску и спасанию (МЕРСАР).

21. Предотвращение загрязнения морской среды.

Знание мер предосторожности, подлежащих соблюдению для предотвращения загрязнения морской среды.

Правило II/5
Обязательные минимальные требования по поддержанию и совершенствованию знаний и навыков капитанов и вахтенных помощников капитана.

1. Для подтверждения годности к работе на море дипломированный капитан или помощник капитана, работающий на море и собирающийся возвратиться на работу с берега на море, регулярно, но не более, чем через 5 лет должен доказывать Администрации:

(i) путем подтверждения того, что его стаж работы в качестве капитана или вахтенного помощника капитана составляет не менее одного года из последних пяти лет; или

(ii) путем подтверждения того, что он выполнял работу, связанную с обязанностями, соответствующими диплому, который он имеет, и рассматриваемую по меньшей мере как эквивалентную работе на море, предписываемой подпунктом b) (i) пункта 1; либо

(iii) путем:

- прохождения одобренной проверки;

- успешного окончания одобренных курсов; или

- работы на судне в должности сверхштатного вахтенного помощника капитана (дублера) в течение не менее трех месяцев непосредственно перед занятием должности в соответствии с имеющимся дипломом.

2. Администрация по консультации с заинтересованными должна составлять или способствовать составлению программ факультативных или обязательных курсов переподготовки и повышения квалификации для капитанов и помощников капитана, и особенно для возвращающихся на работу на море. Она должна обеспечивать возможность всем указанным лицам пройти такие курсы с учетом их опыта работы и выполняемых обязанностей. Такие курсы должны быть одобрены Администрацией и учитывать изменения в морской технике и поправки к соответствующим международным правилам и рекомендациям, касающимся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды.

3. Для продолжения работы на морских судах, для которых разработаны специальные международные требования подготовки, капитан и вахтенные помощники капитана должны успешно пройти соответствующие одобренные курсы подготовки.

4. Администрация должна обеспечивать все суда под ее юрисдикцией текстами недавних поправок к международным правилам по охране человеческой жизни на море и защите морской среды.

Правило II/6
Обязательные минимальные требования к лицам рядового состава, несущим ходовую навигационную вахту.

1. Минимальные требования к лицам рядового состава морского судна валовой вместимостью 200 и более рег. т, несущим ходовую навигационную вахту, изложены в пункте 2. За исключением лиц рядового состава судов ограниченных размеров эти требования не предъявляются ни к квалифицированным матросам *), ни к лицу рядового состава, который является единственным рядовым в составе ходовой навигационной вахты. Администрации могут потребовать дополнительной подготовки и квалификации для лица рядового состава, который является единственным рядовым в составе ходовой навигационной вахты.

2. Лицо рядового состава ходовой навигационной вахты на морском судне валовой вместимостью 200 и более рег. т должен:

a) быть не моложе 16 лет;

b) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно в отношении зрения и слуха;

c) отвечать требованиям Администрации в отношении того, что он:

(i) имеет одобренный стаж работы на море в том числе не менее шести месяцев, связанных, в частности, с выполнением обязанностей на ходовой навигационной вахте;

(ii) успешно прошел курс специальной подготовки либо до, либо во время работы на судне, который включает работу на судне продолжительностью не менее двух месяцев, отвечающую требованиям Администрации;

d) иметь практический опыт или подготовку, охватывающую:

(i) основные принципы пожаротушения, оказание первой помощи, обращение с индивидуальными спасательными средствами, опасности, грозящие здоровью и личной безопасности;

(ii) умение понимать команды и быть понятым вахтенным помощником капитана по вопросам, связанным с выполнением своих обязанностей;

(iii) уметь стоять на руле и выполнять команды, подаваемые на руль, а также достаточное для выполнения своих обязанностей знание гиро- и магнитного компасов;

(iv) умение вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение и докладывать приблизительное направление звукового сигнала, источника света или иного объекта в градусах или румбах;

(v) знакомство с переходом с автоматического управления судном на ручное и наоборот;

(vi) умение пользоваться соответствующими системами внутренней связи и аварийной сигнализации;

(vii) знание сигналов бедствия, подаваемых пиротехническими средствами;

(viii) знание своих обязанностей в аварийной обстановке;

(ix) знание судовой терминологии и определений применительно к своим обязанностям.

3. Практический опыт, стаж работы или подготовка, предусмотренная подпунктами c) и d) пункта 2 могут приобретаться путем выполнения обязанностей, связанных с несением ходовой навигационной вахты, но только если такие обязанности выполнялись под непосредственным руководством капитана, вахтенного помощника капитана или квалифицированного лица рядового состава.

4. Администрации должны обеспечивать выдачу официального документа каждому моряку, который благодаря практическому опыту или подготовке признается в соответствии с настоящим Правилом годным к работе в качестве рядового, входящего в состав ходовой навигационной вахты, либо выдачу надлежащего подтверждения для имеющегося у него документа.

Правило II/7
Основные принципы несения вахты в порту

1. В порту в обычных условиях капитан каждого судна, должным образом отшвартованного у причала или стоящего на якоре, должен обеспечивать несение соответствующей и надлежащей вахты в целях обеспечения безопасности.

2. При организации такой вахты надлежит принять во внимание положения "Рекомендации для помощников капитана о принципах несения вахты на судне в порту" и "Рекомендации и инструкции для механиков о принципах несения вахты на судне в порту", принятых Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 года.

Правило II/8
Обязательные минимальные требования, предъявляемые к вахте в порту на судах, перевозящих опасные грузы

1. На судне, перевозящем навалочные или наливные опасные грузы, независимо от того, являются они или могут стать взрывчатыми, легковоспламеняющимися, ядовитыми, вредными для здоровья или загрязняющими окружающую среду, капитан должен обеспечивать несение надежных палубной и машинной вахт, состоящих из всегда находящегося на борту лица или лиц командного и, где нужно, рядового состава должной квалификации, даже когда судно в порту надлежащим образом ошвартовано у причала или поставлено на якорь.

2. На судне, перевозящем иначе, чем навалом или наливом опасные грузы, независимо от того, являются они или могут быть взрывчатыми, легковоспламеняющимися, ядовитыми, вредными для здоровья или загрязняющими окружающую среду, при организации надежной вахтенной службы капитан должен полностью учесть характер, количество, упаковку и способ укладки опасного груза, а также любые необычные условия на борту, на прилегающих акватории и берегу.

3. При организации вахтенной службы надлежит полностью учитывать "Рекомендации для помощников капитана о принципах несения вахты на судне в порту" и "Рекомендации для механиков о принципах несения вахты на судне в порту", принятых Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 года.

Глава III
Машинная команда

Правило III/1
Основные принципы несения ходовой машинной вахты

1. Для непрерывного обеспечения должного уровня безопасности при несении ходовой машинной вахты стороны должны обращать внимание владельцев и операторов судов, капитанов, старших механиков и вахтенного персонала на соблюдение следующих принципов.

2. В настоящем Правиле термин "вахта" означает либо группу лиц, несущих службу, либо период ответственности механика, в т. ч., когда его непосредственное присутствие в машинном отделении может и не требоваться.

3. На всех судах должны приниматься во внимание изложенные ниже, но этим не ограничиваемые, основные принципы.

4. Общее.

a) Старший механик каждого судна обязан по согласованию с капитаном обеспечивать надлежащую организацию безопасности ходовой машинной вахты. При определении состава ходовой машинной вахты, в которую могут входить и соответствующие лица рядового состава, должны, в частности, учитываться следующие факторы:

(i) тип судна;

(ii) тип и состояние машин;

(iii) особые режимы работы, обусловленные такими факторами, как состояние погоды, ледовая обстановка, загрязненность воды, мелководье, аварийные случаи, устранение повреждений и борьба с загрязнением;

(iv) квалификация и опыт вахты;

(v) охрана человеческой жизни, безопасность судна, груза и порта, а также защита морской среды;

(vi) соблюдение международных, национальных и местных правил;

(vii) обеспечение нормальной эксплуатации судна.

b) Вахтенный механик под руководством старшего механика несет ответственность за осмотр, работу и испытание, по мере необходимости, всех машин, оборудования и снабжения, находящихся в его ведении. Вахтенный механик является представителем старшего механика и его основной обязанностью в течение всей вахты является надежная и эффективная работа машин, обеспечивающих безопасность судна, и уход за ними.

c) Старший механик по согласованию с капитаном должен заранее определить объем технического снабжения предстоящего рейса, принимая во внимание потребности в топливе, воде, смазочных материалах, химических веществах, расходных и иных запасных частях, инструментах, а также любые другие потребности.

5. Эксплуатация.

a) Вахтенный механик должен обеспечивать порядок несения вахты. Под его общим руководством лица рядового состава команды, если они несут вахту, обязаны участвовать в обеспечении надежной и эффективной работы главной силовой установки и вспомогательного оборудования.

b) При заступлении на ходовую машинную вахту надлежит замерять рабочие параметры и проверять состояние всех машин и взять на заметку все машины, которые работают плохо, могут в будущем работать плохо или нуждаются в особом уходе, а также уже принятые меры. В случае необходимости намечается план принятия дальнейших мер.

c) Вахтенный механик должен обеспечивать постоянный контроль за работой главной силовой установки и вспомогательных систем, проведение регулярных осмотров помещений машинного отделения и рулевого управления и принятие надлежащих мер для устранения любой обнаруженной неисправности.

d) В машинных отделениях с постоянным вахтенным обслуживанием вахтенный механик должен быть в любое время готов управлять главной силовой установкой, выполняя команды об изменении направления или скорости движения. В машинных отделениях без постоянной вахты вахтенный механик немедленно должен быть готов прибыть в машинное отделение.

e) Все команды с мостика должны выполняться немедленно. Изменения направления или скорости движения главной силовой установки должны регистрироваться, за исключением тех случаев, когда Администрация считает, что на судах определенных размеров или характеристик такая регистрация нецелесообразна. Вахтенный механик должен обеспечивать наличие членов вахты у поста управления главной силовой установки, если она управляется вручную, во время маневрирования или в положении "приготовиться".

f) Вахтенному механику нельзя поручать или брать на себя никаких обязанностей, мешающих обслуживанию главной силовой установки и вспомогательного оборудования. Он должен обеспечивать непрерывное наблюдение за работой главной силовой установки и вспомогательного оборудования до тех пор, пока он надлежащим образом не сдаст вахту.

g) Должное внимание надлежит уделять уходу за всеми машинами и их питанию, включая механические, электрические, гидравлические и пневматические системы, приборам управления ими и оборудованию, обеспечивающему безопасность, всем системам обслуживания помещений для пассажиров и экипажа и учету расхода запасов и запасных частей.

h) Старший механик должен обеспечивать, чтобы вахтенный механик имел всю информацию по вопросам профилактического ухода, устранения повреждений или ремонтных работ, подлежащих выполнению во время вахты. Вахтенный механик несет ответственность за отключение, переключение и регулировку всех машин, находящихся в его ведении, чтобы они продолжали работать.

О всех проводимых работах должны быть сделаны соответствующие записи.

i) Перед сдачей вахты вахтенный механик должен убедиться в правильности записей о всех событиях, относящихся к главным и вспомогательным машинам.

j) Для избежания опасности, грозящей судну и его экипажу, в случае пожара, неминуемых происшествий в машинном отделении, могущих вызвать уменьшение скорости судна, неизбежного выхода из строя рулевого управления, остановки судовых главных двигателей, изменения в подаче электроэнергии или в иных случаях, угрожающих безопасности, вахтенный механик должен немедленно доложить на мостик. Такой доклад должен быть сделан на мостик, если возможно до наступления таких случаев с тем, чтобы предоставить вахте на мостике возможно максимальное время для принятия всевозможных мер по избежанию возможной морской аварии.

k) Когда главная силовая установка находится в состоянии готовности, вахтенный механик должен обеспечивать немедленную готовность к пуску всех машин и оборудования, которые могут потребоваться для совершения маневров, и достаточный резерв электроэнергии для подачи на рулевое управление и другие системы.

6. Требования, предъявляемые к вахте.

a) Член вахты должен знать свои обязанности по несению вахты. Кроме того, член вахты, что касается судна, должен:

(i) уметь пользоваться соответствующими системами внутрисудовой связи;

(ii) знать аварийные выходы из машинного отделения;

(iii) знать аварийные сигналы, используемые в машинном отделении, и уметь различать их, особенно при подаче сигнала о включении углекислотной станции;

(iv) знать расположение в машинном отделении и уметь пользоваться противопожарным оборудованием и снабжением.

b) Состав ходовой машинной вахты должен всегда, как в ручном, так и в автоматическом режиме, быть достаточным для обеспечения надежной работы всех машин, влияющих на эксплуатацию судна, и соответствовать обстановке и условиям момента. Для достижения этой цели надлежит, в частности, принимать во внимание следующее:

(i) эффективное непрерывное наблюдение за работой всех машин, влияющих на безопасную эксплуатацию судна;

(ii) состояние и надежность любых дистанционно управляемых элементов главной силовой установки и рулевого оборудования, а также приборов управления ими, расположение этих приборов и порядок перехода на ручное управление в случаях их поломки или аварии;

(iii) расположение и действие стационарного оборудования и приборов обнаружения пожара, его тушения и локализации;

(iv) использование и эксплуатационное состояние вспомогательного, пускового и аварийного оборудования, затрагивающего безопасность плавания,

швартовку или постановку в док;

(v) мероприятия, необходимые для ухода за машинными установками с целью обеспечения их эффективной работы во всех условиях эксплуатации судна;

(vi) любые другие требования к вахте, которые могут возникнуть в результате особых эксплуатационных обстоятельств.

c) На незащищенной якорной стоянке старший механик должен согласовать с капитаном вопрос о необходимости несения ходовой машинной вахты.

7. Годность к несению вахты.

Организация несения вахты должна быть такой, чтобы члены вахты не теряли своей работоспособности из - за усталости. Старший механик должен организовать вахту таким образом, чтобы личный состав первой при отходе в рейс и последующих сменяющих вахт получил достаточный отдых и был годен к несению вахты во всех отношениях.

8. Охрана морской среды.

Весь командный и рядовой состав машинной команды должен отдавать себе отчет в серьезных последствиях эксплуатационного и аварийного загрязнения морской среды и предпринимать все возможные меры предосторожности для предотвращения такого загрязнения, особенно, в тех случаях, где это предусмотрено соответствующими международными и портовыми правилами.

Правило III/2
Обязательные минимальные требования для дипломирования старших и вторых механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 и более кВт

1. Старший и второй механики каждого морского судна с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 и более кВт должен иметь соответствующий диплом.

2. Кандидат на получение диплома должен:

a) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно в отношении зрения и слуха;

b) отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированному вахтенному механику, и

(i) для получения диплома второго механика иметь не менее 12 месяцев одобренного стажа работы на судне в должности помощника механика или

механика;

(ii) для получения диплома старшего механика иметь не менее 36 месяцев одобренного стажа работы на судне, из которых не менее 12 месяцев - в должности механика на руководящей должности при наличии диплома второго механика;

c) пройти одобренный курс практической противопожарной подготовки;

d) сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации. В экзаменационные вопросы надлежит включать материал, изложенный в Приложении к настоящему Правилу. Однако Администрация может, если считает необходимым, вносить изменения в таких экзаменационные требования при дипломировании механиков судов с силовой установкой ограниченной пропульсивной мощности, занятых в прибрежном плавании, принимая при этом во внимание последствия такого изменения для безопасности всех судов, которые могут встретиться при таком плавании.

3. Подготовка для приобретения необходимых теоретических знаний и практических навыков должна учитывать соответствующие международные правила и рекомендации.

4. Уровень знаний, требуемых согласно различным разделам Приложения, может меняться в зависимости от того, выдается ли диплом старшего или второго механика.

Приложение к правилу III/2 Минимальные знания, необходимые для получения дипломов старшего и второго механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 и более кВт

1. Ниже приводится программа экзаменационных требований, предъявляемых к кандидатам на получение дипломов старшего и второго механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 и более кВт. Принимая во внимание тот факт, что второй механик должен быть в любой момент готов принять на себя обязанности старшего механика, экзамены по указанным ниже вопросам должны выявить способность кандидатов усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасной эксплуатации судовых машин.

2. Что же касается подпункта a) пункта 4, приведенного ниже, то Администрация может предъявлять к знаниям требования только в отношении тех силовых установок, которые указаны в выдаваемом дипломе. Такой диплом не действителен для работы на судах с силовыми установками, знание которых опущено из экзаменационных требований, пока механик не подтвердит свою компетентность в соответствии с требованиями Администрации. Любое такое ограничение должно быть отражено в дипломе.

3. Кандидат должен обладать знаниями следующих предметов:

a) термодинамики и теплопередачи;

b) механики и гидродинамики;

c) принципов работы судовых силовых установок (дизеля, паровых и газовых турбин) и рефрижераторных установок;

d) физических и химических свойств топлива и смазочных материалов;

e) технологии материалов;

f) физико-химических свойств огня и огнегасящих агентов;

g) морской электротехники, электронного и электрического оборудования;

h) основ автоматизации, контрольно - измерительных систем и систем управления;

i) архитектуру и конструкцию судна, включая борьбу за живучесть.

4. Каждый кандидат должен обладать по меньшей мере достаточными практическими навыками по:

a) эксплуатации и обслуживанию:

(i) судовых дизелей;

(ii) судовых паросиловых установок;

(iii) судовых газовых турбин;

b) эксплуатации и обслуживанию вспомогательных механизмов, включая системы насосов и трубопроводов, вспомогательную котельную установку и рулевое устройство;

c) эксплуатации, проверке и обслуживанию электрического оборудования и приборов управления;

d) эксплуатации и обслуживанию грузовых и палубных механизмов;

e) обнаружению неисправностей механизмов, локализации дефектов и предотвращению повреждений;

f) организации грамотного обслуживания и ремонта;

g) методам и средствам предотвращения, обнаружения и тушения пожаров;

h) методам и средствам предотвращения загрязнения окружающей среды с судов;

i) правилам предотвращения загрязнения морской среды;

j) воздействию загрязнения морской среды на остальную окружающую среду;

k) оказанию первой помощи при травмах, типичных для личного состава машинного отделения и использованию соответствующих средств;

l) использованию спасательных средств и знанию их назначения;

m) методам борьбы за живучесть;

n) технике безопасности.

5. Каждый кандидат должен обладать знаниями в области морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той мере, в какой они касаются конкретных обязанностей машинной команды, особенно в отношении обеспечения безопасности и защиты морской среды. Объем знаний по национальному морскому законодательству остается на усмотрении Администрации, однако в него следует включать знание национальных мероприятий по выполнению международных соглашений и конвенций.

6. Каждый кандидат должен уметь руководить экипажем, организовывать его работу и подготовку на судне.

Правило III/3
Обязательные минимальные требования для дипломирования старших и вторых механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью от 750 до 3000 кВт

1. Каждый старший и второй механики морского судна с главной силовой установкой пропульсивной мощностью от 750 до 3000 кВт должен иметь соответствующий диплом.

2. Каждый кандидат на получение диплома должен:

a) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно в отношении зрения и слуха;

b) отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированному вахтенному механику, и

(i) для получения диплома второго механика иметь не менее 12 месяцев одобренного стажа работы на судне в должности помощника механика или механика;

(ii) для получения диплома старшего механика иметь не менее 24 месяцев одобренного стажа работы на судне, из которых не менее 12 месяцев при наличии диплома второго механика;

(iii) пройти одобренный курс практической противопожарной подготовки;

(iv) сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации. В экзаменационные вопросы надлежит включать материал, изложенный в

Приложении к настоящему Правилу, однако Администрация может вносить изменения в экзаменационные требования для механиков судов, совершающих прибрежное плавание, принимая при этом во внимание типы автоматического и дистанционного управления таких судов и последствия такого изменения на безопасность всех судов, которые могут встретиться при таком плавании.

3. Подготовка для получения необходимых теоретических знаний и практического опыта должна учитывать соответствующие международные правила и рекомендации.

4. Уровень знаний, требуемых согласно различным разделам Приложения, может меняться в зависимости от того, выдается ли диплом старшего или второго механика.

5. Механик, получивший диплом второго механика судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 и более кВт может работать в должности старшего механика судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью менее 3000 кВт при условии, что он имеет не менее 12 месяцев одобренного стажа работы на судне в качестве механика на руководящей должности.

Приложение к правилу III/3 Минимальные знания, необходимые для получения дипломов старшего и второго механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью то 750 до 3000 кВт

1. Ниже приводится программа экзаменационных требований, предъявляемых к кандидатам на получение дипломов старшего и второго механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью от 750 до 3000 кВт. Принимая во внимание тот факт, что второй механик должен быть в любой момент готов принять на себя обязанности старшего механика, экзамены по указанным ниже вопросам должны выявить способность кандидатов усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасной эксплуатации судовых машин.

2. Что же касается подпунктов d) пункта 3 и a) пункта 4, приведенных ниже, то Администрация может предъявлять к знаниям требования только в отношении тех силовых установок, которые указаны в выдаваемом дипломе. Такой диплом не действителен для работы на судах с силовыми установками, знание которых опущено из экзаменационных требований, пока механик не подтвердит свою компетентность в соответствии с требованиями Администрации. Любое такое ограничение должно быть отражено в дипломе.

3. Кандидат должен обладать достаточными элементарными теоретическими знаниями для понимания основ указанных ниже предметов:

a) процессов сгорания;

b) теплопередачи;

c) механики и гидродинамики;

d) (i) судовых дизелей; (ii) судовых паросиловых установок; (iii) судовых газовых турбин;

e) систем рулевого устройства;

f) свойств топлива и смазочных материалов;

g) технологии материалов;

h) веществ для пожаротушения;

i) судового электрооборудования;

j) автоматизации, контрольно - измерительных систем и систем управления;

k) устройства судна, включая борьбу за живучесть;

l) вспомогательных систем.

4. Каждый кандидат должен обладать, по меньшей, мере достаточными практическими навыками по:

a) эксплуатации и обслуживанию:

(i) судовых дизелей;

(ii) судовых паросиловых установок;

(iii) судовых газовых турбин;

b) эксплуатации и обслуживанию вспомогательных механизмов, включая рулевое устройство;

c) эксплуатации, проверке и обслуживанию электрического оборудования и приборов управления;

d) эксплуатации и обслуживанию грузовых и палубных механизмов;

e) обнаружению неисправностей механизмов, локализации дефектов и предотвращению повреждений;

f) организации грамотного обслуживания и ремонта;

g) методам и средствам предотвращения, обнаружения и тушения пожаров;

h) соблюдению правил, касающихся загрязнения морской среды, а также методов и средств предотвращения такого загрязнения;

i) оказанию первой помощи при травмах, типичных для личного состава машинного отделения, и использованию соответствующих средств;

j) использованию спасательных средств и знанию их назначения;

k) методам борьбы за живучесть, обращая особое внимание на меры,

предпринимаемые в случае поступления воды в машинное отделение;

l) технике безопасности.

5. Кандидат должен обладать знаниями в области морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той мере, в какой они касаются конкретных обязанностей машинной команды, особенно в отношении обеспечения безопасности и защита морской среды. Объем знаний по национальному морскому законодательству остается на усмотрении Администрации, однако в него следует включать знание национальных мероприятий по выполнению международных соглашений и конвенций.

6. Кандидат должен уметь руководить личным составом, организовывать его работу и подготовку.

Правило III/4
Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенного механика судов с машинным отделением с традиционно постоянным обслуживанием или механика судов с машинным отделением без постоянного обслуживания

1. Вахтенный механик каждого судна с постоянно обслуживаемым машинным отделением или механик каждого судна с периодически обслуживаемым машинным отделением, на которых главная силовая установка, имеет пропульсивную мощность 750 и более кВт, должен иметь соответствующий диплом.

2. Кандидат на получение диплома должен:

a) быть не моложе 18 лет;

b) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно в отношении зрения и слуха;

c) пройти по меньшей мере трехгодичные курсы одобренного обучения или подготовки, связанные с выполнением обязанностей судового механика;

d) иметь одобренный стаж работы на судне, который может быть включен в трехгодичный период, указанный в подпункте c);

e) отвечать требованиям Администрации в отношении теоретических знаний и практических навыков эксплуатации и обслуживания судовых машин в объеме

обязанностей механика;

f) пройти одобренный курс практической противопожарной подготовки;

g) знать технику безопасности.

Администрация может вносить изменения в требования, изложенные в подпунктах c) и d), для механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью менее 3000 кВт, занятых в прибрежном плавании, принимая при этом во внимание последствия такого изменения для безопасности всех судов, которые могут встретиться при таком плавании.

3. Кандидат должен иметь знания по эксплуатации и обслуживанию главных и вспомогательных машин, а также знать требования соответствующих инструкций и по меньшей мере следующие специальные вопросы:

a) Несение вахты

(i) обязанности при заступлении на вахту;

(ii) обычные обязанности при несении вахты;

(iii) ведение машинного журнала и понимание его записей;

(iv) обязанности при сдаче вахты;

b) Главная силовая установка и вспомогательные механизмы

(i) участие в подготовке к работе главной силовой установки и вспомогательных механизмов;

(ii) эксплуатация паровых котлов, включая системы сжигания топлива;

(iii) способы проверки уровня воды в котлах и необходимые действия при нарушении нормального уровня;

(iv) обнаружение типичных дефектов машин и установок в машинном и котельном отделениях и меры по предотвращению повреждений.

c) Насосные системы

(i) обычные обязанности при эксплуатации насосных систем;

(ii) эксплуатация льяльной, балластной и грузовой насосных систем.

d) Электроэнергетическая установка

Подготовка, пуск, соединение и переключение преобразователей и генераторов.

e) Обеспечение безопасности и действия в аварийной обстановке

(i) меры предосторожности, соблюдаемые во время несения вахты, и немедленные действия в случае пожара или аварии, особенно в отношении системы жидкого топлива;

(ii) надежная защита электрических и иных типов установок и оборудования, требуемая до выдачи личному составу разрешения их обслуживать.

f) Меры по предотвращению загрязнения

Меры по предотвращению загрязнения морской среды нефтью, остатками груза, сточными водами, дымом и другими загрязнителями. Использование оборудования, предотвращающего загрязнение, включая нефтеводяные сепараторы, системы отстойных танков и установку для сбора сточных вод.

g) Оказание первой помощи

Оказание элементарной первой помощи при травмах, типичных в условиях машинного отделения.

4. Когда судно не имеет паровых котлов, Администрация может делать исключение знания требований, предусмотренных подпунктами b) (ii) и b) (iii) пункта 3.

Диплом, выданный на таком основании, не действителен для работы на судах с паровыми котлами, пока механик не подтвердит свою компетентность в соответствии с требованиями Администрации. Любые такие ограничения должны быть отражены в дипломе.

5. Подготовка для получения теоретических знаний и практических навыков должна учитывать соответствующие международные правила и рекомендации.

Правило III/5
Обязательные минимальные требования по поддержанию и совершенствованию должного уровня знаний и навыков механиков.

1. Для подтверждения своей годности к работе на море в должности, соответствующей его диплому, дипломированный механик, работающий на судне или собирающийся после перерыва возвратиться на судно, должен регулярно, через интервалы, не превышающие пяти лет, доказывать Администрации:

a) свое хорошее состояние здоровья и

b) свою профессиональную годность:

(i) путем подтверждения того, что он проработал в одобренной должности механика не менее одного года из последних пяти лет; или

(ii) путем подтверждения того, что он выполнял функции, связанные с обязанностями, соответствующими имеющемуся у него диплому, которые рассматриваются по меньшей мере как эквивалентные стажу работы на море, предписываемому подпунктом b) (i) пункта 1; либо

(iii) путем:

- прохождения установленной проверки;

- успешного окончания одобренных курсов; или

- работы на судне в должности сверхштатного механика (дублера) или в низшей должности в течение не менее трех месяцев непосредственно перед занятием должности в соответствии с имеющимся у него дипломом.

2. Курсы, указанные в подпункте b) (iii) пункта 1, должны учитывать, в частности, поправки к соответствующим международным правилам и рекомендациям, касающимся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды.

3. Сторона должна обеспечивать все суда под ее юрисдикцией, текстами недавних поправок к международным правилам, касающимся охраны человеческой жизни на море и защите морской среды.

Правило III/6
Обязательные минимальные требования к рядовым машинной команды, входящим в состав вахты.

1. Минимальные требования к рядовым машинной команды, входящим в состав вахты, указаны в пункте 2. Эти требования не касаются:

a) лиц рядового состава, исполняющих обязанности помощника вахтенного механика *);

b) учеников, проходящих подготовку;

c) лиц рядового состава, обязанности которых во время вахты не требуют профессиональных навыков.

2. Рядовой машинной команды, входящий в состав вахты должен:

a) быть не моложе 16 лет;

b) отвечать требованиям Администрации в отношении здоровья, особенно в отношении зрения и слуха;

c) отвечать требованиям Администрации в отношении:

(i) практического опыта или подготовки по пожаротушению, оказания элементарной первой помощи, обращения с индивидуальными спасательными средствами, опасностей, грозящих здоровью и личной безопасности;

(ii) умения понимать команды, связанные с выполнением своих обязанностей, и, соответственно, быть понятым;

d) отвечать требованиям Администрации в отношении:

(i) опыта работы на берегу, связанного с выполнением своих судовых обязанностей, и достаточного стажа работы на судне;

(ii) прохождения специальной подготовки, либо на берегу, либо на судне, включая одобренный стаж работы на судне, или

(iii) одобренного стажа работы на судне продолжительностью не менее шести месяцев.

3. Такой рядовой должен знать:

a) порядок несения вахты в машинном отделении и быть способным к выполнению своих обязанностей по вахте;

b) технику безопасности, связанную с работой в машинном отделении;

c) терминологию, применяемую в машинном отделении, и названия машин и оборудования в объеме, связанном с выполнением своих обязанностей;

d) элементарные способы защиты окружающей среды.

4. Лицо рядового состава, несущее котельную вахту, должен знать правила эксплуатации котлов и уметь поддерживать нужный уровень воды и давления пара.

5. Рядовой машинной команды, входящий в состав вахты, должен знать свои обязанности по вахте в машинном отделении того судна, на котором он должен работать. Особенно это касается следующего:

a) умения пользоваться соответствующими системами внутрисудовой связи;

b) знания запасных и аварийных выходов из машинного отделения;

c) знания аварийных сигналов и умения различать их, особенно при подаче сигнала противопожарной газовой системы;

d) знания расположения и умения пользоваться средствами пожаротушения в машинном отделении.

6. Администрация может рассматривать моряка как отвечающего требованиям настоящего Правила, если он проработал в соответствующей должности в машинной команде не менее одного года из последних пяти лет, предшествовавших введению в действие Администрацией настоящего Правила.

Глава IV
Радиотехническая служба Несение радиовахты и технический уход за радиооборудованием

Пояснение:

Обязательные положения, касающиеся несения радиовахты, изложены в Регламенте радиосвязи, а положения, касающиеся несения радиовахты по обеспечению безопасности и технического ухода за радиооборудованием в Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море и в

Регламенте радиосвязи, причем следует учитывать возможные поправки к обоим документам и время их вступления в силу. Следует учитывать также соответствующие резолюции, принятые Международной Конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г.

Правило IV/1
Обязательные минимальные требования для дипломирования радиоспециалистов

1. Радиоспециалист, на которого на судне возложено руководство обязанностями по радиослужбе, или который выполняет их сам, должен иметь соответствующий диплом или дипломы, выдаваемые или признаваемые Администрацией согласно положениям Регламента радиосвязи, и достаточный стаж работы по специальности.

2. Кроме того, радиоспециалист должен:

a) быть не моложе 18 лет;

b) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно в отношении зрения, слуха и речи;

c) отвечать требованиям Приложения к настоящему Правилу.

3. Кандидат на получение диплома должен сдать экзамен или экзамены, отвечающие требованиям Администрации.

4. Обязательный уровень знаний для получения диплома радиоспециалиста должен быть достаточным для эффективного и надежного выполнения им обязанностей по радиослужбе. При установлении соответствующего уровня знаний и объема подготовки, необходимых для приобретения таких знаний и практических навыков, Администрация должна учитывать требования Регламента радиосвязи и Приложения к настоящему Правилу. Администрации должны учитывать и соответствующие резолюции, принятые Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г. и соответствующие рекомендации ИМКО.

Приложение к Правилу IV/1
Минимальные дополнительные требования в отношении знаний и подготовки, предъявляемые к радиоспециалистам

Помимо требований для получения диплома, предусмотренных Регламентом радиосвязи, радиоспециалисты должны иметь знания и подготовку по:

a) обеспечению радиосвязи в аварийной обстановке, включая:

(i) оставление судна;

(ii) пожар на судне;

(iii) частичный или полный выход из строя радиостанции;

b) обращению со спасательными шлюпками, спасательными плотами и иными плавучими средствами и их снабжением, особенно с переносной радиоаппаратурой и стационарными радиоустановками спасательных шлюпок и плотов и с аварийными радиобуями (EPIRB);

c) способы выживания на море;

d) оказание первой помощи;

e) предотвращению пожара и пожаротушению, обращая особое внимание на меры защиты радиоустановки;

f) предупредительным мерам, обеспечивающим безопасность судна и экипажа в связи с опасностями, возникающими при работе радиооборудования, включая электрические, радиационные, химические и механические опасности;

g) применению Руководства ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР), в частности по использованию радиосвязи;

h) системам сообщений о местоположении судна и порядку действий при этом;

i) применению Международного свода сигналов и Стандартного морского словаря - разговорника ИМКО;

j) организации и порядку получения медицинской помощи по радио.

Правило IV/2
Обязательные минимальные требования по поддержанию и совершенствованию знаний радиоспециалистов

1. Для подтверждения своей годности к работе на море дипломированный радиоспециалист обязан доказывать Администрации:

a) регулярно через интервалы, не превышающие 5 лет, свое хорошее состояние здоровья, особенно в отношении зрения, слуха и речи; и

b) свою профессиональную годность:

(i) путем подтверждения того, что он свыше пяти лет без перерыва проработал в одобренной должности радиоспециалиста;

(ii) а в случае перерыва, путем прохождения одобренной проверки или успешного окончания одобренных курсов подготовки на судне или на берегу, которые должны, в частности, охватывать вопросы охраны человеческой жизни на море, современного радиооборудования и могут также охватывать радионавигационное оборудование.

2. Если на судах, имеющих право плавания под флагом Стороны, вводится новый порядок или методы работы либо устанавливается новое оборудование, то ее Администрация может потребовать от радиоспециалистов прохождения одобренной проверки или успешного окончания соответствующих курсов на судне или на берегу, которые, в частности, специально охватывают обязанности по обеспечению безопасности.

3. Для подтверждения годности к продолжению работы на судах специальных типов, для которых были приняты отдельные международные требования по вопросам подготовки, радиоспециалист должен успешно пройти соответствующие одобренные курсы подготовки или экзамен, которые должны учитывать соответствующие международные правила и рекомендации.

4. Администрация должна обеспечивать все суда, подпадающие под ее юрисдикцию, текстами недавних поправок к международным правилам, касающимся радиосвязи в деле охраны человеческой жизни на море.

5. Администрации приглашаются по консультации с заинтересованными составлять программы курсов переподготовки и повышения квалификации, факультативных или обязательных, на судне или на берегу, для радиоспециалистов, работающих на судах, и особенно для лиц, возвращающихся на работу на море, либо поощрять составление таких программ.

Такие курсы должны охватывать вопросы, непосредственно связанные с выполнением обязанностей по радиослужбе, изменения в технике морской радиосвязи и поправки к соответствующим международным правилам и рекомендациям *), касающимся охраны человеческой жизни на море.

Правило IV/3
Обязательные минимальные требования для дипломирования оператора-радиотелефониста

1. Оператор-радиотелефонист, на которого на судне возложено руководство обязанностями по радиослужбе, или который выполняет их сам, должен иметь соответствующий диплом или дипломы, выдаваемые или признаваемые Администрацией согласно положениям Регламента радиосвязи.

2. Кроме того, оператор-радиотелефонист судна, где в соответствии с требованиями Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море имеется радиотелефонная станция, должен:

а) быть не моложе 18 лет;

b) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно в отношении зрения, слуха и речи;

c) отвечать требованиям Приложения к настоящему Правилу.

3. Кандидат на получение диплома обязан сдать экзамен или экзамены, отвечающие требованиям Администрации.

4. Обязательный уровень знаний для получения диплома оператора-радиотелефониста должен быть достаточным для эффективного и надежного выполнения им обязанностей по радиослужбе. При установлении соответствующего уровня знаний и объема подготовки, необходимых для приобретения таких знаний и практических навыков, Администрация должна учитывать требования Регламента радиосвязи и Приложения к настоящему Правилу. Администрации должны учитывать и соответствующие резолюции, принятые Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 года и соответствующие рекомендации ИМКО.

Приложение к Правилу IV/3 Минимальные дополнительные требования в отношении знаний и подготовки, предъявляемые к операторам-радиотелефонистам

Помимо требований для получения диплома, предусмотренных Регламентом радиосвязи, операторы-радиотелефонисты должны иметь знания и подготовку по:

a) обеспечению радиосвязи в аварийной обстановке, включая:

(i) оставление судна;

(ii) пожар на судне;

(iii) частичный или полный выход из строя радиостанции;

b) обращению со спасательными шлюпками, спасательными плотами и иными плавучими средствами и их снабжением, особенно с переносной радиоаппаратурой и стационарными радиоустановками спасательных шлюпок и плотов и аварийных радиобуев (EPIRB);

c) способы выживания на море;

d) оказанию первой помощи;

e) предотвращению пожаров и пожаротушению, обращая особое внимание на меры защиты радиоустановки;

f) предупредительным мерам, обеспечивающим безопасность судна и экипажа в связи с опасностями, возникающими при работе радиооборудования, включая электрические, радиационные, химические и механические опасности;

g) применению Руководства ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР), в частности, по использованию радиосвязи;

h) системам сообщений о местоположении судна и порядку действий при этом;

i) применению Международного свода сигналов и Стандартного морского словаря - разговорника ИМКО;

j) организации и порядку получения медицинской помощи по радио.

Глава V
Специальные требования для танкеров

Правило V/1
Обязательные минимальные требования для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава нефтяных танкеров

1. Лица командного и рядового состава, которым предстоит выполнять обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств нефтяных танкеров, и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей, на которые ранее постоянно не работали на нефтяных танкерах в качестве членов экипажа, до того, как приступать к выполнению таких обязанностей, должны пройти на берегу соответствующую противопожарную подготовку и:

a) в течение определенного срока пройти стажировку на судне для приобретения надежных навыков в вопросах эксплуатации; или

b) пройти одобренные курсы для работы на нефтяных танкерах, которые охватывают основные правила безопасности и меры предосторожности, предотвращающие загрязнение и порядок соблюдения таких правил и мер, устройство различных типов нефтяных танкеров, виды грузов, их опасные свойства, грузовые устройства, общий порядок грузовых операций и терминологию, связанную с нефтяными танкерами.

2. Капитаны, старшие механики, старшие помощники капитана, вторые механики и иные лица, если они есть, на непосредственной обязанности которых лежит погрузка, выгрузка, меры предосторожности во время перевозки груза и обращение с ним, дополнительно к положениям пункта 1 должны:

a) иметь надежный опыт, соответствующий их обязанностям на нефтяных танкерах; и

b) пройти курс подготовки по специальной программе в отношении выполнения обязанностей, которые, в частности, охватывают вопросы безопасности

танкеров, меры безопасности и системы пожаротушения, меры предотвращения и контроля загрязнения, практику эксплуатации и обязанности, вытекающие из соответствующих законов и правил.

3. В течение двух лет после вступления в силу настоящей Конвенции для Стороны, можно считать, что моряк отвечает требованиям подпункта b) пункта 2, если он проработал в соответствующей должности на нефтяном танкере не менее одного года из предшествующих пяти лет.

Правило V/2
Обязательные минимальные требования для подготовки капитанов, командного и рядового состава танкеров-химовозов

1. Лица командного и рядового состава, которым предстоит выполнять обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств судов-химовозов и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей, но которые ранее постоянно не работали на танкерах-химовозах в качестве членов экипажа, до того, как приступить к выполнению таких обязанностей, должны пройти на берегу соответствующую противопожарную подготовку; и a) в течение определенного срока пройти стажировку на судне для приобретения надежных навыков; или

b) пройти одобренные курсы для работы на танкерах-химовозах, которые охватывают основные правила безопасности и меры предосторожности, предотвращающие загрязнение, и порядок соблюдения таких правил и мер, устройство различных типов танкеров-химовозов, виды грузов, их опасные свойства, грузовые устройства, общий порядок грузовых операций и терминологию, связанную с танкерами-химовозами.

2. Капитаны, старшие помощники капитана, старшие и вторые механики, иные лица, если они есть, которые несут непосредственную ответственность за погрузку, выгрузку, меры предосторожности во время перевозки груза и обращение с ним, дополнительно к положениям пункта 1 должны:

a) иметь надлежащий опыт, соответствующий их обязанностям на танкерах-химовозах; и

b) пройти курс подготовки по специальной программе в отношении выполнения обязанностей, которые, в частности, охватывают вопросы безопасности танкеров-химовозов, меры и системы пожаробезопасности, меры предотвращения и контроля загрязнения, практику эксплуатации и судна, и обязанности, вытекающие из соответствующих законов и правил.

3. В течение двух лет после вступления в силу настоящей конвенции для стороны можно считать, что моряк отвечает требованиям подпункта b) пункта 2, если он проработал в соответствующей должности на танкерах-химовозах не менее одного года из предшествующих пяти лет.

Правило V/3
Обязательные требования для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава танкеров-газовозов

1. Лица командного и рядового состава, которым предстоит выполнять обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств танкеров - газовозов, и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей, но которые ранее постоянно не работали на танкерах-газовозах в качестве членов экипажа, до того, как приступать к выполнению таких обязанностей, должны пройти на берегу соответствующую противопожарную подготовку и:

a) в течение определенного срока пройти стажировку на судне для приобретения надлежащих навыков; или

b) пройти одобренные курсы для работы на танкерах-газовозах, которые охватывают основные правила безопасности и меры предосторожности, предотвращающие загрязнение, и порядок соблюдения таких правил и мер, устройство различных типов танкеров-газовозов, виды грузов, их опасные свойства, грузовые устройства, общий порядок грузовых операций и терминологию, связанную с танкерами-газовозами.

2. Капитаны, старшие помощники капитанов, старшие и вторые механики и иные лица, если они есть, которые несут непосредственную ответственность за погрузку, выгрузку, меры предосторожности во время перевозки груза и обращение с ним, дополнительно к положениям пункта 1 должны:

a) иметь надлежащий опыт, соответствующий обязанностям на танкерах-газовозах; и

b) пройти курсы подготовки по специальной программе в отношении выполняемых обязанностей, которые, в частности, охватывают вопросы безопасности танкеров-газовозов, меры пожаробезопасности и соответствующие системы, меры предотвращения и контроля загрязнения, практику эксплуатации и обязанности, вытекающие из соответствующих законов и правил.

3. В течение двух лет после вступления в силу настоящей Конвенции для Стороны, можно считать, что моряк отвечает требованиям подпункта b) пункта 2, если он проработал в соответствующей должности на танкере-газовозе не менее одного года из предыдущих пяти лет.

Глава VI
Специалисты по спасательным шлюпкам и плотам

Правило VI/1
Обязательные минимальные требования для дипломирования специалистов по спасательным шлюпкам и плотам

Для получения диплома специалиста по спасательным шлюпкам и плотам каждый моряк должен:

a) быть не моложе 17 с половиной лет;

b) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья;

c) иметь одобренный стаж работы на судне продолжительностью не менее 12 месяцев либо пройти одобренный курс подготовки и иметь одобренный стаж работы на судне продолжительностью не менее 9 месяцев;

d) доказать Администрации, путем сдачи экзаменов либо путем прохождения проверки во время одобренных курсов подготовки, что он знает содержание Приложения к настоящему Правилу;

e) доказать Администрации путем сдачи экзамена либо путем прохождения регулярной проверки во время одобренных курсов подготовки, что он умеет:

(i) правильно надевать спасательный жилет, прыгать в воду с высоты; подниматься в спасательном жилете на спасательное средство из воды;

(ii) будучи в спасательном жилете возвратить перевернутый спасательный плот в нормальное положение;

(iii) понимать маркировку на спасательных шлюпках и плотах относительно количества людей, на которое они рассчитаны;

(iv) правильно подавать команды по спуску и занятию мест в спасательных шлюпках и плотах, отходу от судна, их управлению и оставлению;

(v) подготовить и благополучно спустить на воду спасательную шлюпку или плот и быстро отойти от борта судна;

(vi) оказать помощь получившим телесное повреждение во время и после оставления судна;

(vii) грести и управлять спасательными шлюпками и плотами, устанавливать мачту, ставить паруса, управлять шлюпкой под парусом и вести ее по компасу;

(viii) пользоваться сигнальной техникой, включая пиротехнические средства;

(ix) пользоваться переносной радиоаппаратурой для спасательных шлюпок и плотов.

Приложение к Правилу VI/1 Минимальные знания, требуемые для дипломирования специалистов по спасательным шлюпкам и плотам

1. Типы возможных аварийных ситуаций: столкновение, пожар, гибель судна.

2. Принципы выживания, включая:

a) значение подготовки и учений;

b) необходимость быть в состоянии готовности к любой аварийной ситуации;

c) действия при вывозе к месту нахождения спасательных шлюпок и плотов;

d) действия по команде "оставить судно";

e) действия при нахождении в воде;

f) действия на борту спасательной шлюпки и плота;

g) основные опасности, угрожающие оставшимся в живых.

3. Личные обязанности каждого члена экипажа по расписанию по тревогам, включая знание различия сигналов шлюпочной и пожарной тревоги.

4. Типы судового штатного спасательного снабжения.

5. Конструкция и оборудование спасательных шлюпок и плотов и предметы их снабжения.

6. Характеристики и приспособления спасательных шлюпок и плотов.

7. Различные типы устройств для спуска спасательных шлюпок и плотов.

8. Приемы спуска спасательных шлюпок и плотов при волнении.

9. Действия после оставления судна.

10. Управление спасательными шлюпками и плотами в свежую погоду.

11. Использование фалиня, морского плавучего якоря и прочих предметов снабжения.

12. Рационы пищи и питьевой воды в спасательных шлюпках и плотах.

13. Приемы спасания при помощи вертолетов.

14. Применение аптечки первой медицинской помощи и приемы приведения в сознание.

15. Радиоаппаратура спасательных шлюпок и плотов, включая аварийные радиобуи (EPIRB).

16. Эффект переохлаждения и средства его предупреждения, использование защитных одеял и одежды.

17. Приемы пуска и эксплуатации двигателя и его вспомогательного устройства спасательных шлюпок и плотов, включая применение огнетушителя.

18. Использование аварийных шлюпок и моторных спасательных шлюпок для сбора спасательных плотов и спасания людей, оставшихся в живых или оказавшихся за бортом.

19. Приемы выбрасывания спасательных шлюпок и плотов на берег.

---

*) Включая любые рекомендации ИМКО, касающиеся развития морской системы оповещения о бедствии по радио.

*) Имеется в виду Резолюция 9 - "Рекомендации о минимальных требованиях к лицам рядового состава, исполняющих обязанности помощника вахтенного механика", принятая Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 года.

*) Капитаном и старшим помощникам капитанов малых судов следует хорошо знать основные требования к остойчивости таких судов.

*) Имеется в виду Конвенция о выдаче матросам свидетельств о квалификации 1946 года или любые последующие конвенции МОТА.

Заключительный акт Международной конференции по подготовке и дипломированию моряков 1978 года

1. Во исполнение Резолюции A.248(VII), принятой Ассамблеей Межправительственной морской консультативной организации 15 октября 1971 года, Организация созвала Международную конференцию по подготовке и дипломированию моряков, которая была проведена в Лондоне с 14 июня по 7 июля 1978 года. Конференция была созвана в сотрудничестве с Международной организацией труда.

2. По приглашению Межправительственной морской консультативной организации следующие государства были представлены на Конференции делегациями:

Австралия Нигерия

Алжир Нидерланды

Ангола Новая Зеландия

Аргентина Норвегия

Бангладеш Объединенная Республика

Бахрейн Камерун

Бельгия Острова Зеленого Мыса

Берег Слоновой Кости Панама

Бразилия Перу

Ватикан Польша

Гана Португалия

Германская Демократическая Румыния

Республика Саудовская Аравия

Гренада Сенегал

Греция Сингапур

Дания Соединенное Королевство

Демократический Йемен Великобритании и Северной Ирландии

Египет Соединенные Штаты Америки

Израиль Сомали

Индия Союз Советских Социалистических

Индонезия Республик

Ирак Судан

Ирландия Таиланд

Испания Тринидад и Тобаго

Италия Уругвай

Канада Федеративная Республика Германии

Катар Филиппины

Кения Финляндия

Кипр Франция

Китай Чехословакия

Колумбия Чили

Корейская Республика Швейцария

Куба Швеция

Кувейт Югославия

Либерия Ямайка

Ливийская Арабская Япония

Джамахирия

Мадагаскар

Малайзия

Марокко

Мексика

Правительство Фиджи было представлено на Конференции наблюдателем.

Гонконг - ассоциированный член Международной морской консультативной организации прислал на Конференцию наблюдателей.

Международная организация труда прислала на Конференцию трехстороннюю делегацию, состоящую из представителей правительств, судовладельцев и моряков. На Конференции была также представлена Программа в области окружающей среды Организации Объединенных Наций.

На Конференцию прислали наблюдателей следующие межправительственные организации:

Комиссия Европейских Сообществ

Лига Арабских Стран

На Конференцию прислали наблюдателей следующие неправительственные организации:

Международная палата судоходства (МПС)

Международная федерация судовладельцев (МФС)

Международная Конфедерация свободных профсоюзов (МКСП)

Международный комитет морской радиосвязи (МКМР)

Международный морской форум нефтяных компаний (ОКИМФ)

Международная ассоциация морских лоцманов (МАМЛ)

Международная ассоциация судовладельцев (ИНСА)

Международная организация друзей Земли (ФОЕ)

Международная ассоциация подрядчиков по буровым работам (ИАДК)

Международная ассоциация институтов навигации (МАИН)

Международная федерация ассоциаций капитанов (МФАК)

Международный форум по промышленной разведке и добыче нефти (Р и Д форум)

Следующее освободительное движение, признанное Организацией

африканского единства/Лигой Арабских Стран, прислало наблюдателей на Конференцию:

Организация освобождения Палестины (ООП)

Конференцию открыл г-н Ч.П.Шривастава, Генеральный секретарь Межправительственной морской консультативной организации. От имени Правительства Соединенного Королевства делегатов приветствовал парламентский заместитель государственного секретаря по делам компаний, авиации и судоходства г-н С.Клинтон Дейвис. В своем выступлении он подчеркнул важность Конференции и высказался в поддержку ее целей.

Г-н Таге Мадсен, глава делегации Дании, был избран председателем Конференции.

Конференцией были избраны следующие десять заместителей председателей:

капитан М.П.Палет (Аргентина)

капитан С.А.Е.Капанема (Бразилия)

г-н У.Мораис (Острова Зеленого Мыса)

капитан Г.Хауссманн (Германская Демократическая Республика)

г-н С.Кургблену (Гана)

д-р С.Д.Салман Алхашим (Ирак)

г-н Е.Херинга (Нидерланды)

Е.П. г-н Фан Ваннамети (Таиланд)

г-н Г.Ф.Колесников (СССР)

г-н Дж.К.Райс - Оксли (Соединенное Королевство)

В состав Секретариата Конференции входили:

Генеральный секретарь: г-н Ч.П.Шривастава

Генеральный секретарь Организации

Исполнительный секретарь: капитан Г.П.Костылев

Заместитель исполнительного

секретаря: капитан В.С.Г.Моррисон

Секретарь пленарных

заседаний: г-н де Худе

3. Конференция учредила следующие комитеты:

Организационный комитет

Председатель: г-н Таге Мадсен (Дания)

Председатель Конференции

Комитет I

Председатель: г-н И.Вонау (Польша)

Заместитель председателя: Достопочтенный г-н Дж.Ф.Б.Купер

(Либерия)

Комитет II

Председатель: капитан П.С.Ванчисвар (Индия)

Заместитель председателя: г-н М.В.Хали (Саудовская

Аравия)

Комитет III

Председатель: г-н Т.Ф.Балмер (Соединенное

Королевство)

Заместитель председателя: г-н Х.К.Олдаг (Федеративная

Республика Германии)

Комитет IV

Председатель: г-н О.Андерсен (Норвегия)

Заместитель председателя: г-н Г.Г.Гарднер (Канада)

Редакционный комитет

Председатель: г-н Дж.Г.Сингман (Соединенные

Штаты)

Заместитель председателя: капитан Отман бин Дарус (Малайзия)

Комитет по проверке полномочий

Председатель: г-н Э.Б.Шамфор (Объединенная

Республика Камерун)

4. В качестве основы для работы на Конференции были использованы следующие документы:

- проект Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и связанных с ней резолюций, подготовленный Подкомитетом по подготовке моряков и несению вахты Межправительственной морской консультативной организации и одобренный ее Комитетом по безопасности на море;

- предложения и замечания к проекту, представленные Конференции заинтересованными правительствами и организациями;

- Резолюции 8 и 13, принятые Международной конференцией по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года.

5. В результате обсуждений, нашедших отражение в кратких протоколах пленарных заседаний, Конференция приняла Международную Конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, которая является Документом 1, приложенным к настоящему Заключительному акту.

6. Конференция приняла также резолюции, содержащиеся в Документе 2, приложенном к настоящему Заключительному акту.

7. Текст настоящего Заключительного акта и приложенных к нему Документов составлен в одном подлинном экземпляре на русском, английском, испанском, китайском и французском языках и сдан на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации. Специальные переводы Конвенции на арабский и немецкий языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с настоящим Заключительным актом.

8. Генеральный секретарь Межправительственной морской консультативной организации направит правительствам государств, приглашенных на конференцию, заверенные копии настоящего Заключительного акта вместе с резолюциями Конференции, заверенные копии аутентичных текстов Конвенции, а также официальные переводы Конвенции, когда они будут подготовлены, в соответствии с положениями этих правительств.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся поставили свои подписи под настоящим Заключительным актом.

Совершено в Лондоне седьмого июля одна тысяча девятьсот семьдесят восьмого года.

/подписи/