1. **Морские организации. Кодексы и конвенции.**

**1.1 Организация Объединённых Наций**, **ОО Н. Международное морское право.**

OОН — международная организация, созданная для поддержания и укрепления международного мира и безопасности, развития сотрудничества между государствами.

Организация Объединенных Наций — это уникальная организация независимых стран, которые объединились во имя всеобщего мира и социального прогресса. Официальной датой [рождения Организации](http://www.un.org/ru/events/unday/) является 24 октября 1945 года, а [ее основателями считается 51 страна.](http://www.un.org/ru/aboutun/history/) В июле 2011 года число стран, входящих в ООН, [достигло 193.](http://www.un.org/ru/members/growth.shtml)

Идея [создания Организации Объединенных Наций](http://www.un.org/ru/aboutun/history/) возникла во время второй мировой войны (1939–1945 годы). Руководители стран мира, которые совместными усилиями добивались окончания войны, осознали острую необходимость создания механизма, который позволил бы обеспечить мир и не допустить войн в будущем. Они понимали, что это возможно только в том случае, если все страны будут действовать сообща в рамках всемирной организации. Такой организацией стала Организация Объединенных Наций.

[Устав ООН](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2_%D0%9E%D0%9E%D0%9D) был утверждён на [Сан-Францисской конференции,](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%BD-%D0%A4%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F) проходившей с апреля по июнь 1945 года, и подписан [26 июня](https://ru.wikipedia.org/wiki/26_%D0%B8%D1%8E%D0%BD%D1%8F) [1945 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/1945_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) представителями 50 государств. 15 октября 1945 года

Польша также подписала Устав, вступив, таким образом, в число первоначальных членов Организации. Дата вступления Устава в силу ([24 октября)](https://ru.wikipedia.org/wiki/24_%D0%BE%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F) отмечается как [День Организации](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D0%BD%D1%8C_%D0%9E%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B7%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8_%D0%9E%D0%B1%D1%8A%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D1%91%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D1%85_%D0%9D%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B9)

[Объединённых Наций.](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D0%BD%D1%8C_%D0%9E%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B7%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8_%D0%9E%D0%B1%D1%8A%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D1%91%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D1%85_%D0%9D%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B9)

Организация Объединенных Наций преследует четыре цели: поддержание мира и безопасности на планете; развитие дружественных отношений между странами; сотрудничество в решении международных проблем и в обеспечении уважения прав человека; и согласование действий разных стран. В достижении этих целей сотрудничают более 30 родственных организаций, которые вместе образуют [систему ООН](http://www.un.org/ru/unsystem/list.asp)

Организация Объединенных Наций работает практически во всех странах мира, а руководят этой деятельностью шесть главных органов:

1. [Генеральная Ассамблея](http://www.un.org/ru/ga/)
2. [Совет Безопасности](http://www.un.org/ru/sc/)
3. [Экономический и Социальный Совет](http://www.un.org/ru/ecosoc/)
4. [Совет по Опеке](http://www.un.org/ru/mainbodies/trusteeship/)
5. [Международный Суд](http://www.un.org/ru/icj/)
6. [Секретариат](http://www.un.org/ru/mainbodies/secretariat/)

Все эти органы заседают в Центральных учреждениях ООН в Нью-Йорке, за исключением Международного Суда, который находится в Гааге, Нидерланды. С Организацией Объединенных Наций связаны [15 специализированных учреждений,](http://www.un.org/ru/unsystem/category.asp?classificationF=202) которые координируют свою работу с ООН, являясь при этом отдельными, самостоятельными организациями. Они действуют в самых разных областях: здравоохранение, сельское хозяйство, телекоммуникации, климат. Кроме того, существуют 24 различных вида программ, фондов и других органов с конкретными сферами деятельности. Эти органы наряду с собственно ООН и ее специализированными программами образуют [систему Организации Объединенных Наций.](http://www.un.org/ru/unsystem/)

**1.2 Международное морское право (International Law of the Sea)**

Международное морское право (International Law of the Sea) - это отрасль международного права, нормы которой регулируют межгосударственные отношения в связи с использованием Мирового океана.

Значение международного морского права определяется той ролью, которую играет сегодня Мировой океан в жизни современной цивилизации.

Во-первых, Мировой океан, покрывающий свыше двух третей поверхности нашей планеты, является уникальным поглотителем углекислого газа и производителем кислорода. Таким образом, это прежде всего важнейший экологический компонент Земли, от которого во многом зависит существование человеческой жизни в будущем.

Во-вторых, это гигантская кладовая, которая уже сегодня активно используется для добычи продовольственных ресурсов и полезных ископаемых и значение которой возрастает с каждым годом, учитывая, что в ближайшей перспективе человечество столкнется с нехваткой углеводородов, продуктов питания и пресной воды.

В-третьих, Мировой океан — это важнейшая коммуникационная сфера, используемая для транспортных перевозок. Морской флот является одним из главных средств осуществления международной торговли. По данным Международной морской организации, свыше 90% объема мировой торговли осуществляется морем.

Основные этапы кодификации международного морского права принято связывать с проведением ООН трех конференций: в 1958, 1960 и 1973—1982 гг.

На I Женевской конференции ООН по морскому праву 1958г. на основе проекта статей, подготовленного Комиссией ООН по международному праву, были приняты четыре конвенции, направленные на регулирование режима морских пространств и рыболовства в Мировом океане: о территориальном море и прилежащей зоне; о континентальном шельфе; об открытом море; о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря. Конференция по существу кодифицировала подавляющее большинство норм международного морского права, «разбросанных» по многочисленным международным договорам и накопившихся в виде международно-правовых обычаев.

II Конференция ООН по морскому праву 1960г., посвященная главным образом проблеме установления прибрежными государствами единой ширины территориального моря и рыболовной зоны, закончилась неудачей. Слишком противоречивыми оказались позиции государств. Вместе с тем Конференция подготовила почву для будущих позитивных результатов.

Третий этап знаменует собой III Конференция ООН по морскому праву, которая явилась без преувеличения эпохальным событием в современных международных отношениях и международном праве. В результате работы Конференции, продолжавшейся с 1973 по 1982 г., что само по себе не имеет исторических прецедентов, был разработан и 10 декабря 1982 г. в Монтего-Бей принят всеобъемлющий международно-правовой акт — Конвенция ООН по морскому праву (International Convention on the Law of the Sea,1982 — UNCLOS-82).

Сразу под ней поставили подписи 119 государств. Конвенция 1982

Важнейшим для международного морского права является принцип свободы открытого моря. Он исходит из того, что открытое море не может быть подчинено суверенитету какого бы то ни было государства. Оно находится в общем и равноправном пользовании всех государств.

С принципом свободы открытого моря тесно связан принцип исключительной юрисдикции государства флага судна в открытом море. Он предусматривает, что в отношении судна, находящегося в открытом море, а также всех лиц на его борту и их имущества действует исключительно законодательство государства флага, под которым плавает данное судно.

Другой важный принцип международного морского права — принцип мирного использования Мирового океана. Он следует из принципов мирного разрешения споров и неприменения силы или угрозы силой. В соответствии с ним морские пространства должны использоваться исключительно в мирных целях.

Принцип охраны морской среды в концентрированном виде сформулирован в ст. 192 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., устанавливающей, что государства обязаны защищать и сохранять морскую среду.

В последние десятилетия получил всеобщее признание принцип общего наследия человечества. В рамках международного морского права этот принцип предусматривает общее равноправное пользование ресурсами морского дна и его недр за пределами действия национальной юрисдикции, на которые не распространяются суверенитет или суверенные права какого бы то ни было государства.

**1.3 ИМО – Международная морская организация (IMO-International Maritime Organization). Задачи и основные функции.**

Международная морская организация ИМО является частью системы ООН, образована 6 марта 1948года в Женеве с принятием Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) ( *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO*). Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 года, и вновь созданная организация приступила к своей практической деятельности. На 9-й сессии Ассамблеи этой организации (Резолюция A.358(IX)) её название было изменено, и с 22 мая 1982 года действует её нынешнее название. Штаб-квартира расположена в Лондоне.

В задачи ИМО входит обеспечение сотрудничества по вопросам судоходства и безопасности плавания. Деятельность ИМО направлена на отмену дискриминационных действий, затрагивающих международное торговое судоходство, а также принятие норм и стандартов по обеспечению безопасности на море и предотвращению загрязнения с судов окружающей среды.

В ИМО состоят 170 государств-членов. Высшим органом организации является Ассамблея государств-членов. Сессии Ассамблеи собираются раз в 2 года. Утверждает бюджет, принимает программу работы ИМО, избирает Совет ИМО, состоящий из 40 государств. Государства разделены на три большие группы: 10 ведущих морских государств, 10 иных государств, значительных с точки зрения международной морской торговли, и 20 морских государств, избранных в Совет с целью обеспечения географического представительства различных регионов мира. Совет избирается на 2 года и является исполнительным органом ИМО.

Помимо Ассамблеи в рамках ИМО действуют 5 комитетов:

* Комитет по безопасности на море, КБМ (Maritime Safety Committee, MSC) – является высшим техническим органом ИМО. В его составе представители всех государств-членов. В функции комитета входит рассмотрение вопросов судоходства, правил по предупреждению столкновений на море;
* Комитет по защите морской среды КЗМС (Marine Environment Protection Committee, MEPC) – состоит из представителей всех государств-членов. Рассматривает вопросы предупреждения загрязнения и контроля за загрязнением с судов;
* Юридический комитет ЮРКОМ (LEG – Legal Committee) – рассматривает любые правовые вопросы в сфере деятельности организации. Состоит из всех государств-членов;
* Комитет по техническому сотрудничеству (КТС) – его задачей является рассмотрение применения проектов технического сотрудничества. В составе все государства-члены;
* Комитет по облегчению формальностей судоходства (FAL),

ИМО принимает решения в форме Резолюций Организации. С учетом оговариваемых условий и сроков вступления в силу такие обязательные решения должны внедряться Администрациями (Правительствами стран-членов). Решения Ассамблеи ИМО, не изменяющие или дополняющие принятые конвенции, носят рекомендательный характер и могут выполняться национальными морскими администрациями путем включения решений (или создания на их основе собственных решений) в национальное законодательство.

Основные функции ИМО:

* действует в качестве специализированного учреждения Организации Объединенных Наций

[(ООН)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%9E%D0%9D);

* является консультативной и совещательной организацией;
* несет ответственность за организацию обеспечения безопасности на море и защиты окружающей среды, а также решение юридических вопросов, связанных с международным судоходством;
* способствует облегчению взаимодействия правительств государств по техническим вопросам для достижения высочайших стандартов в области безопасности на море и предотвращения загрязнения;
* принимает и совершенствует обязательные к исполнению и рекомендательные международные конвенции, кодексы, резолюции, протоколы, циркуляры и рекомендации.

Для повышения и поддержания безопасности в море Международная морская Организация (IMO) приняла ряд правил:

Правило 1 – Представление полномочий признаным организациям (Резолюция А.739(18) Правило 2 – Расширенные освидетельствования (Резолюция А.744(18).

Правило 3 – Присвоение каждому судну идентификационного номера (IMO). Номер присваевается судну с момента постройки и никогда не меняется.

Правило 4 – Контроль государства порта за выполнением эксплутационных требований в соответствии с Резолюцией А.787(19) – Процедуры контроля судов государством порта.

Основная ответственность за соответствии судна международным стандартам безопасности несёт государство регистрации судна. Так как государство не в состоянии контролировать свои суда, на помощь приходит контроль со стороны государств портов захода судна. Инспектирование состоит из проверки соответствующих документов, сертификатов, осмотра судна, проверки условий жизни и работы экипажа. А так же компетенцию членов экипажа относительно безопасности мореплавания.

Правило 5 – Журнал непрырывной регистрации истории судна. Выдаётся Администрацией каждому судну имеющему право на несение его флага. Если судно передаётся под флаг другого государства, Администрация прилагает к действующему Журналу новый.

Первая задача ИМО состояла в том, чтобы принять новую версию Международной конвенции по безопасности жизни на море (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS - [СОЛАС)](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%9E%D0%9B%D0%90%D0%A1), наиболее важное из всех соглашений, имеющих дело с морской безопасностью. Оно было достигнуто в [1960](http://ru.wikipedia.org/wiki/1960) году, после чего ИМО направила свое внимание к таким вопросам как помощь международным морским перевозкам, определению положения [грузовой марки](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%BA%D0%B0) и перевозке [опасных грузов,](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BF%D0%B0%D1%81%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%B7) была также пересмотрена система измерения тоннажа судов.

Хотя безопасность на море была и остается наиболее важной заботой ИМО, в середине 60-х годов [XX](http://ru.wikipedia.org/wiki/XX_%D0%B2%D0%B5%D0%BA) столетия на первый план стала выходить новая проблема - загрязнение окружающей среды, в первую очередь морской. Рост количества нефтепродуктов, транспортируемых морским путем, а также размеров перевозящих эти нефтепродукты [судов](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9D%D0%B5%D1%84%D1%82%D1%8F%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D0%B5%D1%80&action=edit&redlink=1) вызывал особое беспокойство. Масштаб проблемы продемонстрировало крушение танкера Torrey Canyon, произошедшее в [1967](http://ru.wikipedia.org/wiki/1967) году, когда в море попало 120,000 тонн нефти.

В течение следующих нескольких лет ИМО представила ряд мер, направленных на предотвращение аварий танкеров, а также минимизацию последствий этих аварий. Она также занялась угрозами окружающей среде, вызванными рутинными действиями, такими как чистка нефтяных танков, а также сбросы отходов машинных помещений - по тоннажу они вызывают большую угрозу чем случайное загрязнение. Наиболее важный из этих мер стала Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL), принятая в [1973](http://ru.wikipedia.org/wiki/1973) году, и измененная Протоколом [1978](http://ru.wikipedia.org/wiki/1978) года. Сокращенно ее зачастую называют [МАРПОЛ](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9C%D0%90%D0%A0%D0%9F%D0%9E%D0%9B&action=edit&redlink=1) 73/78. Она охватывает не только случайные и/или эксплуатационные загрязнения окружающей среды нефтепродуктами, но также и загрязнение моря химикалиями, грузами в пакетированной форме, сточными водами, мусором и загрязнения воздушной среды.

Дополнительно ИМО решала задачу установления системы, направленной на обеспечение компенсации тем, кто в результате загрязнения пострадал материально. Соответствующие два соглашения были приняты, в [1969](http://ru.wikipedia.org/wiki/1969) и [1971](http://ru.wikipedia.org/wiki/1971) годах. Они позволили жертвам загрязнения нефтепродуктами получить компенсацию намного более просто и быстро, чем это было возможно прежде. Оба соглашения были изменены в [1992,](http://ru.wikipedia.org/wiki/1992) и еще раз в [2000](http://ru.wikipedia.org/wiki/2000) году, что позволило увеличить пределы подлежащий уплате компенсации жертвам загрязнения. Под эгидой ИМО также готовилось множество других юридических соглашений, большинство из которых касаются проблем компенсации и материальной ответственности.

В судоходство, как и во всю современную жизнь, вошло много технологических новшеств и изменений. Огромные успехи, сделанные в технологии связи дали возможность сделать серьезные усовершенствования в морской системе спасения при бедствии. В 1970-ых были введены в действие глобальная система поиска и спасения при бедствии. Тогда же была создана Международная передвижная спутниковая организация (International Mobile Satellite Organization, INMARSAT - [ИНМАРСАТ)](http://ru.wikipedia.org/wiki/INMARSAT), которая серьезно улучшила условия передачи радио- и других сообщений с и на суда, находящиеся в море.

|  |
| --- |
| В 1978 году IMO учредила [Всемирный день моря](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%81%D0%B5%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D1%8C_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%8F) с целью привлечь внимание к проблеме безопасности на море и сохранения морских биоресурсов. В каждой стране правительство само определяет конкретную дату. В [1992](http://ru.wikipedia.org/wiki/1992) году были определены этапы внедрения Глобальной морской системы безопасности при бедствии (Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS). С февраля [1999](http://ru.wikipedia.org/wiki/1999) года, когда [ГМССБ](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%9C%D0%A1%D0%A1%D0%91) была полностью введена в эксплуатацию, так, что теперь судно, которое терпит бедствие где-либо в мире, может фактически получить помощь, даже если экипаж судна не имеет времени передать по радио сигнал о помощи, поскольку соответствующее сообщение будет передано автоматически. Другие меры, представленные ИМО касались безопасности контейнеров, насыпных грузов, танкеров, предназначенных для перевозки сжиженного газа, а также других типов судов. Специальное внимание было уделено стандартам обучения членов экипажа, включая принятие специальной Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping, STCW - [ПДНВ)](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9F%D0%94%D0%9D%D0%92&action=edit&redlink=1), вступившая в силу [1 февраля](http://ru.wikipedia.org/wiki/1_%D1%84%D0%B5%D0%B2%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8F) [2002](http://ru.wikipedia.org/wiki/2002) года.   |
|  | **1.4 Международный Кодекс управления безопасной эксплуатацией судов. (МКУБ или ISM** |

**code).**

В связи с гибелью парома «Эстония» Европейское сообщество приняло решение применять МКУБ с 1 июля 1996 года к пассажирским судам типа Ро-Ро.

С 1 июля 2002 года это правило применяется ко всем остальным судам и морским передвижным буровым установкам (ПБУ). Начиная с этой даты все компании, управляющие судами, должны иметь Документ о соответствии (Document of Compliance), и копия этого документа должна быть на борту каждого судна, управляемого этой компанией. Каждое судно должно иметь **Сертификат безопасного управления (Safety Management Certificate).**

IМО определяет компанию как судовладельца или лицо, принимающее на себя ответственность за эксплуатацию судна. IМО заявляет, что МКУБ является предупреждающим документом, направленным на то, чтобы несоответствия, которые могут так или иначе повлиять на безопасность на море, должны быть заранее выявлены и предприняты действия, предупреждающие их развитие.

Сертификацию компаний и выдачу документов о соответствии кодексу проводят правительственные или неправительственные организации, признанные государствами, например, квалификационные общества.

В МКУБ (ISM Code) указано: компания должна обеспечить, чтобы капитан имел надлежащую квалификацию, чтобы судно было полностью укомплектовано квалифицированными, имеющими соответствующие сертификаты и годными в медицинском отношении моряками, в соответствии с национальными и международными требованиями.

Международный кодекс по управлению безопасностью - это стандарт для установления в Компании системы управления безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.

Цели Кодекса

* обеспечение безопасности на море, предотвращение несчастных случаев или гибели людей
* обеспечение безопасности самого судна и груза
* избежание вреда окружающей среде, в частности морской среде, и имуществу.

 Цели Компании по управлению безопасностью должны, помимо прочего:

* обеспечить безопасную практику эксплуатации судов и безопасную для человека окружающую среду;
* оценить все идентифицированные риски, связанные с судами, персоналом и окружающей средой и организовать соответствующую защиту от них;
* постоянно совершенствовать навыки берегового и судового персонала по управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, относящимся как к безопасности, так и защите окружающей среды.

Каждая Компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью (СУБ), которая включает следующие функциональные требования: 1 политику в области безопасности и защиты окружающей среды;

1. инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды, согласно соответствующему международному праву и законодательству государства флага судна;
2. установленный объем полномочий и линии связи между персоналом на берегу и на судне и внутри их.
3. процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений данного

Кодекса;

1. процедуры подготовки к аварийным ситуациям и действий в аварийных ситуациях;

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между Компанией и судовым персоналом, Компания должна назначить лицо на берегу (Designated person ashore), имеющее прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. Ответственность и полномочия назначенного лица должны включать контроль, обеспечение безопасности и предотвращения загрязнения, связанным с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечение достаточными ресурсами и оказание соответствующей помощи.

**1.5 Кодекс по охрана судов и портовых сооружений (ISPS Code). Политика компании и методы ознакомления с ними членов экипажа.**

Кодекс по охране судов и портовых сооружений вступил в силу 1 июля 2004 года. Это одна из частей Конвенции по безопасности мореплавания (SOLAS), под Главой IX-2.

Цель кодекса состоит в обеспечении безопасности плавания и предотвращении несчастных случаев и гибели людей, а также избежание вреда окружающей среде и имуществу. Кодекс касается всех судов регистровой вместимостью 500 GT и выше, делающие международные рейсы, включая пассажирские суда. Преследует основные цели:

* контроль доступа несанкционированного лица на борт судна и на территорию порта.
* выявление различных угроз безопасности и применение мер в соответствии с ситуацией
* определение уровня безопасности судна и обязанностей на каждый уровень защиты
* сбор данных со всего мира относительно возможных угроз и принятия решений борьбы с ними.

Кодекс определяет три уровня защиты:

1. ый уровень защиты – обычный, когда судно и порт работает в обычном режиме.
2. ой уровень защиты – повышеный, объявляется на промежуток времени, в течении которого существует вероятная опасность и необходимо предпринять дополнительные действия по охране.
3. ий уровень защиты – исключительный, объявляется на промежуток времени, в течении которого существует реальная, неминуемая опасность и необходимо предпринять максимальные действия по защите.

Кодекс возлагает на Компанию ответственность по организазии защиты судна согласно всех трёх уровней. Для этого любая Компания, попадавшая под Кодекс Главы IX-2, должна назначить лицо, ответственное за охрану судов (CSO - company security officer), а на каждом судне – лицо командного состава, ответственное за охрану судна (ship security officer). Также в любом порту назначается лицо по охране порта (Port Facility Security officer).

На судах и портах требуется разработать План Защиты судна/порта (Ship/Port facility Security Plan) для защиты человека, груза, судового имущества от рисков и инцидентов.

План должен включать:

* организационную структуру по защите судна
* действия членов экипажа по трём уровням защиты судна
* зоны ограниченого и запрещёного прохода
* процедуры по определению опасности
* процедуры по предотвращению недозволенного прохода на судно.

Для повышения эффективности по охране судна Кодексом предусмотрено проводить тренировочные учения каждые 3 месяца, а в случае замены экипажа более 25% учение должно быть проведено в течении 7 суток.

На судне должно находится Международное свидетельство о охране судна в соответствии с требованиями Кодекса.

Компания – это владелец судна или другая организация имеющая свои собственные суда или лицо которое приняло на себя ответственность по эксплуатации судна от судовладельца, которое согласилось принять на себя всю ответственность возложенная Кодексом.

Согласно Кодексу каждая компания или иная организация должна разрабатывать систему управления безопасностью включая следующее:

1. Политику в области безопасности эксплуатации судов и защиту окружающей среды в морских просторах.
2. Инструкции, процедуры для обеспечения безопасности судов и защиты окружающей среды согласно Международному праву.
3. Установленный объем полномочий между персоналом на судне и на берегу.
4. Процедуры передачи сообщений об авариях.
5. Процедуры в подготовке и действия в аварийных ситуациях.

*CSO. Обязанности сотрудника компании по вопросам безопасности судов:*

* следить за выполнением плана охраны судна эффективным способом
* используя данные порта консультирует судно о мерах защиты и определяет уровень защиты
* организация внутреннего аудита судов
* на основании проверок пересматривает план охраны судна
* при необходимости вносит изменения в план охраны судна для более надёжной защиты
* гарантирует и несет ответственность, что безопасность судна осуществляется и поддерживается должным образом.

*SSO. Обязанности офицера безопасности судна:*

* внесение изменений, корректировка плана охраны судна по согласованию с компанией
* организация и проведение тренировок по защите судна
* составление отчета об инцидентах безопасности
* учитывать меры безопасности при грузовых операциях, ремонтных работ и получения снабжения
* убедиться что все оборудование для обеспечения безопасности судна в рабочем состоянии *Методы ознакомления членов экипажа на судне с политикой Компании:*
* с помощью циркулярных писем к заинтересованным лицам.
* письмами для ответственных лиц.
* в приложениях при подписании контракта.
* в дополнительных документах компаний или других организаций.
* личный пример и образцовое поведение руководителя.
* внутренний самоконтроль на данную тематику.

**1.6 Международная конвенция по стандартам подготовки, дипломированию моряков и несение вахты с 1978 и поправкой 1995 годов. (STCW 78/95).**

Конвенция принята 7 июля 1978 года и вступила в силу 28апреля 1984года. Поправки с 1995года вступили в силу с 1 февраля 1997года.

Компетентность судовых экипажей является одним из важнейших факторов безопасности мореплавания, поэтому подготовке моряков Конвенция уделяет много внимания и устанавливает требования в отношении:

* объёма и содержания по подготовке согласно специальностям;
* дополнительные требования по подготовке для моряков выполняйщие дополнительные обязаности в чрезвычайных ситуациях;
* порядка дипломирования моряков и признания дипломов;
* организазии и особенностей несение вахты в порту и в море;

В Кодексе (STCW78-95) требования к компетентности экипажей сгруппированы  *по функциям:*

1. Судовождение;
2. Обработка и размещение грузов;
3. Управление операциями судна и забота людях находящихся на судне;
4. Судовые механические установки;
5. Электрооборудование, электронная аппаратура и системы управления;
6. Техническое обслуживание и ремонт;
7. Радиосвязь; *по уровням ответственности:*
8. Уровень управления (Management level);
9. Уровень эксплуатации (Operation level);
10. Вспомогательный уравень (Support level);

Уровень управления – означает уровень ответственности связанный с работой в должности капитана, старшего помошника капитана, старшего механика и второго механика, это лица отвечающие за исполнение обязаностей экипажем;

Уровень эксплуатации - означает уровень ответственности связанный с работой в должности вахтеного помощника капитана, вахтеного механика, радиооператора – это лица обеспечивающие навигационную и машинную вахту, выполнения работ по обслуживанию судна и грузовых операций и поддержанием непосредственного контроля за выполнением всех функций в рамках установленной сферы под руководством лица работающего под уровнем управления данной сферы;

Вспомогательный уровень – уровень ответственности связаный с надлежащими процедурами и под руководством лица, работающего на уровне эксплуатации или управления – рядовой состав, участвовающий в несении навигационной и машинной вахты, в грузовых операциях, обслуживании судна и др.

Кодекс (STCW78-95) предусматривает также часы работы и отдыха членов экипажа. Исключая аварийные ситуации должно быть представлено 10 часов отдыха в течении 24 часов. Эти часы могут быть поделены на несколько частей, но одна из них должна составлять непрерывные 6 часов отдыха.

Для командного состава Кодекс предусматривает прохождения курсов повышения квалификации каждые 5 лет, для поддержания знаний на современном уровне.

Каждый член экипажа перед отправкой на судно обязан иметь сертификаты о пройденных курсах и получении соответствующих знаний согласно требованиям Конвенции STCW, которая включает:

1. Национальный Сертификат компетенции согласно занимаемой должности и его подтверждение.
2. Сертификат о прохождения базового курса по безопасности в море. (SOLAS) 3. Медицинская справка о физической пригодности для работы в море.
3. Сертификат об ознакомлении с плавучими спасательными средствами.
4. Сертификат о прохождении расширенных курсов по борьбе с пожаром.

**1.7 Конвенции о труде. (Marine Labour Convention. MLC).**

Конвенция о труде в морском судоходстве (MLC) принята 2006 году в Женеве, Швейцария, как часть Международной Организации труда МОТ (International Labour Organisation. ILO). Конвенция была создана с целью обеспечения прав и потребностей моряков.− это комплекс минимальных прав, которыми вы должны обладать в качестве моряка.

Каждое судно с валовым регистровым тоннажем более 500 т, работающее в международных водах или между портами различных стран, должно иметь Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, которое подтверждает его соответствие MLC.

С целью обеспечения достойных условий труда и жизни для всех моряков MLC включает в себя 68 действующих конвенций и рекомендаций о труде моряков и основывается на них, а также на других фундаментальных принципах.

MLC разработана таким образом, чтобы учитывать содержание и других таких нормативных документов ИМО, как стандарты безопасности судов, охраны труда и качества управления судами (SOLAS, STCW и MARPOL). Хотя эти документы в большей степени и относятся к судну и управлению им, MLC более сосредоточена на ваших правах как правах моряков.

Следует помнить о том, что MLC устанавливает минимальные требования. Многие страны, ратифицировавшие Конвенцию, могут иметь и более высокие стандарты.

В соответствии с Конвенцией MLC вы имеете право на:

* безопасное и надежное рабочее место;
* справедливые условия занятости;
* достойные условия жизни и труда;
* социальную защиту, то есть право на доступ к медицинскому обслуживанию, охране здоровья и социально-бытовому обслуживанию;
* свободу объединений, то есть право на вступление в профсоюз по своему усмотрению; - то, чтобы ваш профсоюз вел переговоры о заключении коллективного договора от вашего имени.

Конвенция MLC охватывает все суда и относится ко всем морякам. При этом вам должно быть не менее 16 лет и вы должны иметь медицинское свидетельство, дающее право работать на судне.

Конвенция охватывает все суда, за исключением:

* судов, плавающих только во внутренних водах, близко от берега, в защищенных от волнения водах или в зонах, в которых действуют портовые правила;
* рыболовных судов;
* судов традиционной постройки, таких как плоскодонные шлюпки и джонки; - военных кораблей и вспомогательных военных судов.

Суда с валовым регистровым тоннажем менее 200 т, не выполняющие международных рейсов, могут быть освобождены государством флага от соблюдения некоторых требований, если права моряков уже обеспечиваются национальным законодательством, коллективными договорами или иным способом.

Под словом моряк понимается любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция. К ним относятся мобильные ремонтные бригады, сменные экипажи и гостиничные работники на борту речных круизных судов − все, кто работает на борту.

В случае возникновения сомнений в отношении того, применима ли Конвенция к какой-либо отдельной категории судов или персонала, ситуация разрешается властями государства после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков.

**1.7.1 Конвенция о трудовых договорах.**

Вы имеете право на справедливый договор личного найма или контракт, в котором указываются достойные условия жизни и труда на борту. Он должен быть подписан вами и вашим работодателем, быть понятным и юридически законным.

Вся информация об оплате и условиях найма, включая коллективный договор, должна быть доступна каждому человеку на борту и должна свободно предоставляться для контроля в порту.

*Ваш договор личного найма должен включать:*

* Ваше полное имя, дату рождения или возраст и место рождения.
* Имя и адрес судовладельца.
* Место и время подписания договора.
* Вашу должность на борту.
* Размер заработной платы и то, как она рассчитывается.
* Продолжительность оплачиваемого ежегодного отпуска.
* Условия прекращения действия контракта, включая срок уведомления о расторжении в тех случаях, когда таковой возможен.
* Дату истечения срока действия контракта, если контракт имеет определенный срок.
* Порт назначения, а также время, в течение которого по прибытии в порт назначения вы не можете быть списаны с судна, если контракт заключен на один конкретный рейс.
* Медицинское обслуживание и пособия по социальному обеспечению, предоставляемые судовладельцем.
* Ваши права на репатриацию.
* Ссылку на коллективный договор, если это требуется.

Агентства по комплектованию экипажей, предлагающие услуги по найму, не должны брать с вас плату за поиск работы. Вы можете нести расходы только за получение соответствующего национальному законодательству медицинского свидетельства, национальной книжки моряка, паспорта или других аналогичных личных проездных документов.

*В отношении заработной платы:*

* Вы имеете право получать заработную плату регулярно и в полном объеме, не реже одного раза в месяц, в соответствии с вашим трудовым или коллективным договором.
* Ваш работодатель должен представлять вам ежемесячный расчет заработной платы.
* Запись сверхурочных должен вести капитан, и эти записи должны подтверждаться вами не реже одного раза в месяц.
* Работодатель должен обеспечить вам возможность отправлять домой весь свой заработок или часть его. От вас не должны требовать за это неразумно высокой оплаты.
* При прекращении трудовых отношений все причитающееся вознаграждение должно быть выплачено без неоправданных задержек.
* Из вашей заработной платы не должны делаться никакие удержания, за исключением тех удержаний, которые конкретно разрешены национальным законодательством или коллективным договором.

*Продолжительность рабочего времени:*

* Обычно рабочее время определяется из расчета восьмичасового рабочего дня с одним выходным в неделю.
* Вы не должны работать более 14 часов в течение любого 24-часового периода.
* Вы не должны работать более 72 часов в течение любого 7-дневного периода.
* Вы должны иметь не менее 10 часов отдыха в течение любого 24-часового периода.
* Вы должны иметь не менее 77 часов отдыха в течение любого 7-дневного периода.

Однако в чрезвычайных ситуациях или при необходимости оказания помощи другим судам или людям, терпящим бедствие в море, капитан может приостановить действие нормального режима работы.

На судне должна вестись регистрация отработанного времени и времени отдыха, и вы должны получать заверенную копию документа об отработанном вами времени и времени отдыха.

А также, Вы имеете право на ежегодный оплачиваемый отпуск из расчета не менее 2,5 дня за каждый календарный месяц работы, а также на увольнение на берег.

*Потеря трудоспособности в результате болезни.*

Судовладельцы покрывают все затраты, связанные с болезнью, травмой или смертью при выполнении вами служебных обязанностей с даты вступления в силу контракта до вашей репатриации, или вы можете требовать выплаты страховки или компенсации, выплачиваемой работникам в связи с несчастным случаем на производстве.

Если вам требуются медикаменты или лечение, судовладелец обязан оплачивать все ваши счета до тех пор, пока вы не поправитесь или не будете списаны как пожизненный инвалид.

Ответственность судовладельца по оплате этих затрат может быть ограничена 16 неделями с момента травмы или начала болезни, если это установлено национальными правилами или законодательством.

Если вы не можете работать в результате травмы или болезни, то должны получать полную заработную плату в течение всего времени, пока находитесь на борту. По прибытии домой в соответствии с национальными законами и коллективным договором устанавливается, будете ли вы

получать полную или частичную заработную плату, либо денежный расчет

Эти платежи могут быть ограничены 16 неделями со дня травмы или начала болезни.

*Если права не соблюдаются.*

Вы можете подать жалобу на борту старшему офицеру, капитану или судовладельцу либо направить ее государству флага.

Если возникла проблема с судовладельцем, то вы можете ее также поставить перед государством флага или государством порта.

Если вы подаете жалобу на борту, то имеете право при обращении иметь рядом с собой сопровождающего представителя моряков или своего товарища-моряка, и вы не должны подвергаться преследованиям за то, что подали жалобу.

Вы также можете подать жалобу офицеру Портового государственного контроля (PSC) или инспектору по контролю за условиями труда.

Вы не обязаны подавать жалобы лично, кто-то может сделать это за вас (например, инспектор Международной Федерации Транспорта - МФТ или социальный работник).

**1.8 Международная федерация транспортников (МФТ) (ITF- International Transport**

**Federation)**

 МФТ - международное [общественное объединение,](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%B1%D1%89%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D0%B1%D1%8A%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5) которое занимается защитой трудовых прав работников транспорта. Объеденение является федерацией 708 профсоюзов из 154 стран,

МФТ была основана в 1896 г. в Лондоне лидерами европейских профсоюзов моряков и докеров с целью организации в международном масштабе борьбы со штрейкбрехерами (лиц, поддерживающие сторону администрации в споре с забастовщиками). Сейчас МФТ объединяет профсоюзы моряков, докеров, железнодорожников, работников грузового и пассажирского автомобильного транспорта, внутреннего водного транспорта, рыбаков, работников сферы туристических услуг и гражданской авиации.

МФТ является одной из глобальных профсоюзных федераций, входящих в Международную конфедерацию профсоюзов (МКП).

МФТ представляет работников транспорта на мировом уровне и борется за соблюдение их интересов организацией глобальных кампаний и действий солидарности. Она призвана обеспечивать прогресс независимого и демократического профсоюзного движения, а также защищать фундаментальные права человека и профсоюзов. Она выступает против любых форм тоталитаризма, агрессии и дискриминации. Вот цели, установленные в её уставе:

* добиваться соблюдения прав профсоюзов и прав человека во всем мире;
* бороться за мир, основанный на социальной справедливости и экономическом прогрессе;
* помогать членским профсоюзам защищать интересы своих членов;
* проводить исследования и осуществлять информационное обслуживание своих членских организаций;
* оказывать транспортникам помощь в трудных ситуациях.

МФТ представляет интересы профсоюзов транспортников в таких органах, принимающих решения, оказывающие влияние на занятость, условия труда и безопасность в транспортной отрасли, как Международная организация труда (МОТ), Международная морская организация (ИМО) и Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

Главная функция МФТ − это информирование и выдача рекомендаций профсоюзам по вопросам развития транспортной отрасли в других странах и регионах мира. В МФТ имеется также специальный образовательный отдел, призванный обеспечивать мощное и демократическое развитие транспортных профсоюзов.

**1.9 Дополнение**

**«Манильские поправки»** *Обзорная информация.*

С 21 по 25 июня 2010 года в Маниле по просьбе Президента Филиппин и приглашению Правительства Филиппин под эгидой Международной морской организации (ИМО) прошла Дипломатическая конференция Сторон Международной конвенции 2010 года о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ-78). Задачей конференции явилось принятие поправок к ПДНВ-78 и Кодексу по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты. Конференция проходила под руководством Президента Конференции господина Нила Феррера.

Открыл Конференцию Генеральный секретарь ИМО господин Е. Митропулос. С приветственной речью выступил вице-президент Филиппин г-н Ноли де Кастро. Было оглашено приветственное послание Генерального секретаря ООН делегатам Конференции с выражением искренней благодарности морякам за их неоценимый вклад в развитие мировой торговли и бизнеса. 2010 год объявлен «Годом моряка». В работе Конференции приняли участие представители 85 государств, являющихся Сторонами Конвенции, одного государства, не являющегося ее Стороной, трех ассоциированных членов ИМО, Международной организации труда (МОТ), двух межправительственных и 18 неправительственных организаций.

Конференция приняла поправки к Конвенции и Кодексу ПДНВ, финальный акт подписан представителями 82 государств, являющихся Сторонами Конвенции, включая представителей Российской Федерации. Конференция использовала проект текста поправок к Конвенции и Кодексу ПДНВ, подготовленный Подкомитетом по подготовке, дипломированию и несению вахты на его 41й сессии в январе 2010 г. и утвержденных Комитетом по безопасности на море на его 87-й сессии в мае 2010 г.

Фактически был принят текст Конвенции ПДНВ и Кодекса ПДНВ **в новой редакции.**

**25 июня 2010 г**. представителями сторон Конвенции был подписан Заключительный акт Конференции, одобряющий текст поправок:

* **Резолюция 1**.Поправки к Международной конвенции.
* **Резолюция 2**.Поправки к Кодексу ПДНВ.

Кроме этого было принято ещё **17 других резолюций.**

* **Резолюция 3**. Согласно решению Конференции, согласованные ею **поправки** к Конвенции и Кодексу ПДНВ получили название **Манильские**: *«The Manila amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978».*
* **Резолюция 4.** Положения переходного периода и ранней имплементации.

Участники Конвенции призываются к реализации Манильских поправок без задержек, с целью как можно раннего их применения в национальных системах образования, подготовки и дипломирования, с тем, чтобы обеспечить безусловное и полное выполнения всех требований к 1 января 2017 г.

* **Резолюция 5.** Проверка действительности дипломов и подтверждение дипломов. Участникам Конвенции рекомендовано создать электронную базу данных для проверки выданных квалификационных документов моряков и подтверждений к ним, а также для ответов на запросы по указанным документам.
* **Резолюция 6.** Стандарты подготовки, сертификации и определения минимального состава экипажей морских судов.

Здесь важно, что Конвенция и Кодекс устанавливают стандарты, касающиеся подготовки, дипломирования и несения вахты, но не являются инструментом для определения минимального состава экипажа судов.

* **Резолюция 7**.Содействие техническим знаниям, навыкам и профессионализму моряков.
* **Резолюция 8.**Разработка рекомендаций по применению международных стандартов в отношении состояния **здоровья моряков**.
* **Резолюция 9**.Пересмотр существующих **типовых курсов** подготовки, опубликованных Международной морской организацией, и разработка новых типовых курсов.
* **Резолюция 10.** Содействие техническому сотрудничеству.
* **Резолюция 11**.Меры по обеспечению компетентности капитанов и командного состава судов, работающих в полярных водах.

Конференция признает необходимость иметь обязательные требования касательно подготовки к плаванию в полярных водах и рекомендует Правительствам утвердить меры, обеспечивающие прохождение такой подготовки капитанами и лицами командного состава судов, которые плавают в этих водах.

* **Резолюция 12**. Привлечение новых кадров моряков и **сохранение старых кадров** на морском флоте.
* **Резолюция 13.**Обеспечение практикантскими местами **курсантов** на судах. Конференция призывает судоходные компании и судовладельцев предусматривать практикантские места на существующих и строящихся судах.
* **Резолюция 14.**Содействие участию **женщин** в морской отрасли.

Конференция призывает привлекать женщин для работы в морской индустрии, соблюдая для них равные права с мужчинами.

* **Резолюция 15**.Будущие поправки и пересмотры Конвенции и Кодекса ПДНВ.

Рекомендовано вносить поправки, как правило, каждые 5 лет (с соблюдением 5-летнего цикла), а комплексный пересмотр Конвенции и Кодекса, в связи с ростом технологий, проводить через 10 лет.

* **Резолюция 16**. О вкладе Международной организации труда (МОТ).

Конференция настоятельно рекомендует Правительствам, которые еще не ратифицировали Международную Конвенцию о труде 2006 г. (MLC 2006), сделать это как можно быстрее.

* **Резолюция 17**.Роль Всемирного морского университета, Международного института морского права ИМО и Международной академии морской безопасности, охраны и защиты окружающей среды (IMSSEA) в достижении повышенных стандартов морской подготовки.
* **Резолюция 18.**Год моряка.

Выражена глубокая признательность морякам всего мира за их уникальный вклад в международную морскую торговлю. Правительства, судоходные компании и организации морского сообщества призываются предпринять соответствующие действия для признания этого вклада моряков, пропаганды службы на морском флоте как достойного выбора молодых людей и всячески поощрять продолжение службы на флоте теми, кто уже выбрал эту профессию.

* **Резолюция 19.**День моряка. Конференцией принято решение установить **25 июня каждого года, начиная с 2010 г., как «День моряка».**

Правительства, судоходные организации и компании, судовладельцы и все другие заинтересованные стороны призываются оказывать содействие для широкого празднования «Дня моряка» в своих странах.

*«Манильские правила» вносят следующие* ***наиболее существенные изменения****:*

1. Уточнено название и дано определение видам документов, выдаваемых морякам, в соответствии с требованиями Конвенции. Предусмотрены следующие группы документов:

* **Certificate of competency** – диплом лица командного состава, который выдается капитанам, судовым офицерам и радиоспециалистам ГМССБ в соответствии с положениями глав II, III, IV или VIII Конвенции.
* **Certificate of proficiency** (свидетельство о профессиональной пригодности) – означает документ, выданный моряку, другой, чем диплом лица командного состава, который подтверждает, что требования Конвенции в отношении подготовки, компетентности и плавательном стаже выполнены. В эту группу входят документы о квалификации лиц рядового состава, выдаваемые в соответствии с требованиями Правил II/4, II/5, III/4, III/5, VII/2, а также и некоторые свидетельства о прохождении подготовки, требуемой Конвенцией ПДНВ, в частности, свидетельства для работы на танкерах, свидетельство Офицера охраны судна и др.
* **Documentary evidence** (документальное подтверждение) – означает документ, другой, чем диплом лица командного состава или свидетельство о профессиональной пригодности, который подтверждает, что соответствующие требования Конвенции выполнены. К этой группе, в частности, будет относиться свидетельство о подготовке по выживаемости персонала пассажирских судов и др.
1. Определено, что **документы** о компетентности (дипломы), выдаваемые капитанам и лицам командного состава морских судов в соответствии с требованиями Правил II/1, II/2, II/3 (судоводителям), III/1,III/2 (механикам), III/6 (электромеханикам), IV/I, IV/2 (радиоспециалистам) или VII/2 (специалистам с интегрированными профессиями) и свидетельства о профессиональной пригодности, выдаваемые в соответствии с правилами II/4, II/5 (матросам), III/4, III/5 (мотористам), III/7 (электрикам), VII/2 ((специалистам с интегрированными профессиями), а также документы о подготовке в соответствии с правилами V/1-1, V/1-2 (свидетельства о подготовке для работы на танкерах) **должны выдаваться только Администрацией.**
2. Определен перечень информации, которая должна вноситься в свидетельство о профессиональной пригодности. Предусматривается, что заглавие свидетельства о профессионализме должно соответствовать сути соответствующего правила Конвенции (например, если свидетельство выдано в соответствии с требованиями Правила VI/3 п.2 «Обязательные минимальные требования по подготовке к борьбе с пожаром по расширенной программе», то заглавие свидетельства должно быть «Борьба с пожаром по расширенной программе» (Advanced Fire Fighting).
3. Уточнены требования к **Реестру документов моряков**. Предусмотрено, что, **начиная с 01.01.2017 г.**, информация о статусе документов моряков должна быть доступна на английском языке через электронные средства связи для других Сторон Конвенции и компаний при проверке подлинности и действительности этих документов с целью их признания в рамках требований Правила I/10 Конвенции.
4. Введены новые определения ряда должностей лиц командного состава и судового экипажа, а именно: **электромеханик** (electro-technical officer), **квалифицированный матрос** (able seafarer deck), **квалифицированный моторист** (able seafarer engine), **электрик** (electro-technical rating).
5. Уточнены требования к процедуре проведения медицинских осмотров, форме и содержанию медицинского свидетельства. Предписано, что каждая Сторона Конвенции должна разработать положения о порядке признания медицинских учреждений или лиц медицинского персонала, имеющих право проводить медицинские осмотры моряков. Реестр действующих признанных медицинских учреждений или лиц медперсонала должен быть создан Стороной и доступен для других Сторон, организаций и моряков по их запросу. Предусмотрено, что **срок действия медицинского свидетельства** **не должен превышать двух лет.** При этом, если срок действия медицинского свидетельства истекает в рейсе, то такое свидетельство может считаться действительным до прихода в порт, где моряк может пройти медицинский осмотр, но этот период не может превышать трех месяцев. **Минимальные служебные стандарты зрения** уточнены и **сделаны обязательными**. Уточнены рекомендованные стандарты оценки минимальных физических способностей моряков при приеме их на работу и в последующее время. Предусмотрено, что вся деятельность одобренных медицинских учреждений по проведению медицинских осмотров моряков и выдаче медицинских свидетельств, должна постоянно контролироваться посредством системы стандартов качества в соответствии с Правилом I/8 «Стандарты качества» (так как сегодня контролируется деятельность, связанная с образованием, подготовкой и дипломированием моряков).
6. На Стороны Конвенции возложена ответственность за принятие и применение соответствующих мер с целью **предупреждения мошенничества** и других видов незаконной практики, связанной с выдачей документов о компетентности и профессионализме ***(новый пункт Правила I/5 Конвенции)***.
7. Уточнены требования в отношении информации, направляемой Сторонами Конвенции Генеральному секретарю ИМО о выполнении всех требований Конвенции и Кодекса ПДНВ.

Конкретизированы обязанности компетентных лиц ИМО по оценке такой информации.

1. Новыми пунктами Правила 1/14 Конвенции и Раздела части A- I/14 Кодекса на судоходные компании возлагается ответственность за:
* **обеспечение** прохождения моряками, которые направляются на суда этой компании, **курсов повышения квалификации и переподготовки** (refresh and updating training), требуемых Конвенцией;
* прохождение соответствующей **подготовки** капитанами, лицами командного состава и другими членами экипажа, которым вменяются специфические обязанности и ответственность **при работе на пассажирских судах**;
* обеспечение эффективного общения на рабочем языке членами экипажей в течение всего времени их пребывания на судах компании.
1. Дано разъяснение определения **«одобренный стаж плавания.** Уточнено, что при одобрении стажа плавания, требуемого Конвенцией, стороны **должны** **обеспечить**, чтобы соответствующие практика или работа на судне были связаны с квалификацией, которую осваивает моряк, имея в виду, что кроме первичного ознакомления с работой на морских судах, целью такой практики или работы должно быть предоставление возможности моряку получить инструктаж и **практический опыт выполнения**, под соответствующим наблюдением, тех заданий, обязанностей и работ, **которые предусмотрены должностью на с**удне, на которую претендует моряк и которая будет указана в дипломе или свидетельстве о профессиональной пригодности.

 (Раздел А-I/1 п.5 Кодекса).

1. **Уточнено**, что при одобрении учебно-тренажерных центров (курсов и программ подготовки) Стороны должны принимать во внимание соблюдение требований соответствующих модельных курсов ИМО. (Раздел А-I/1 п.6 Кодекса).
2. Определены обязательные **виды подготовки**, которые должны иметь капитан и лица командного состава (судоводители, механики и электромеханики) для получения соответствующих дипломов о компетентности с целью работы на морских суднах.
3. Новыми правилами Конвенции (Правила II/5, III/5, III/7) введены требования к **стандартам компетентности** для квалифицированного матроса, квалифицированного моториста и электрика. Установлено, что каждая Сторона Конвенции в срок до 01.01.2012 г. должна сравнить действующие стандарты компетентности этих лиц с теми, которые предусмотрены разделами части А **новой версии** Кодекса ПДНВ (A-II/5, A-III/5, A-III/7) и определить необходимость повышения квалификации этими лицами.

Уточнено Правило III/1 касательно общего стажа подготовки в мастерских и на судах, необходимого для получения диплома вахтенного механика. Предусмотрено, что **не менее 6 месяцев стажа плавания** должно быть на морских судах, с выполнением обязанностей вахтенного механика, что **должно быть документально подтверждено**  в одобренной Книге регистрации подготовки; в противном случае - стаж плавания должен становить **не менее 30 месяцев.**

Новым правилом III/5 введены стандарты компетентности для электромехаников на уровне **эксплуатации** и порядок их дипломирования. Предусмотрено, что общее время подготовки в мастерских и на судне для получения диплома электромеханика должно быть не менее 12 месяцев, из которых не менее 6 месяцев - во время плавания на судах с выполнение обязанностей электромеханика, что должно быть документально подтверждено в одобренной Книге регистрации подготовки; в противном случае - стаж плавания должен становить **не менее 30 месяцев.**

В стандарты компетентности лиц командного состава на уровнях управления и эксплуатации введены новые компетенции, знания и умения, предусматривающие различные виды подготовки, вызванные внедрением на современных судах новых технологий и сложного современного оборудования.

Так, для судоводителей предусмотрены обязательные минимальные стандарты компетентности по использованию электронно-картографических информационных систем (ECDIS), управлению ресурсами навигационного мостика, по умению осуществлять руководство судновым персоналом, по более эффективному использованию систем регулирования движением судов (VTS); определены минимальные обязательные стандарты компетентности по мореходной астрономии, световой сигнализации, охране окружающей среды.

Для судовых механиков дополнительно предусмотрены стандарты компетентности по управлению ресурсами машинного отделения, умению осуществлять руководство персоналом, по установкам сепаратора льяльных вод, по управлению судовыми системами: топливной, смазки, балластных вод и другими, по охране окружающей среды.

В стандарты компетентности лиц командного состава на уровнях управления и эксплуатации введены новые компетенции, знания и умения, предусматривающие различные виды подготовки, вызванные внедрением на современных судах новых технологий и сложного современного оборудования.

14. Приведены на уровень современности требования касательно подготовки и дипломирования персонала, работающего на всех типах танкеров, и введены новые требования к дипломированию персонала танкерных судов.

Ввместо ознакомительной подготовки и специализированной подготовки для персонала танкерных судов, новыми поправками предусмотрены:

* **базовая подготовка** для всех, кому может быть поручено выполнение особых обязанностей на танкерах;
* **подготовка по расширенной программе** для капитанов, старших помощников капитанов, старших механиков, вторых механиков и иных лиц, которые несут непосредственную ответственность за грузовые операции и груз.

При этом кандидат на получение сертификата по расширенной подготовке по грузовым операциям на танкерах должен иметь не менее, чем три месяца стажа работы на соответствующем типе танкера (или 1 месяц стажа плавания на соответствующем типе танкера, при условии работы на этом танкере в сверхштатной должности и с участием в **не менее, чем трех операциях по погрузке и трех операциях по выгрузке** соответствующего вида груза, что должно быть подтверждено записями в одобренной книге регистрации).

Предусмотрено, что свидетельства о профессиональной подготовке, выдаваемые персоналу танкерных судов (нефтевозов, химовозов и газовозов) **должны выдаваться только Администрацией.**

1. Дополнены требования к компетентности персонала, работающего **на пассажирских судах ро-ро.**
2. Введены новые рекомендации в отношении подготовки персонала, работающего на судах **в полярных водах** и персонала, работающего на судах с системами динамического позиционирования.
3. Введены новые требования в отношении подготовки всех членов экипажа к действиям по обеспечению **охраны судов** и экипажей при плавании **в водах действия пиратов.** Предусмотрено, что все члены экипажа судна, на которое распространяются действия Кодекса ОСПС, должны пройти подготовку по охране судна и отвечать требованиям к компетентности, предусмотренным новым Правилом VI/6 Конвенции ПДНВ.

При этом члены экипажа, которым не предполагается поручение каких-либо обязанностей по охране судна, должны быть ознакомлены с мерами по охране судна (security awareness training) и подтвердить компетентность, требуемую Разделом А-VI/6-1 Кодекса.

Члены экипажа судна, которым предполагается поручение специальных обязанностей по охране судна в районе действия пиратов или вооруженных грабителей, должны иметь соответствующую для таких лиц подготовку (training for designated security duties) и подтвердить компетентность, требуемую Разделом А-VI/6-2 Кодекса.

В обоих случаях прохождение такой подготовки **должно быть подтверждено свидетельством о профессиональной пригодности.**

1. **Уточнены** принципы, определяющие прибрежное плавание. Предусмотрено, что **границы прибрежного плавания должны быть указаны в подтверждении диплома**.
2. Пересмотрены требования касательно готовности к несению вахты и часов работы и отдыха. В частности, все лица, назначенные выполнять обязанности вахтенного офицера или лица рядового состава, включенного в состав вахты, а также те, чьи обязанности предусматривают ответственность за безопасность/ охрану судна, людей и предупреждение загрязнения окружающей среды, должны иметь как минимум 10 часов отдыха в течение 24-часового периода и 77 часов отдыха в течение любого 7-ми дневного периода. При этом часы отдыха могут быть разделены не более чем на два периода, один из которых должен быть продолжительностью не менее 6 часов и интервалы между последовательными периодами отдыха не должны превышать 14 часов.
3. Введены новые обязательные для Администраций **требования по предупреждению злоупотреблений** использованием на судах **наркотиков и алкоголя.** С этой целью Администрациям предписывается установить максимальный **предел алкоголя в крови** (УАК не выше 0,05%) или алкоголя в выдыхаемом воздухе (0,25 мг/л) для капитанов, офицеров и других моряков во время выполнения ими обязанностей по несению вахты, обеспечению безопасности или охраны судна, людей и окружающей морской среды. Администрации должны предусмотреть действенные меры по контролю за соблюдением этих требований.

Здесь представлены только основные, **наиболее важные и существенные**, изменения к Конвенции и Кодексу ПДНВ, принятые в Маниле.

Для планирования их имплементации, то есть фактической реализации «манильских правил» на внутригосударственном уровне *(см. ч. 4 ст. 15 Конституции РФ)*, необходимо помнить, когда **они становятся обязательными и вступают в силу**.

* **01.07.2011 г.** - поправки к Конвенции и Кодексу ПДНВ считаются принятыми  **01.01.2012 г.** – поправки к Конвенции ПДНВ и Кодексу ПДНВ вступили в силу.
* **Начиная с** **01.07.2013 г.** все одобренные программы обучения и одобренные программы подготовки моряков должны во всех отношениях отвечать требованиям пересмотренной Конвенции и Кодекса ПДНВ.
* **До 1 января 2017 г.** Сторона может продолжать выдачу морякам впервые, признание и подтверждение дипломов в соответствии с положениями Конвенции, которые применяются до вступления в силу Манильских поправок, в отношении тех моряков, которые начали проходить одобренный стаж работы на судах, одобренную программу обучения и одобренный курс подготовки до 01.07.2013 г.
* **До 1 января 2017 г.** Сторона может продолжать подтверждать действительность дипломов, которые выдавались морякам до 01.01.2012 г., в соответствии с положениями Конвенции, которые применяются до вступления поправок в силу.
* Каждая сторона должна сравнить стандарты компетентности, которые она предъявляет к кандидатам на получение дипломов, выдаваемых до 01.01.2017 г. с теми, которые указаны для соответствующего диплома в новой версииКодекса ПДНВ, и определить необходимость для владельцев этих дипломов прохождения соответствующих курсов переподготовки и повышения квалификации или оценки компетентности. (Правило I/11).

Выступая на Конференции с заключительным словом Генеральный Секретарь ИМО господин Е.

Митропулос отметил, что **сейчас важно**, **чтобы принятые в Маниле поправки к Конвенции и**

**Кодексу ПДНВ как можно быстрее дошли до тех, кого они касаются** в первую очередь: до Морских Администраций и заинтересованных ведомств, до моряков, до судоходных компаний и судовладельцев, морских образовательных учреждений и центров подготовки моряков, до одобренных медицинских учреждений и других организаций и учреждений, вовлеченных в процесс морского образования, подготовки и дипломирования.

Генеральный секретарь ИМО предложил, чтобы успешное завершение Конференции было воспринято, как начало отсчета приложения наших будущих усилий **на трех уровнях** реализации требований Манильских поправок:

**первый** – начать как можно раньше перевод пересмотренных требований Конвенции и Кодекса на национальные языки Сторон Конвенции, и внедрение новых, предусмотренных манильскими поправками требований в национальное законодательство с целью как можно более раннего их применения; **второй** – используя технические возможности ИМО, предоставить Сторонам Конвенции

действенную помощь в ознакомлении с пересмотренными требованиями Конвенции и Кодекса и их правильному толкованию и применению в целом; **третий** – инициировать действия для обеспечения полного и эффективного применения и

строгого соблюдения требований пересмотренной Конвенции и Кодекса после вступления поправок в силу **1 января 2012 года.**

**Источник информации.**

Используемая литература:

* http://www.un.org/ru/sections/history/history-united-nations/
* https://ru.wikipedia.org/
* <http://www.un.org/ru/unsystem/list.asp>
* [www.marineinsight.com](http://www.marineinsight.com/)
* МТРФ, Федеральное Агентство морского и речного флота. «Большой порт Санкт-Питербург» телефон / факс: 320-27-91; e-mail: ntb@pasp.ru