

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИИ
МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ 1978 ГОДА**

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИИ
МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ 1978 ГОДА

СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,

ЖЕЛЯЯ 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 Приложения, 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, которые могут потребоваться 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 способны выполнять свои обязанности.

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 уполномочию, 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 плаванья 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 эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, должна обеспечить, чтобы лица, работающие на таких судах, отвечали, насколько это целесообразно и практически возможно, требованиям Конвенции;
- (b) работают на рыболовных судах;
- (c) работают на прогулочных яхтах, не занимающихся коммерческими перевозками; или
- (d) работают на 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, изданных 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 (1)(a), и, в частности, для целей Статей IX и X, направляет им, по их просьбе, любую информацию, представленную ему согласно подпунктам (1)(b) и (c).

СТАТЬЯ V

Другие договоры и толкования

- (1) Все предыдущие ныне действующие договоры, конвенции и соглашения между Сторонами, относящиеся к нормам подготовки и дипломированию моряков и несению вахты, 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 Конвенции, Стороны пересматривают свои обязательства по таким договорам, конвенциям и соглашениям с целью устранения противоречий между обязательствами по ним и обязательствами по Конвенции.
- (3) Все вопросы, которые специально не предусмотрены в Конвенции, остаются предметом законодательства Сторон.
- (4) Ничто в Конвенции не наносит ущерба кодификации и развитию морского права Конференцией по морскому праву Организации Объединенных Наций, созываемой в соответствии с Резолюцией 2750 С(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 состава 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 к Конвенции.
- (2) Дипломы капитанов и лиц командного состава, выдаваемые в соответствии с настоящей Статьей, подтверждаются выдающей их Администрацией по форме, предписанной Правилom I/2 Приложения. Если подтверждение составлено не на английском языке, оно должно содержать перевод на этот язык.

СТАТЬЯ VII

Положения переходного периода

- (1) Профессиональный стандартный диплом или диплом практика для работы в должности, на занятие которой Конвенцией требуется диплом, который до вступления в силу Конвенции для Стороны выдан в соответствии с законами Стороны или Регламентом 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 профессиональных 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 сдали экзамен и получили дипломы 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 ни соответствующего диплома по Конвенции, ни профессионального стандартного диплома, выданного согласно национальным законам до вступления в силу Конвенции для такой Стороны, но которые:

- (а) 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;
- (б) представили доказательства того, что они работали удовлетворительно;
- (с) 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 диплома, выданного 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 соответствует требованиям для замещения такой должности, причем, если такое лицо не имеет соответствующего диплома, оно должно пройти проверку, принятую Администрацией, для подтверждения того, что выдача такого льготного разрешения не может снизить уровень безопасности. Кроме того, Администрация как можно скорее обеспечивает занятие упомянутой должности владельцем надлежащего диплома.

(3) Стороны как можно скорее после первого января каждого года направляют Генеральному секретарю доклад, содержащий сведения об общем количестве льготных разрешений в отношении каждой должности, для которой требуется диплом, выданный в течение года на морские суда, и данные о количестве таких судов вместимостью, соответственно, менее и более 1 600 брутто-регистрационных тонн.

СТАТЬЯ IX

Эквиваленты

(1) Конвенция не запрещает Администрации сохранять существующие или принимать иные методы теоретической и практической подготовки, включая те, которые охватывают стаж работы на судне и организацию судовой службы, специально учитывающие технический прогресс, особые типы судов и виды перевозок, при условии, что опыт работы на судне, уровень знаний и квалификации 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 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 исключенных Статьей III, при нахождении в портах Стороны подвергаются 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, имеют такие дипломы или соответствующие льготные разреше-

ния. Эти дипломы должны признаваться, если нет очевидных оснований полагать, что диплом был получен незаконным путем или, что владелец диплома не является тем лицом, которому он был первоначально выдан.

(2) В случае обнаружения недочетов согласно пункту (1) или порядку, указанному в Правиле I/4 - "Порядок контроля", осуществляющее контроль должностное лицо немедленно уведомляет в письменном виде 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) Если при осуществлении контроля согласно пункту (1) недочеты, упомянутые в пункте (3) Правил I/4, не устранены, и установлено, что, принимая во внимание размер и тип судна, протяженность и характер его рейса, что этим создается опасность для людей, имущества и 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:

- (а) обучения административного и технического персонала;

- (b) учреждения учебных заведений для подготовки моряков;
- (c) оснащения оборудованием и пособиями учебных заведений;
- (d) разработки соответствующих программ подготовки, включая прохождение практики на морских судах;
- (e) принятия других мер по повышению квалификации моряков;

предпочтительно на национальной, субрегиональной или региональной основе для дальнейшего содействия 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 и 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) любая предложенная Стороной поправка представляется Генеральному секретарю, который затем рассыпает ее всем членам Организации, всем Сторонам и Генеральному директору Международного бюро труда 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 ли 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 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 Сторонам 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 не принятой, если в течение установленного срока более одной трети Сторон или Стороны, общий торговый флот которых составляет не менее пятидесяти процентов от валовой регистровой вместимости мирового торгового флота судов 100 регистровых тонн и более, 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 заявления согласно подпункту (a)(vii) о том, что они возражают против такой поправки и не отзывали 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 больший 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 Международного бюро труда 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 или уведомление согласно пункту (1)(a)(ix) 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 любых вступающих в силу поправках и о дате вступления в силу каждой из этих поправок.

СТАТЬЯ XIII

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

- (1) Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с 1 декабря 1978 года 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 осуществляются путем сдачи на хранение Генеральному секретарю соответствующего документа.
- (3) Генеральный секретарь информирует все государства, которые подписали Конвенцию или присоединились к ней, и Генерального директора Международного бюро труда 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 вступит в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, в которую не менее двадцати пяти государств, общий торговый флот которых составляет не менее пятидесяти процентов от валовой регистровой вместимости мирового торгового флота судов 100 регистровых тонн и более, 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, в зависимости от того, какая 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 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 английском, испанском, китайском, русском 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 7 июля одна тысяча девятьсот семьдесят восьмого года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ГЛАВА I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило I/1

Определения

В настоящей Конвенции, если специально не предусмотрено иное:

- (a) "Правила" означают Правила, содержащиеся в Приложении Конвенции;
- (b) "Одобен" (и его производные) означает одобрен Администрацией;
- (c) "Капитан" означает лицо, командуемое 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, и работающее на радиотелеграфной станции судна, которое должно иметь такую станцию согласно требованиям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море;
- (l) "Оператор-радиотелефонист" 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, соответственно, несение радиовахты, технический уход и ремонт согласно Регламенту радиосвязи, Международной конвенции по охране человеческой жизни на море и, по усмотрению Администрации, соответствующим рекомендациям ИМКО;
- (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 любых жидких химических веществ, перечисленных в "Правилах постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические вещества наливом", разработанных ИМКО;
- (s) "Танкер-газовоз" означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом любых сжиженных газов, перечисленных в "Правилах постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом", разработанных ИМКО.

* Предполагается, что указанная в свидетельстве о регистрации судна или в ином официальном документе мощность есть общая максимальная длительная выходная мощность всех главных судовых силовых установок.

Правило I/2

Содержание дипломов и форма подтверждения

1. Дипломы составляются на государственном языке или языках страны, где они выдаются. Если диплом составлен не на английском языке, его текст должен содержать перевод на английский язык.
2. В том, что касается радиоспециалиста и оператора-радиотелефониста, Администрации могут:
 - (a) включать дополнительные знания, предписываемые соответствующими Правилами Приложения Конвенции, в экзаменационную программу для выдачи диплома, отвечающего Регламенту радиосвязи; или
 - (b) выдавать отдельный диплом, подтверждающий, что его владелец обладает дополнительными знаниями, предписываемыми 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 №** 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 вахты 1978 г. для выполнения обязанностей*** со следующими ограничениями:

Здесь указываются }
возможные ограни- }
чения 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 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 или 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 определено какой-либо Стороной 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, когда 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 вахты 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) столкновение судна, посадка на мель или касание грунта; или
 - (ii) судно, будучи на ходу, на якоре или у причала, допустило сброс веществ, который, согласно международным конвенциям, является незаконным; или
 - (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, сообщает в письменной форме капитану судна и соответствующему дипломатическому представителю государства флага об обнаруженных им в результате осуществления контроля, в соответствии с пунктом 1, каких-либо из следующих недочетов:
 - (a) отсутствие у моряков, которые должны обладать дипломами, 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 вахту 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 пункте 2(a) - в том, что касается дипломов капитана, старшего механика, лиц командного состава, несущих вахту на ходовом мостике и в машинном отделении, и, где требуется, радиоспециалиста, и недочетов, упомянутых в пункте 2(b).

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, содержащихся в настоящем Правиле.
2. Капитан каждого судна обязан обеспечивать надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной вахты. Вахтенные помощники капитана, 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 исчерпываемые, основные принципы.
4. Организация вахты
 - (a) Состав вахты в любой момент должен быть достаточным и соответствующим условиям и обстановке с обязательным обеспечением 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, которые 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 производственной деятельности 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 первой при отходе в рейс и последующих сменяющих вахт, получал 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, скорость судна, используя для этой цели любые имеющиеся навигационные средства;
- (c) вахтенный помощник капитана должен знать расположение всех судовых навигационных средств и средств обеспечения безопасности и уметь пользоваться ими, принимая во внимание их эксплуатационные возможности;
- (d) вахтенный помощник не может брать на себя и ему нельзя поручать выполнение любых обязанностей, мешающих обеспечению безопасности плавания судна.

7. Навигационное оборудование

- (a) Вахтенный помощник обязан обеспечить 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 применяемых 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

- (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 не сообщит ему о принятии на себя такой ответственности и не убедится, что его распоряжение понято;
 - (iii) в случае возникновения любых сомнений относительно выбора мер обеспечения безопасности, поставить в известность капитана;
 - (iv) не передавать вахту сменяющему помощнику, если имеются основания полагать, что последний, очевидно, не способен должным образом выполнять свои обязанности, и уведомить об этом капитана.
- (b) По заступлении на вахту удостовериться в числимом или истинном местоположении судна, следовании заданным путем, курсом и скоростью и учесть любые навигационные опасности, ожидаемые за 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 судов или самолетов, терпящих бедствие; лиц, потерпевших кораблекрушение, аварийных судов и обломков. При наблюдении надлежит соблюдать следующее:

- (a) наблюдатель должен иметь возможность полностью уделять свое внимание наблюдению; ему не следует поручать никаких обязанностей, которые могут помешать ему выполнять свою основную задачу;
- (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, однако такие случаи возможны только при условии, что:

- (i) обстановка тщательно оценена и точно установлено, что все требования безопасности соблюдены;
- (ii) полностью учтены все сопутствующие факторы, включая, но не ограничиваясь:
 - состояние погоды
 - видимость
 - интенсивность судоходства
 - близость навигационных опасностей
 - обеспечение внимания, необходимого при плавании в районах, где действуют системы разделения движения, или вблизи них;
- (iii) имеется возможность немедленного усиления вахты на мостике в случае, когда этого потребует изменившаяся обстановка.

10. Плавание с лоцманом на борту

Присутствие лоцмана на борту и выполнение им своих обязанностей не освобождают капитана судна или вахтенного помощника капитана от их обязанностей и ответственности за безопасность судна. Капитан и лоцман должны обмениваться информацией относительно плавания, местных условий и особенностей данного судна. Капитан и вахтенный помощник должны работать в тесном контакте с лоцманом и следить за местоположением судна и его поведением.

11. Охрана морской среды

Капитан и вахтенный помощник капитана должны четко представлять себе серьезные последствия как эксплуатационного, так и аварийного загрязнения морской среды и предпринимать все возможные меры предосторожности для предотвращения подобного загрязнения особенно в тех случаях, где это предусмотрено соответствующими международными и портовыми правилами.

Правило II/2

Обязательные минимальные требования для дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более

Капитан и старший помощник капитана судов валовой вместимостью 1 600 регистровых тонн и более

1. Каждый капитан и старший помощник капитана морских судов валовой вместимостью 1 600 регистровых тонн и более должен иметь соответствующий диплом.

2. Каждый кандидат на получение диплома должен:
- (a) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;
 - (b) отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированному вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более, и иметь одобренный стаж работы на судне в такой должности:
 - (i) для получения диплома старшего помощника капитана - не менее 18 месяцев; однако, указанный срок может быть сокращен 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, указанный срок может быть сокращен до 24 месяцев, если кандидат имеет стаж работы на судне в должности старшего помощника капитана не менее 12 месяцев или если кандидат прошел специальную подготовку, которую Администрация считает эквивалентной такой службе;
 - (c) сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации. В экзаменационные вопросы надлежит включать материал, изложенный в Дополнении к настоящему Правилу, однако Администрации предоставляется право изменять указанные экзаменационные требования для дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов ограниченных размеров, совершающих прибрежное плавание, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

Капитан и старший помощник капитана судов валовой вместимостью от 200 до 1 600 регистровых тонн

3. Каждый капитан и старший помощник капитана морского судна валовой вместимостью от 200 до 1 600 регистровых тонн должен иметь соответствующий диплом.

4. Каждый кандидат на получение диплома должен:

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

- (b) (i) для получения диплома старшего помощника капитана отвечать требованиям, предъявляемым к вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более;
- (ii) для получения диплома капитана отвечать требованиям, предъявляемым к вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более и иметь одобренный стаж работы на судне в этой должности не менее 36 месяцев; однако, указанный срок может быть сокращен до 24 месяцев, если кандидат имеет стаж работы на судне в должности старшего помощника капитана не менее 12 месяцев или если он прошел специальную подготовку, которую Администрация считает эквивалентной такой службе;
- (c) сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации. В экзаменационные вопросы надлежит включить материал, изложенный в Дополнении к настоящему Правилу, однако Администрации предоставляется право изменять указанные экзаменационные требования для дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов, совершающих прибрежное плавание, исключив из экзаменационных требований тот материал, который неприменим в отношении указанного плавания или судов, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

Общее

5. Уровень требований к знаниям, указанным в различных разделах Дополнения, может меняться в зависимости от того, выдается ли диплом капитана или старшего помощника капитана или в зависимости от того применимы ли диплом или дипломы к судам вместимостью 1 600 брутто-регистровых тонн и более или к судам вместимостью от 200 до 1 600 брутто-регистровых тонн.

Дополнение к Правилу II/2

Минимальные знания, необходимые для получения дипломов капитана или старшего помощника капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более

1. Ниже приводится программа экзаменационных требований, предъявляемых к кандидатам на получение дипломов капитана или старшего помощника капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более. Цель программы - расширить и углубить объем материала, содержащегося в Правиле II/4

"Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более". Принимая во внимание тот факт, что капитан несет полную ответственность за безопасность судна, его пассажиров, экипажа и груза и что старший помощник капитана должен быть в любой момент готов 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) в районах систем 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, как этого требует Администрация, 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 столкновений 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 отсутствии такового - 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) включение и работа с блоком индикатора;
- (c) обнаружение неправильных показаний, ложных эхосигналов, засветки от морской поверхности и т.д.;
- (d) расстояние и пеленг;
- (e) выявление опасных эхосигналов;
- (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.

5. Гиро- и магнитные компасы

Умение определять и корректировать поправки гиро- и магнитных 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 океанских 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 и 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^{1/}, бортовой и килевой качки;
- (d) взаимодействие между движущимися судами, а также взаимодействие собственного судна с близлежащими берегами (канальный эффект);
- (e) швартовка и отшвартовка при различных ветрах и течениях с использованием буксиров и без таковых;
- (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 судну или самолету, терпящему бедствие, 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 штормовую погоду;
- (k) способы приема потерпевших на борт судна со спасательных шлюпок или плотов;
- (l) умение определять маневренные элементы основных типов судов с учетом особенностей их двигателей, обращая особое внимание на тормозные пути и диаметр циркуляции при различных осадках и скоростях;

^{1/} Проседание: уменьшение клиренса под килем судна, наблюдаемое при движении судна и вызываемое как погружением корпуса, так и изменением дифферента; эффект проседания усиливается на мелководье и уменьшается с уменьшением скорости судна.

- (m) важность плавания с уменьшенной скоростью для избежания повреждений, причиняемых попутной волной своего судна;
- (n) практические меры, предпринимаемые при плавании во льдах или в условиях обледенения судна;
- (o) пользование системами разделения движения и маневрирование при плавании в них.

8. Остойчивость судна^{2/}, его устройство и борьба за живучесть

- (a) Понимание основных принципов устройства судна, теории и факторов, влияющих на дифференты и остойчивость, а также мер, предпринимаемых для обеспечения безопасного дифферента 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 таблицами остойчивости, посадки и напряжений, диаграммами и 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) Погрузочно-разгрузочные операции, обращая особое внимание на погрузку и разгрузку тяжеловесов.

^{2/} Капитанам и старшим помощникам капитанов малых судов следует хорошо знать основные требования к остойчивости таких судов.

- (с) Международные правила и рекомендации, касающиеся перевозки грузов, особенно Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).
- (d) Перевозка опасных грузов. Меры предосторожности, предпринимаемые во время погрузки и разгрузки, и обеспечение их сохранности во время плавания.
- (e) Практическое знание содержания и применения действующих руководств по безопасности танкеров.
- (f) Практическое знание грузовых трубопроводов и насосных устройств, обычно применяемых на судах.
- (g) Термины и определения, используемые для описания свойств обычных нефтяных грузов, таких как нефть-сырец и продукты ее переработки, лигроин.
- (h) Правила предотвращения загрязнения; приемка балласта, очистка танков от жидкостей и газов.
- (i) Погрузка поверх остатков.

11. Противопожарная безопасность 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 противопожарных средств.

12. Действия в аварийной обстановке

- (a) Меры предосторожности при вынужденной преднамеренной посадке судна 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 по защите и безопасности пассажиров и команды при авариях.
- (g) Локализация последствий повреждения и спасание судна при пожаре или взрыве.

- (h) Оставление судна.
- (i) Аварийное управление, установка и применение временного рулевого управления и способы установки временного руля там, где это возможно.
- (j) Спасание людей с терпящего бедствие или гибнущего судна.
- (k) Действия по тревоге "человек за бортом".

13. Медицинская помощь

Должное умение применить 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 помощи при возникновении несчастных случаев, связанных с перевозкой опасных грузов.

14. Морское право

(a) Знание международного морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той степени, в какой они касаются конкретных обязанностей и ответственности капитана, особенно в вопросах обеспечения безопасности и охраны морской среды. Особое внимание следует обратить на знание:

- (i) судовых свидетельств и иных документов, наличие которых на судне предусмотрено 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 санитарных правил;
- (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 устанавливается по усмотрению Администрации, однако должно быть предусмотрено знание национальных документов, направленных на выполнение международных соглашений и конвенций.

15. Руководство личным составом и обязанности по его подготовке

Умение руководить личным составом, организовывать его работу и подготовку.

16. Связь

(a) Умение передавать и принимать сообщения с помощью световых сигналов по азбуке Морзе и пользоваться Международным сводом сигналов в тех случаях, когда кандидат был подвергнут экзаменам по этим вопросам при получении дипломов на предыдущие должности, он может не сдавать такие экзамены при получении диплома капитана.

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

(c) Знание порядка подачи сигналов бедствия по радиотелеграфу, как предписывается Регламентом радиосвязи.

17. Спасание 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, азимутальным зеркалом и нанести местоположение судна на карту, проложить курс, взять пеленг.

(b) Международные правила предупреждения столкновений судов в море

(i) использование 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
Зрительный и звуковой практический тест.
- (f) Спасание людей
Спуск и управление спасательной шлюпкой и умение пользоваться другими спасательными средствами, включая надевание спасательных жилетов.

Правило II/3

Обязательные минимальные требования для дипломирования
вахтенных помощников капитана и капитанов судов
валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн

1. Суда, не занятые в прибрежном плавании
 - (a) Каждый капитан, работающий на морском судне валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн, не занятом в прибрежном плавании, должен иметь диплом, признаваемый Администрацией, для работы в должности капитана судов валовой вместимостью от 200 до 1 600 регистровых тонн.
 - (b) Каждый вахтенный помощник капитана, работающий на морском судне валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн, не занятом в прибрежном плавании, должен иметь соответствующий диплом для работы на судах валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более.
2. Суда, занятые в прибрежном плавании
 - (a) Капитан
 - (i) Каждый капитан морского судна валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн, занятого в прибрежном плавании, должен обладать соответствующим дипломом.
 - (ii) Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - (1) быть не моложе 20 лет;

- (2) иметь одобренный стаж работы на судне в должности вахтенного помощника капитана не менее 12 месяцев;
- (3) отвечать требованиям Администрации в отношении надлежащих профессиональных знаний для работы на указанных судах, включая вопросы, изложенные в Дополнении к настоящему Правилу.

(b) Вахтенный помощник капитана

- (i) Каждый вахтенный помощник капитана морского судна валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн, занятого в прибрежном плавании, должен обладать соответствующим дипломом.
- (ii) Каждый кандидат на получение такого диплома должен:
 - (1) быть не моложе 18 лет;
 - (2) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;
 - (3) отвечать требованиям Администрации в отношении:
 - успешного прохождения специальной подготовки, включающей достаточный период соответствующей работы на судне, установленный Администрацией; или
 - иметь одобренный стаж работы на судне в составе палубной команды в течение не менее чем трех лет;
 - (4) отвечать требованиям Администрации в отношении надлежащих профессиональных знаний для работы на указанных судах, включая вопросы, изложенные в Дополнении.

3. Подготовка

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

4. Исключения

Если Администрация считает, что в связи с размером судна и условиями плавания применение требований настоящего Правил и Дополнения к нему во всей их полноте не является необходимым или целесообразным, то она может в определенной степени освободить капитана и вахтенного помощника капитана такого судна или класса судов от соответствия ряду требований, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

Дополнение к Правилу II/3

Минимальные знания, необходимые для получения диплома вахтенных помощников капитана и капитанов судов валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн

1. (a) Знание следующего:
 - (i) плавания с использованием береговых ориентиров и, в необходимой степени, с использованием мореходной астрономии;
 - (ii) Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
 - (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) процедур поиска и спасания;
 - (xv) мер по предотвращению загрязнения морской среды.
 - (b) В дополнение к требованиям, указанным в подпункте (a), обладать достаточными навыками правильного использования всех навигационных средств и оборудования, установленного на соответствующих судах.
 - (c) Уровень знаний по вопросам, указанным в подпунктах (a) и (b), должен быть достаточным для обеспечения надлежащего выполнения вахтенным помощником капитана своих обязанностей.
2. Каждый капитан морского судна валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн должен, кроме соответствия требованиям, изложенным в пункте 1, 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 регистровых тонн и более

1. Каждый вахтенный помощник капитана морского судна валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более должен иметь соответствующий диплом.
2. Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - (а) быть не моложе 18 лет;
 - (б) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;
 - (с) иметь одобренный стаж работы на судне в составе палубной команды не менее трех лет, из которых не менее шести месяцев несения вахты на мостике под руководством дипломированного вахтенного помощника капитана. Администрация, однако, может заменить часть этого стажа, но не более двух лет, курсом специальной подготовки, при условии, что по мнению Администрации, такая подготовка, по крайней мере, равноценна по своей значимости тому отрезку стажа, который она заменяет;
 - (д) отвечать требованиям Администрации в отношении теоретических знаний и практических навыков, необходимых для выполнения своих обязанностей, что подтверждается сдачей соответствующего экзамена.
3. Дипломы для работы без ограничений

В экзамен для получения дипломов без ограничения района плавания включается проверка теоретических знаний и практических навыков кандидата по вопросам, изложенным в Дополнении к настоящему Правилу.
4. Дипломы с ограничением

В экзамен для получения дипломов для работы на судах, занятых в прибрежном плавании, Администрация может не включать следующие вопросы из перечисленных в Дополнении, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах:

 - (а) мореходная астрономия;
 - (б) радионавигационные системы в тех районах, которые ими не охватываются.

5. Уровень знаний

(а) Вахтенный помощник капитана должен обладать достаточным уровнем знаний по вопросам, указанным в Дополнении, для обеспечения должного несения вахты. При определении необходимого уровня знаний Администрация должна принимать во внимание содержание каждого раздела Дополнения.

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

Дополнение к Правилу II/4

Минимальные знания, необходимые для получения диплома вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более

1. Мореходная астрономия

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

2. Плавание с использованием наземных и береговых ориентиров

(а) 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.

(б) Должное знание и практические навыки пользования морскими навигационными картами и пособиями, такими 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 и расшифровывать и анализировать полученную информацию, включая следующее:

- (а) факторы, влияющие на работу и точность;
- (б) включение и работа с блоком индикатора;
- (с) обнаружение неправильных показаний, ложных экосигналов, засветки от морской поверхности и т.д.

- (d) расстояние и пеленг;
- (e) выявление опасных эхосигналов;
- (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 указанным оборудованием 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 магнитные компасы

Знание принципов действия гиро- и магнитных 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. Радиотелефон и визуальная сигнализация

- (а) Умение передавать и принимать сообщения с помощью световых сигналов по азбуке Морзе.
- (б) Умение пользоваться Международным сводом сигналов.
- (с) Знание порядка пользования радиотелефонной связью и умение пользоваться радиотелефоном, особенно для передачи сообщений о бедствии, о безопасности, срочных и навигационных сообщений.

11. Противопожарная безопасность и средства пожаротушения

- (а) Организация учебных пожарных тревог.
- (б) Виды и химическая природа возгорания.
- (с) Системы пожаротушения.
- (д) Прохождение одобренного курса противопожарной подготовки.

12. Спасание людей средствами собственного судна

Организация учений по оставлению судна; использование спасательных шлюпок, спасательных плотов и иных спасательных средств и их снабжения, включая переносные радиостанции и аварийные радиобуи (EPIRBs). Знание приемов выживания на море.

13. Действия в аварийной обстановке

Знание вопросов, перечисленных в соответствующем Приложении действующего издания МТ/ИМКО "Документ для руководства".

14. Маневрирование и управление судном

Знание:

- (а) влияния различных значений дедвейта, осадки, дифферента, скорости и клиренса под килем на диаметр циркуляции и тормозной путь;
- (б) влияния ветра и течения на управляемость судна;
- (с) маневрирования при тревоге "человек за бортом";
- (д) влияния проседания, мелководья и подобных явлений;
- (е) надлежащих действий при постановке на якорь и швартовке.

15. Остойчивость судна

- (а) Практическое знание и умение пользоваться таблицами остойчивости, дифферентовки и напряжений, диаграммами и счетными устройствами для расчета напряжений.

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

16. Английский язык

Достаточное знание английского языка, позволяющее вахтенному помощнику капитана пользоваться картами и другими морскими пособиями, понимать метеорологическую информацию и сообщения о безопасности судов и их эксплуатации, а также умение ясно выразить свои мысли при связи с другими судами или берегом. Умение понимать и использовать Стандартный морской словарь 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 влияния этих факторов на безопасность судна.

19. Медицинская помощь

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

20. Поиск и спасание

Знание руководства ИМКО для торгового судна 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. Каждый дипломированный капитан или вахтенный помощник капитана, служащий на море или собирающийся возвратиться на морскую службу после перерыва, должен, чтобы подтвердить свое соответствие такой службе, через регулярные промежутки времени, не превышающие пяти лет, предоставить Администрации свидетельства:

- (a) в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;
- (b) в отношении профессиональной пригодности:
 - (i) путем подтверждения стажа работы на судне в качестве капитана или вахтенного помощника капитана в течение не менее чем одного года за последние пять лет; или
 - (ii) путем подтверждения стажа работы, связанной с выполнением обязанностей, соответствующих виду диплома и считающихся равноценными морской службе, предусмотренной в пункте 1(b)(i); или
 - (iii) путем:
 - прохождения установленной проверки; или
 - успешного окончания одобренных курсов; или
 - работы на судне в должности сверхштатного вахтенного помощника капитана (дублера) в течение не менее чем трех месяцев непосредственно перед занятием должности в соответствии с имеющимся дипломом.

2. Администрация должна, по консультации с заинтересованными лицами или организациями, составлять или способствовать составлению программ курсов переподготовки и повышения квалификации (факультативных или обязательных) для капитанов и вахтенных помощников капитана, находящихся на морской службе, и, особенно, для возвращающихся на морскую службу. Администрация должна обеспечить возможность всем указанным лицам пройти подготовку на соответствующих курсах в зависимости от их опыта работы и выполняемых обязанностей. Такие курсы должны быть одобрены Администрацией и учитывать изменения, происшедшие в области судоходства и внесенные в соответствующие международные правила и рекомендации по вопросам охраны человеческой жизни на море и морской среды.

3. Каждый капитан и вахтенный помощник капитана должен для продолжения работы на морских судах, в отношении которых разработаны специальные международные требования по вопросам подготовки экипажа, успешно пройти соответствующие одобренные курсы подготовки.

4. Администрация должна обеспечить все суда, подлежащие ее юрисдикции, материалами, содержащими последние изменения в международных соглашениях по вопросам охраны человеческой жизни на море и морской среды.

Правило II/6

Обязательные минимальные требования к рядовому составу,
несущему ходовую навигационную вахту

1. Минимальные требования к рядовому составу, несущему ходовую навигационную вахту на морском судне валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более, изложены в пункте 2. Эти требования не являются требованиями к дипломированному матросу I класса*, а также, за исключением случаев, когда это касается судов ограниченных размеров, не являются требованиями, которым должен соответствовать матрос, являющийся единственным рядовым членом ходовой навигационной вахты. Администрация может требовать дополнительной подготовки и квалификации от матроса, являющегося единственным рядовым членом ходовой навигационной вахты.
2. Каждое лицо рядового состава, входящее в состав ходовой навигационной вахты на морском судне валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более, должно:
 - (a) быть не моложе 16 лет;
 - (b) отвечать медицинским требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;
 - (c) отвечать требованиям Администрации в отношении:
 - (i) стажа работы на морском судне, включая период не менее чем шесть месяцев, связанных с выполнением обязанностей на ходовой навигационной вахте; или
 - (ii) успешного прохождения специальной подготовки либо на берегу либо на судне, включая достаточный период работы на судне, установленный Администрацией и составляющий не менее чем два месяца;
 - (d) иметь практический опыт или подготовку, включающие:
 - (i) основные принципы пожаротушения, оказания первой помощи, индивидуальные приемы выживания, а также вопросы, касающиеся опасности для здоровья и личной безопасности;
 - (ii) умение понимать приказы и быть понятым вахтенным помощником капитана по вопросам, связанным с выполнением своих обязанностей;

* Имеется в виду Конвенция о выдаче матросам свидетельств о квалификации 1946 г. или любые последующие конвенции МОТ.

- (iii) умение стоять на руле и выполнять команды, подаваемые на руль, а также достаточное для выполнения своих обязанностей знание гиро- и магнитных 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, работа или подготовка, предусмотренные подпунктами 2(c) и (d), могут достигаться путем выполнения обязанностей, связанных с несением ходовой навигационной вахты, но только в том случае, когда они выполнялись под непосредственным руководством капитана, вахтенного помощника капитана или квалифицированным лицом рядового состава.

4. Администрация обязана обеспечить выдачу установленного документа каждому моряку, который за счет практического опыта или подготовки получает в соответствии с данным Правилom право работать в качестве матроса, входящего в состав ходовой навигационной вахты, или своевременное подтверждение уже имеющегося документа.

5. Администрация может считать, что моряк удовлетворяет требованиям настоящего Правила, если он прослужил в соответствующей должности в составе палубной команды в течение не менее одного года за пять лет, предшествующих вступлению в силу Конвенции для этой Администрации.

Правило II/7

Основные принципы несения вахты в порту

1. Капитан каждого судна, безопасно швартованного к причалу или стоящего в нормальной обстановке на якоре в порту, должен организовать несение вахты, достаточной для обеспечения безопасности.

2. При организации такой вахты необходимо принять во внимание положения "Рекомендации по принципам и инструкции для вахтенных помощников капитана, несущих вахту в порту" и "Рекомендации по принципам и инструкции для вахтенных механиков, несущих вахту в порту", принятых Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г.

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, включая взрывчатые, легковоспламеняющиеся, ядовитые, вредные для здоровья или загрязняющие окружающую среду, капитан должен обеспечивать несение надежной палубной и машинной вахт, состоящих из находящихся в постоянной готовности лиц командного и рядового состава, даже в тех случаях, когда судно безопасно швартовано или находится на якорной стоянке в порту.
2. На судне, перевозящем опасные грузы, иные чем навалочные или наливные, включая взрывчатые, легковоспламеняющиеся, ядовитые, вредные для здоровья или загрязняющие окружающую среду, капитан при организации надежной вахты должен полностью учесть характер, количество, упаковку и способ укладки опасного груза, а также особые условия на борту, на прилегающих акватории и берегу.
3. При организации вахт следует полностью учитывать "Рекомендации по принципам и инструкции для вахтенных помощников капитана, несущих вахту в порту" и "Рекомендации по принципам и инструкции для вахтенных механиков, несущих вахту в порту", принятых Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г.

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 принципов, изложенных в настоящем Правиле.
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 члены рядового состава, должны, в частности, учитываться следующие факторы:
 - (i) тип судна;
 - (ii) тип и состояние механизмов;
 - (iii) особые режимы работы, зависящие от внешних условий, таких как состояние погоды, ледовая обстановка, загрязненные воды, мелко-водье, аварийная обстановка, ограниченные возможности машины, вызванные повреждениями или загрязнением;
 - (iv) квалификация и опыт вахты;
 - (v) безопасность человеческой жизни, судна, груза и порта, а также охрана окружающей среды;
 - (vi) соблюдение международных, национальных и местных правил;
 - (vii) обеспечение нормальной эксплуатации судна.
 - (b) Вахтенный механик, находящийся под руководством старшего механика, несет ответственность за работу и проверки, по мере необходимости, всех

механизмов и оборудования ему порученных. Вахтенный механик является представителем старшего механика и его основной обязанностью в течение всей вахты является надежная и эффективная работа механизмов, влияющих на безопасность судна, и уход за ними.

(с) Старший механик должен, по согласованию с капитаном, заранее определить объем технического снабжения предстоящего рейса, принимая во внимание потребности в топливе, воде, смазочных материалах, химических веществах, деталях разового применения и прочих запасных частях, инструментах, а также любых других необходимых видах снабжения.

5. Эксплуатация

(а) Вахтенный механик должен обеспечивать порядок несения вахты. Находящийся под его общим руководством рядовой состав ходовой машинной вахты, если такой имеется, обязан способствовать надежной и эффективной работе главной силовой установки и вспомогательного оборудования.

(б) В начале ходовой машинной вахты надлежит замерить рабочие параметры и состояние всех механизмов и отметить все механизмы, работающие с нарушениями, механизмы, в которых возможны неисправности, и механизмы, требующие специального обслуживания, а также уже принятые меры. В случае необходимости намечается план дальнейших действий.

(с) Вахтенный механик должен обеспечить постоянный контроль за работой главной силовой установки и вспомогательных механизмов, проведение регулярных осмотров помещений машинного отделения и рулевого управления и принятие необходимых мер для устранения любой обнаруженной неисправности.

(д) В машинном отделении, где предполагается постоянное присутствие вахты, вахтенный механик должен быть в любое время готов управлять главной силовой установкой, выполняя распоряжения об изменении направления движения или скорости. В тех случаях, когда машинное отделение периодически переходит на безвахтенное обслуживание, вахтенный механик должен быть готов в любой момент прибыть в машинное отделение.

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

(f) Вахтенному механику нельзя поручать и он не может брать на себя никаких обязанностей, мешающих ему обслуживать главную силовую установку и вспомогательное оборудование. Он должен обеспечить постоянное обслуживание главной силовой установки и вспомогательного оборудования до момента смены с вахты.

(g) Должное внимание следует уделять обслуживанию и уходу за всеми механизмами, включая механические, электрические, гидравлические и пневматические системы, приборы управления ими и устройства их защиты, системы бытового обслуживания и учет расхода запасов и запасных частей.

(h) Старший механик должен обеспечить, чтобы вахтенный механик имел всю информацию по вопросам профилактического ремонта, исправлению поврежденных или ремонтных работ, подлежащих выполнению во время вахты. Вахтенный механик несет ответственность за отключение, переключение и регулировку всех используемых механизмов, находящихся в его ведении. О всех проводимых работах должны быть сделаны соответствующие записи.

(i) Перед сдачей вахты вахтенный механик должен соответствующим образом зафиксировать все события, относящиеся к главной силовой установке и к вспомогательному оборудованию.

(j) Для предотвращения опасности для судна или его экипажа, вахтенный механик должен немедленно докладывать на мостик о случаях пожара, о действиях в машинном отделении, могущих вызвать уменьшение скорости судна, о неизбежных выходы из строя рулевого управления или остановке судовых двигателей, об изменениях в подаче электроэнергии или об иных случаях, угрожающих безопасности. В тех случаях, когда это возможно, уведомление должно поступать на мостик до изменений в машинном отделении с тем, чтобы предоставить вахте на мостике максимальное время для принятия всех мер по избежанию возможной аварии.

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

6. Требования по несению вахты

(a) Каждый вахтенный должен знать свои обязанности по несению вахты. Кроме того, каждый вахтенный обязан:

- (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 и уметь пользоваться противопожарным оборудованием в машинном отделении.
- (b) Состав ходовой машинной вахты должен всегда, как в ручном, так и в автоматическом режиме, быть достаточным для обеспечения надежной работы всех механизмов, влияющих на эксплуатацию судна, и соответствовать преобладающей обстановке и условиям. Для достижения этой цели следует, в частности, принимать во внимание следующее:
- (i) эффективное непрерывное наблюдение за работой всех механизмов, влияющих на надежную эксплуатацию судна;
 - (ii) состояние и надежность любой дистанционно управляемой 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 работу стационарных приспособлений и устройств по обнаружению пожара, пожаротушению и локализации огня;
 - (iv) использование и эксплуатационное состояние вспомогательного, пускового и аварийного оборудования, влияющего на безопасность плавания, швартовки или постановки в док;
 - (v) мероприятия, необходимые для поддержания механизмов в рабочем состоянии 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 пригоден для несения вахты во всех иных отношениях.

8. Охрана морской среды

Весь командный и рядовой состав машинного отделения должен четко представлять себе серьезные последствия как эксплуатационного, так и аварийного загрязнения морской среды и предпринимать все возможные меры предосторожности для предотвращения подобного 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 кВт и более

1. Каждый старший и второй механик морского судна с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 кВт и более должен иметь соответствующий диплом.
2. Каждый кандидат на получение диплома должен:
 - (a) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;
 - (b) отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированному вахтенному механику, и
 - (i) для получения диплома второго механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев в должности помощника механика или механика;
 - (ii) для получения диплома старшего механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 36 месяцев, из которых не менее 12 месяцев – механиком 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 следует включать материал, изложенный в Дополнении к данному Правилу, однако Администрации

предоставляется право изменять экзаменационные требования для механиков судов с силовой установкой ограниченной пропульсивной мощности и совершающих прибрежное плавание, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

3. Подготовка для приобретения необходимых теоретических знаний и практических навыков должна учитывать соответствующие международные правила и рекомендации.
4. Уровень требований к знаниям, указанным в различных разделах Дополнения, может меняться в зависимости от того, выдается ли диплом старшего или второго механика.

Дополнение к Правилу III/2

Минимальные знания, необходимые для получения дипломов старшего и второго механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 кВт и более

1. Ниже приводится программа экзаменационных требований, предъявляемых для проведения экзамена к кандидатам на получение дипломов старшего или второго механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 кВт и более. Принимая во внимание тот факт, что второй механик должен быть в любой момент готов принять на себя ответственность старшего механика, экзамены по указанным ниже вопросам должны выявить способность кандидатов усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасной эксплуатации судовых механизмов.
2. Что же касается пункта 4(a), приведенного ниже, то Администрация может не предъявлять требования к знаниям в отношении тех силовых установок, которые не указаны в выдаваемом дипломе. Такой диплом не действителен для работы на судах с силовыми установками, знание которых опущено из экзаменационных требований, до тех пор, пока механик не подтвердит свою компетентность в этих вопросах в соответствии с требованиями Администрации. Все ограничения должны быть отражены в дипломе.
3. Каждый кандидат должен обладать знаниями следующих дисциплин:
 - (a) термодинамика и теплопередача;
 - (b) механика и гидродинамика;
 - (c) принципы работы судовых силовых установок (дизеля, паровых и газовых турбин) и рефрижераторных установок;

- (d) физические и химические свойства топлива и смазочных материалов;
- (e) технология материалов;
- (f) физико-химическая природа возгорания и огнегасящие агенты;
- (g) морская электротехника, электронное и электрическое оборудование;
- (h) основы автоматизации, контрольно-измерительные системы и системы управления;
- (i) теория устройства судна, включая борьбу за живучесть.

4. Каждый кандидат должен обладать, по крайней 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 неисправной работы механизмов, локализации неисправных узлов и предотвращению крупных 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) предупреждению воздействия загрязненной морской среды на остальную окружающую среду;

- (к) оказанию первой помощи при травмах, типичных для машинного отделения, и использованию соответствующих средств;
 - (л) использованию спасательных средств и знанию их назначения;
 - (м) методам борьбы за живучесть;
 - (н) технике безопасности.
5. Каждый кандидат должен обладать знаниями в области морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той степени, в какой они связаны с обязанностями персонала машинного отделения, особенно в отношении безопасности судоходства и охраны морской среды. Объем знаний по национальному морскому законодательству определяется Администрацией, однако он должен включать национальные правила, принятые во исполнение международных соглашений и конвенций.
6. Каждый кандидат должен уметь руководить личным составом, организовывать его работу и подготовку.

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 механик морского судна с главной силовой установкой пропульсивной мощностью от 750 до 3000 квт должен иметь соответствующий диплом.
2. Каждый кандидат на получение диплома должен:
- (а) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;
 - (б) отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированному вахтенному механику; и
 - (i) для получения диплома второго механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев в должности помощника механика или механика;
 - (ii) для получения диплома старшего механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 24 месяцев, 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 следует включать материал, изложенный в Дополнении к данному Правилу, однако Администрации предоставляется право изменять экзаменационные требования для механиков судов, совершающих прибрежное плавание, принимая во внимание типы автоматического и дистанционного управления этих судов и безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

3. Подготовка для получения необходимых теоретических знаний и практических навыков должна учитывать соответствующие международные правила и рекомендации.
4. Уровень требований к знаниям, указанным в различных разделах Дополнения, может меняться в зависимости от того, выдается ли диплом старшего или второго механика.
5. Каждый механик, получивший диплом второго механика судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 квт и более, может работать в должности старшего механика судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью менее 3000 квт при условии, что он имеет одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев механиком на руководящей должности.

Дополнение к Правилу III/3

Минимальные знания, необходимые для получения дипломов старшего и второго механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью от 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 ответственность старшего механика, экзамены по указанным ниже вопросам должны выявить способность кандидатов усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасной эксплуатации судовых механизмов.

2. Что же касается пунктов 3(d) и 4(a), приведенных ниже, то Администрация может не предъявлять требования к знаниям в отношении тех силовых установок, которые не указаны в выдаваемом дипломе. Такой диплом не действителен для работы на судах с силовыми установками, знание которых опущено из экзаменационных требований, до тех пор, пока механик не подтвердит свою компетентность в этих вопросах в соответствии с требованиями Администрации. Все ограничения должны быть отражены в дипломе.

3. Каждый кандидат должен обладать достаточными элементарными теоретическими знаниями для понимания основ указанных ниже дисциплин:

- (a) процессы сгорания;
- (b) теплопередача;
- (c) механика и гидродинамика;
- (d) (i) судовые дизели;
 - (ii) судовые паросиловые установки;
 - (iii) судовые газовые турбины;
- (e) системы рулевого устройства;
- (f) свойства топлива и смазочных материалов;
- (g) технология материалов;
- (h) огнегасящие агенты;
- (i) судовое электрооборудование;
- (j) автоматизация, контрольно-измерительные системы и системы управления;
- (k) устройство судна, включая борьбу за живучесть;
- (l) вспомогательные системы.

4. Каждый кандидат должен обладать, по крайней 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;

- (с) эксплуатации, проверке и обслуживанию электрического оборудования и приборов управления;
- (d) эксплуатации и обслуживанию грузовых и палубных механизмов;
- (e) обнаружению неисправной работы механизмов, локализации неисправных узлов и предотвращению крупных 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 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. Каждый кандидат должен обладать знаниями в области морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той степени, в какой они связаны с обязанностями персонала машинного отделения, особенно в отношении безопасности судоходства и охраны морской среды. Объем знаний по национальному морскому законодательству определяется Администрацией, однако он должен включать национальные правила, принятые во исполнение международных соглашений и конвенций.

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

Правило III/4

Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенного механика судов с традиционно обслуживаемым или периодически необслуживаемым машинным отделением

1. Каждый вахтенный механик судна с традиционно обслуживаемым или периодически необслуживаемым машинным отделением и с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 750 квт и более, должен иметь соответствующий диплом.

2. Каждый кандидат на получение диплома должен:

- (a) быть не моложе 18 лет;
- (b) отвечать требованиям Администрации в отношении здоровья, особенно зрения и слуха;
- (c) пройти не менее, чем трехлетний курс одобренного обучения или подготовки, связанный с выполнением обязанностей судового механика;
- (d) иметь одобренный стаж работы на судне, который может быть включен в трехлетний период, указанный в подпункте (c);
- (e) отвечать требованиям Администрации в отношении теоретических знаний и практических навыков эксплуатации и обслуживания судовых механизмов в объеме обязанностей механика;
- (f) пройти одобренный курс практической противопожарной подготовки;
- (g) знать технику безопасности.

Администрации предоставляется право изменять требования, изложенные в подпунктах (c) и (d), для механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью менее 3000 квт и совершающих прибрежное плавание, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

3. Каждый кандидат должен быть знаком с эксплуатацией и обслуживанием главных и вспомогательных механизмов, включая требования различных инструкций, и знать, по крайней 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 систему сжигания топлива;

- (iii) способы проверки уровня воды в котлах и необходимые действия при нарушении нормального уровня;
 - (iv) обнаружение типичных неисправностей механизмов и установок в машинном и котельном отделениях и меры по предотвращению поломок.
- (с) 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 неотложные действия в случае возникновения пожара или аварии, особенно в отношении топливных систем;
 - (ii) надежная защита электрических и иных типов установок и оборудования, необходимая до выдачи личному составу разрешения их обслуживать.
- (f) Меры по предотвращению загрязнения
- Меры по предотвращению загрязнения морской среды нефтепродуктами, остатками груза, сточными водами, дымом и другими загрязнителями. Использование оборудования, предотвращающего загрязнение, включая сепараторы нефтewодяной смеси, отстойные танки и установку по очистке сточных вод.
- (g) Оказание первой помощи
- Оказание первой помощи при травмах, типичных для машинного отделения.

4. В тех случаях, когда судно не оборудовано паровыми котлами, Администрации предоставляется право исключить требования, предусмотренные пунктами 3(b)(ii) и (iii). Диплом, выданный с соответствующим ограничением, не действителен для работы на судах, оборудованных паровыми котлами, до тех пор, пока механик не подтвердит свою компетентность в этих вопросах в соответствии с требованиями Администрации. Все 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. Каждый дипломированный механик, служащий на море или собирающийся возвратиться на морскую службу после перерыва, должен, чтобы подтвердить свое соответствие такой службе, через регулярные промежутки времени, не превышающие 5 лет, представлять Администрации свидетельства:

- (a) в отношении состояния здоровья, включая зрение и слух;
- (b) в отношении профессиональной пригодности:
 - (i) путем подтверждения стажа работы на судне в качестве механика не менее, чем одного года за последние пять лет; или
 - (ii) путем подтверждения стажа работы, связанной с выполнением обязанностей, соответствующих виду диплома и считающихся равноценными морской службе, предусмотренной в пункте 1(b)(i); или
 - (iii) путем:
 - прохождения установленной проверки; или
 - успешного окончания одобренных курсов; или
 - работы на судне в должности сверхштатного механика (дублера) или в должности ниже указанной в его дипломе, в течение не менее, чем трех месяцев непосредственно перед занятием должности в соответствии с имеющимся дипломом.

2. Курс или курсы, указанные в пункте 1(b)(iii), должны учитывать изменения, внесенные в соответствующие международные правила и рекомендации по вопросам охраны человеческой жизни на море и морской среды.

3. Администрация должна обеспечить все суда, подлежащие ее юрисдикции, материалами, содержащими последние изменения в международных соглашениях по вопросам охраны человеческой жизни на море и морской среды.

Правило III/6

Обязательные минимальные требования к рядовому составу машинной вахты

1. Минимальные требования к рядовому составу машинной вахты указаны в пункте 2. Эти требования не касаются:
 - (a) членов рядового состава, исполняющих обязанности помощника вахтенного механика*;
 - (b) учеников;
 - (c) членов рядового состава, обязанности которых во время вахты не требуют профессиональных навыков.
2. Каждый член рядового состава машинной вахты должен:
 - (a) быть не моложе 16 лет;
 - (b) отвечать требованиям Администрации в отношении здоровья, особенно зрения и слуха;
 - (c) отвечать требованиям Администрации в отношении:
 - (i) практического опыта или подготовки по пожаротушению, оказанию первой помощи, индивидуальным приемам выживания, а также по вопросам, касающимся опасности для здоровья и личной безопасности;
 - (ii) умения понимать приказания и быть понятым по вопросам, связанным с выполнением своих обязанностей;
 - (d) отвечать требованиям Администрации в отношении:
 - (i) опыта работы на берегу, соответствующего его судовым обязанностям, и достаточного стажа работы на судне; или
 - (ii) прохождения специальной подготовки, либо на берегу, либо на судне, включая одобренный стаж работы на судне; или
 - (iii) одобренного стажа работы на судне не менее, чем шесть месяцев.

* Имеется в виду Резолюция 9 - "Рекомендация по минимальным требованиям к членам рядового состава, исполняющим обязанности помощника вахтенного механика", принятая Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г.

3. Каждый такой член рядового состава должен знать:
 - (a) порядок несения вахты в машинном отделении и порядок выполнения своих обязанностей по вахте;
 - (b) правила техники безопасности, связанные с работой в машинном отделении;
 - (c) терминологию, применяемую в машинном отделении, и названия механизмов и оборудования, связанных с выполнением его обязанностей;
 - (d) основные действия, связанные с охраной окружающей среды.
4. Каждый член рядового состава, несущий вахту в котельном помещении, должен знать правила эксплуатации котлов и уметь поддерживать нужный уровень воды и давления пара.
5. Каждый член рядового состава, несущий машинную вахту, должен знать свои обязанности по вахте в машинном отделении того судна, на котором он работает. 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 о включении углекислотной станции;
 - (d) знания расположения и умения пользоваться противопожарным оборудованием в машинном отделении.
6. Моряк может считаться отвечающим требованиям Администрации в соответствии с этим Правилom, если он проработал в соответствующей должности в машинном отделении не менее одного года из последних пяти лет, предшествовавших вступлению в силу Конвенции для этой Администрации.

ГЛАВА IV
РАДИОТЕХНИЧЕСКАЯ СЛУЖБА

НЕСЕНИЕ РАДИОВАХТЫ И ОБСЛУЖИВАНИЕ РАДИООБОРУДОВАНИЯ

Пояснение:

Обязательные требования, касающиеся несения радиовахты, изложены в Регламенте радиосвязи, а требования в отношении несения радиовахты по обеспечению безопасности и в отношении обслуживания изложены 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. Каждый радиоспециалист, отвечающий за несение радиовахты на судне или несущий ее, должен обладать соответствующим дипломом или дипломами, выдаваемыми или признаваемыми Администрацией в соответствии с положениями Регламента радиосвязи, и иметь достаточный стаж работы по специальности.
2. Кроме этого радиоспециалист должен:
 - (а) быть не моложе 18 лет;
 - (б) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения, слуха и речи;
 - (с) отвечать требованиям Дополнения к настоящему Правилу.
3. Каждый кандидат на получение диплома должен сдать экзамен или экзамены в соответствии с требованиями Администрации.
4. Уровень знаний кандидата на получение диплома должен быть достаточным для эффективного и надежного выполнения им обязанностей радиоспециалиста. При определении соответствующего уровня знаний и объема подготовки, необходимой для приобретения таких знаний и практических навыков, Администрация должна учитывать требования Регламента радиосвязи и Дополнения к настоящему Правилу. Администрация должна также учитывать соответствующие Резолюции, принятые Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г. и соответствующие рекомендации ИМКО.

Дополнение к Правилу IV/1

Минимальные дополнительные знания и практические навыки
необходимые радиоспециалистам

В дополнение к требованиям для получения диплома, предусмотренного Регламентом радиосвязи, радиоспециалист должен иметь знания и получить практическую подготовку в следующем:

- (a) обеспечение радиосвязи в аварийной обстановке, включая:
 - (i) оставление судна;
 - (ii) пожар на судне;
 - (iii) частичный или полный выход из строя судовой радиостанции;
- (b) эксплуатация спасательных шлюпок, спасательных плотов и иных плавучих средств и их оборудования, особенно в части переносных и стационарных радиостанций на спасательных шлюпках и аварийных радиобуев;
- (c) способы выживания на море;
- (d) оказание первой помощи;
- (e) предотвращение пожара и пожаротушение, обращая особое внимание на средства радиосвязи;
- (f) предупредительные меры по обеспечению безопасности судна и экипажа в связи с опасностями, возникающими при использовании радиооборудования, включая электрические, радиационные, химические и механические опасности;
- (g) применение Руководства ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (MERCAR), обращая особое внимание на радиосвязь;
- (h) системы регистрации местоположения судов и соответствующие действия;
- (i) применение Международного свода сигналов и Стандартного морского словаря ИМКО;
- (j) организация и порядок оказания медицинской помощи по радио.

Правило IV/2

Обязательные минимальные требования по поддержанию
и совершенствованию должного уровня знаний
и навыков радиоспециалистов

1. Каждый дипломированный радиоспециалист должен, чтобы подтвердить свое соответствие морской службе, представить Администрации свидетельства:
 - (a) в отношении состояния здоровья, особенно зрения, слуха и речи, которые должны представляться через регулярные промежутки времени, не превышающие 5 лет; и
 - (b) в отношении профессиональной пригодности:
 - (i) путем подтверждения стажа работы в должности радиоспециалиста без перерыва, который превышает пять лет;
 - (ii) в случае такового перерыва путем прохождения установленной проверки или успешного окончания одобренных курсов на судне или на берегу, учитывающих вопросы охраны человеческой жизни на море, использование современного радиооборудования и, возможно, радионавигационного оборудования.
2. Если на судах, имеющих право плавания под флагом Администрации, вводится новый порядок или методы работы или устанавливается новое оборудование, то Администрация может потребовать от радиоспециалистов сдачи одобренного дополнительного экзамена или прохождения соответствующих курсов либо на берегу, либо на судне, обращая при этом особое внимание на обязанности по обеспечению безопасности.
3. Каждый радиоспециалист должен для продолжения работы на морских судах, в отношении которых разработаны специальные международные требования по вопросам подготовки экипажа, успешно пройти соответствующие одобренные курсы подготовки или сдать экзамен, охватывающие соответствующие международные правила и рекомендации.
4. Администрация должна обеспечить все суда, подлежащие ее юрисдикции, материалами, содержащими последние изменения, касающиеся радиосвязи и охраны человеческой жизни на море.
5. Администрация должна, по консультации с заинтересованными сторонами, составлять или способствовать составлению программ курсов переподготовки и повышения квалификации (факультативных или обязательных, на судне или

на берегу) для радиоспециалистов, работающих на судах, и особенно для лиц, возвращающихся на морскую службу. Курс или курсы должны учитывать вопросы, непосредственно связанные с выполнением обязанностей радиоспециалиста, изменения в осуществлении радиосвязи на судах и соответствующие правила и рекомендации*, касающиеся охраны человеческой жизни на море.

Правило IV/3

Обязательные минимальные требования для дипломирования оператора-радиотелефониста

1. Каждый оператор-радиотелефонист, отвечающий за несение радиовахты на судне или несущий ее, должны обладать соответствующим дипломом или дипломами, выдаваемыми или признаваемыми Администрацией в соответствии с положениями Регламента радиосвязи.
2. Кроме этого, оператор-радиотелефонист на судне, где в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море предусмотрен радиотелефон, должен:
 - (a) быть не моложе 18 лет;
 - (b) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения, слуха и речи;
 - (c) отвечать требованиям Дополнения к настоящему Правилу.
3. Каждый кандидат на получение диплома должен сдать экзамен или экзамены в соответствии с требованиями Администрации.
4. Уровень знаний кандидата на получение диплома должен быть достаточным для эффективного и надежного выполнения им обязанностей оператора-радиотелефониста. При определении соответствующего уровня знаний и объема подготовки, необходимой для приобретения таких знаний и практических навыков, Администрация должна учитывать требования Регламента радиосвязи и Дополнения к настоящему Правилу. Администрация должна также учитывать соответствующие резолюции, принятые Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г. и соответствующие рекомендации ИМКО.

* Включая любые рекомендации ИМКО, касающиеся развития системы передачи сообщений о бедствии на море.

Дополнение к Правилу IV/3

Минимальные дополнительные знания и практические навыки,
необходимые оператору-радиотелефонисту

В дополнение к требованиям для получения диплома, предусмотренного Регламентом радиосвязи, оператор-радиотелефонист должен иметь знания и получить практическую подготовку в следующем:

- (a) обеспечение радиосвязи в аварийной обстановке, включая:
 - (i) оставление судна;
 - (ii) пожар на судне;
 - (iii) частичный или полный выход из строя судовой радиостанции;
- (b) эксплуатация спасательных шлюпок, спасательных плотов и иных плавучих средств и их оборудования, особенно в части переносных и стационарных радиостанций на спасательных шлюпках и аварийных радиобуев;
- (c) способы выживания на море;
- (d) оказание первой помощи;
- (e) предотвращение пожаров и пожаротушение, обращая особое внимание на средства радиосвязи;
- (f) предупредительные меры по обеспечению безопасности судна и экипажа в связи с опасностями, возникающими при использовании радиооборудования, включая электрические, радиационные, химические и механические опасности;
- (g) применение Руководства ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР), обращая особое внимание на радиосвязь;
- (h) системы регистрации местоположения судов и соответствующие действия;
- (i) применение Международного свода сигналов и Стандартного морского словаря ИМКО;
- (j) организация и порядок оказания 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 особые обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств нефтяных танкеров, и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей на нефтяных танкерах в качестве членов экипажа, до того, как приступить к выполнению таких обязанностей, должны пройти на берегу соответствующую противопожарную подготовку и:
 - (а) в течение определенного срока пройти стажировку на судне для приобретения надежных навыков по безопасной эксплуатации; или
 - (б) 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, которые несут непосредственную ответственность за погрузку, выгрузку, меры предосторожности во время перевозки груза и обращение с ним, дополнительно к положениям пункта 1 должны:
 - (а) иметь надлежащий опыт, соответствующий их обязанностям на нефтяных танкерах; и
 - (б) пройти курсы 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 пункта 2(b), 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 особые обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств химвозов, и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей, но которые ранее 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 по безопасной эксплуатации; 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 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 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 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 пункта 2(b), если он проработал в соответствующей должности на танкерах-химовозах не менее одного года из предшествующих пяти лет.

Правило V/3

Обязательные минимальные требования для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава танкеров-газовозов

1. Лица командного и рядового состава, которым предстоит выполнять особые обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств танкеров-газовозов, и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей, но которые ранее не работали на танкерах-газовозах 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 надлежащих навыков по безопасной эксплуатации; 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 их 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 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 пункта 2(b), если он проработал в соответствующей должности на танкере-газовозе не менее одного года из предшествующих 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 учебы на одобренных курсах подготовки, что он знает содержание Дополнения к настоящему Правилу;
- (e) доказать Администрации, путем сдачи экзамена либо путем прохождения регулярной проверки во время учебы на одобренных курсах 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 плотам относительно количества людей, на которое они рассчитаны;
 - (iv) правильно подавать команды по спуску и занятию мест в спасательных шлюпках и плотам, отходить от судна, управлять спасательными шлюпками и плотами и оставлять их;
 - (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.

Дополнение 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 вызове к месту нахождения спасательных шлюпок и плотов;
 - (d) действия по команде "оставить судно";
 - (e) действия при нахождении в воде;
 - (f) действия на борту спасательных шлюпок и плотов;
 - (g) основные опасности для спасающихся.
3. Личные обязанности каждого члена экипажа согласно 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 во время волнения.
9. Действия после оставления судна.
10. Управление спасательными шлюпками и плотами в штормовую погоду.
11. Использование фалиня, морского плавучего якоря и прочих предметов снабжения.
12. Рационы пищи и питьевой воды в спасательных шлюпках и плотках.
13. Приемы спасания при помощи вертолетов.
14. Применение аптечки первой медицинской помощи и приемы приведения в сознание.
15. Радиоаппаратура спасательных средств, включая аварийные радиобуи.
16. Эффект переохлаждения и средства его предупреждения, использование защитных одеял и одежды.
17. Приемы пуска и эксплуатации двигателя и его вспомогательных устройств спасательных шлюпок и плотов, с использованием предусмотренного огнетушителя.
18. Использование аварийных шлюпок и моторных спасательных шлюпок для сбора спасательных плотов и подборание спасшихся людей и людей, оказавшихся за бортом.
19. Приемы выбрасывания спасательных шлюпок и плотов на берег.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста Международного конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года принятого в лондоне 7 июля 1978 года, оригинал которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

За Генерального секретаря Международной морской организации:



Лондон, 21/IX/2010