Министерство образования и науки Украины
СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
Кафедра Судовождения



БЕЗОПАСНОСТЬ

МОРСКОГО СУДОХОДСТВА

Учебное пособие

Севастополь
2007

УДК 655.3.06

Безопасность морского судоходства. Учебное пособие. Капитан дальнего плавания Ляшенко В.Г.

В учебном пособии рассмотрены предыстории создания основных международных организаций, активно занимающихся обеспечением безопасности морского судоходства, изложены содержание и требования международных и национальных нормативных документов (конвенций, кодексов, резолюций), регламентирующих обеспечение безопасности морского судоходства.

Пособие предназначено для руководителей судоходных компаний и командного состава судов, а также для студентов направления "Судовождение и энергетика судов" при изучении соответствующих дисциплин.

СОДЕРЖАНИЕ

	Введение ……..….	12
1.	Основные Международные организации, обеспечивающие безопасность морского судоходства …….…...	15
1.1.	Морское судоходство до учреждения ООН ……	15
1.2.	Роль Организации Объединенных Наций в создании ММО …	17
1.3.	Организация контроля за иностранными судами государством порта ……..……	22
1.4.	Региональные соглашения ……...	23
1.5.	Сущность и значение региональных соглашений …….	24
1.6.	Международная федерация транспортных рабочих ITF ……..	25
1.7.	Международная организация труда ILO ……	28
2.	Резолюция А.787(19) от 23.11.95 г. Процедуры контроля судов государством порта ……	30
2.1.	Резолюция А.787(19) от 23.11.95 г. - руководство для действий при выполнении контроля ……	30
2.2.	Суда, подвергающиеся портовому контролю ……	31
2.3.	Основания для контроля судов государством порта ……..….	31
2.4.	Об инспекторах государства порта …….	34
2.5.	Общее впечатление о судне …….	38
2.6.	Варианты инспекции ……	41
2.7.	Проверяемые документы …….	46
2.8.	Особенности проверки конструкции судна и его оборудования ……..	50
2.9.	Особенности проверки положений Конвенции МАРПОЛ …	54
2.10.	Особенности контроля судовых балластных вод, осадков и управления ими ……	57
2.11.	Особенности контроля эксплуатационных требований ……	57
2.12.	Контроль состава и численности экипажа …….	62
2.13.	Оформление результатов инспекции ……..	63
2.14.	Применяемые к судам санкции ……...	66
3.	Международный Кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ) …….	70
3.1.	Часть А. Общие положения …….	71
3.2.	Часть А. Политика безопасности и защиты окружающей среды ……	73
3.3.	Часть А. Ответственность и полномочия Компании …….	73
3.4.	Часть А. Назначенное лицо (лица) ……..	74
3.5.	Часть А. Ответственность и полномочия капитана ……..	75
3.6.	Часть А. Ресурсы и персонал ……..	76
3.7.	Часть А. Разработка планов проведения операций на судах …	77
3.8.	Часть А. Готовность к аварийной ситуации ……...	77
3.9.	Часть А. Доклады о несоблюдении требований, авариях и	

	опасных происшествиях и их анализ ……..	78
3.10.	Часть А. Техническое обслуживание и ремонт судна и оборудования ……..	79
3.11.	Часть А. Документация ……	80
3.12.	Часть А. Проверка, обзор и оценка, осуществляемые Компанией ……	80
3.13.	Часть В. Освидетельствование и периодическая проверка …..	81
3.14.	Часть В. Временное освидетельствование …….	82
3.15.	Часть В. Проверка …….	83
3.16.	Часть В. Формы документов по МКУБ …….	85
4.	Содержание и применение международных документов по обеспечению безопасности морского судоходства ……..	94
4.1.	Конвенция СОЛАС-74, измененная Протоколом 1988 года с поправками к ней ……..…	94
4.1.1.	История принятия Конвенции СОЛАС-74/88 ……	94
4.1.2.	Глава I - Общие положения …….	97
4.1.3.	Глава II ……...	99
	II-1 Конструкция, устройство, установки, деление на отсеки ..	101
	II-2 Пожарная защита, тушение пожара …….	104
4.1.4.	Глава III Спасательные средства и устройства …….	106
4.1.5.	Глава IV Радиосвязь ……..	121
4.1.6.	Глава V - Безопасность мореплавания …….....	125
4.1.7.	Глава VI - Перевозка грузов …….	130
4.1.8.	Глава VII - Перевозка опасных грузов ……...	141
4.1.9.	Глава VIII - Ядерные суда ……...	149
4.1.10.	Глава IX - Управление безопасной эксплуатацией судов ……	151
4.1.11.	Глава X - Меры безопасности для высокоскоростных судов ...	152
4.1.12.	Глава XI - Специальные меры по повышению безопасности на море ……..	154
4.1.13.	Глава XII - Дополнительные меры безопасности для навалочных судов ……..……..	157
4.1.14.	Дополнения - Свидетельства ……...	163
4.1.14.1.	Форма свидетельства о безопасности пассажирского судна …	163
4.1.14.2.	Форма свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции ……..……..	169
4.1.14.3.	Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению ……	177
4.1.14.4.	Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию …….	185
4.1.14.5.	Форма Свидетельства о безопасности грузового судна ……	193
4.1.14.6.	Форма Свидетельства об изъятии ……...	207
4.2.	Международная Конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года …	211
4.2.1.	История принятия Конвенции МАРПОЛ-73/78 …….	211

4.2.2. Протокол I. Положения, касающиеся сообщений об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ …… 216
4.2.3. Протокол II. Арбитраж ……. 219
4.2.4. Приложение I к МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения нефтью" …… 222
4.2.5. Приложение II к МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом" …….. 228
4.2.6. Приложение III к МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке" ……. 233
4.2.7. Приложение IV к МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов" …… 236
4.2.8. Приложение V к МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения мусором с судов" ……. 240
4.2.9. Приложение VI к МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов" ……. 245
4.2.10. Исключения из Правил по предотвращению загрязнения при сбросе вредных веществ …….. 246
4.2.11. Форма Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью ……. 247
4.2.12. Форма Журнала нефтяных операций ……. 251
4.2.13. Форма Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом …….. 253
4.2.14. Форма Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами …… 259
4.2.15. Журнал операций с мусором …….. 263
4.2.16. Регистрация сбросов мусора …… 265
4.3. Конвенция ПДНВ-78 с поправками …… 269
4.4. Международная Конвенция о грузовой марке 1966 г. ..…… 275
4.4.1. История создания и требования ГМ-66 ……..... 275
4.4.2. Зоны, районы и сезонные периоды, предусмотренные ГМ-66 279
4.4.3. Форма Международного свидетельства о грузовой марке ….. 281
4.4.4. Форма Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки ……... 287
4.5. Международная Конвенция по обмеру судов 1969 г. (КОС-69) ……. 291
4.5.1. История создания и требования КОС-69 …… 291
4.5.2. Форма Международного мерительного свидетельства ……. 296
4.6. Международная Конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. …… 300
4.7. Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию (ИАМСАР) ……... 306

4.8.	Циркулярное письмо MSC/circ. 801 от 30.05.97 г. "Доклады об авариях и инцидентах на море" …….	317
4.9.	Стандартные фразы ММО для общения на море …….....	321
4.10.	Международный свод сигналов …….....	323
4.11.	Резолюция ММО А.868(20) от 27.11.97 г. "Руководство по контролю и управлению балластными операциями на судах в целях сведения к минимуму переноса вредных водных организмов и патогенов" …….	328
4.12.	Циркулярное письмо MSC/circ/1021/MEPC/circ/389 от 07.03.02г. "Предложения по выбору методов управления балластными операциями и удаления осадков при проектировании новых судов" ……	329
4.13.	Международная Конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управление ими …….	331
4.13.1.	История создания и требования Конвенции ……..	331
4.13.2.	Дополнение I. Форма Международного свидетельства управления балластными водами …….	336
4.13.3.	Дополнение II. Форма Журнала операций с балластными водами ……	340
4.13.4.	Занесение в Журнал операций с балластными водами …….	344
4.13.5.	Регистрация операций с балластными водами ……..	348
5.	Кодекс торгового мореплавания Украины …….	349
5.1.	Общие положения …….	349
5.2.	Морские перевозки ……..	353
5.3.	Морское страхование ……..	359
5.4.	Чрезвычайные морские происшествия ……..	362
5.4.1.	Понятие общей аварии …….	362
5.4.2.	Понятие частной аварии ……...	366
5.4.3.	Возмещение убытков от столкновения ……...	367
5.4.4.	Возмещение убытков от загрязнения ……..	367
5.4.5.	Вознаграждение за спасание на море …….	369
5.4.6.	Морские протесты ……	371
5.4.7.	Пределы ответственности судовладельца ……..	372
6.	Система управления безопасностью в судоходной Компании	375
6.1.	Основные направления политики судоходной Компании ……...	375
6.2.	Функциональные задачи Компании по МКУБ ……..	380
6.2.1.	Подбор и служебный рост персонала, а также повышение качества профподготовки кадров судна и берега ……	381
6.2.2.	Профилактическая работа по предупреждению навигационной аварийности ……..	382
6.2.3.	Деятельность Компании по организации технического обслуживания и ремонта судов ……...	383
6.2.4.	Организация связи ……	385
6.2.5.	Организация грузоперевозок ……...	387

6.2.6.	Социальное обеспечение безопасной эксплуатации судна …..	389
6.2.7.	Аварийно-претензионная практика …….	391
6.2.8.	Охрана труда и техника безопасности ……	393
6.2.9.	Охрана окружающей среды и организация ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов ……..	396
6.2.10.	Организация работы при чрезвычайных ситуациях на море ..	398
6.2.11.	Финансовая деятельность Компании ……..	400
6.2.12.	Юридическая деятельность Компании ……..	400
6.2.13.	Коммерческая деятельность Компании ……..	401
6.3.	Документация ……	402
6.3.1.	Общие требования ……	402
6.3.2.	Основные нормативно-правовые документы …….	404
6.3.3.	Ведение документации …….	405
6.4.	Проверка, анализ и оценка, осуществляемые Компанией ……	406
7.	Система управления безопасностью судна ……	410
7.1.	Общие положения …….	410
7.1.1.	Обязательства Компании в руководстве по эксплуатации судна ……	410
7.1.2.	Судовые документы ……..	411
7.1.3.	Контроль за безопасностью и освидетельствование судна ….	412
7.2.	Судовой экипаж ……	414
7.2.1.	Основные задачи судового экипажа ……...	414
7.2.2.	Судовая структура управления ……	415
7.3.	Организация судовой вахтенной службы ……..	417
7.3.1.	Требования в отношении несения вахты ……	417
7.3.2.	Планирование рейса …….	418
7.3.3.	Принципы несения ходовой навигационной вахты ……..	419
7.3.4.	Принципы несения ходовой машинной вахты ……...	424
7.3.5.	Принципы несения радиовахты ……...	429
7.3.6.	Несение вахты в порту …….	430
7.3.7.	Принятие и несение палубной вахты ……..	431
7.3.8.	Принятие и несение машинной вахты ……	433
7.4.	Ответственность капитана ……	435
7.5.	Обязанности экипажа судна по реализации требований МКУБ …….	437
7.6.	Руководство по процедурам на судне …….	439
7.6.1.	Общие положения …….	439
7.6.1.1.	Состав и содержание процедур ……...	439
7.6.1.2.	Классификация процедур …….	440
7.6.2.	Процедуры по организации работ на судне ……..	441
7.6.2.1.	Процедуры швартовых и грузовых операций в открытом море ……	441
7.6.2.2.	Процедуры по работе с якорным устройством ……..	442

7.6.2.3. Процедуры по пересадке людей с судна на судно 443
7.6.2.4. Процедуры по установке трапов и сходен 443
7.6.2.5. Процедуры со спасательными средствами 445
7.6.2.6. Процедуры по работе на высоте и за бортом 446
7.6.2.7. Буксировочные процедуры 447
7.6.2.8. Процедуры по составлению грузового плана 447
7.6.2.9. Процедуры организации и технологии погрузочно-разгрузочных работ на судне 452
7.6.2.10. Процедуры предпогрузочных и грузовых операций, направленные на сохранность груза 455
7.6.2.11. Процедуры оформления приходных, отходных формальностей в иностранных портах 458
7.6.2.12. Процедуры по оформлению претензий в иностранных портах 462
7.6.2.13. Процедуры оформления повреждений, причиненных по вине стивидоров 471
7.6.2.14. Процедуры по бункеровке судна 472
7.6.2.15. Процедуры по оформлению коносаментов 476
7.6.2.16. Процедуры с мусором 478
7.6.2.17. Процедуры чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря 483
7.6.2.18. Процедуры медицинского обслуживания 484
7.6.2.19. Процедуры по определению готовности экипажа судна к аварийным ситуациям 485
7.7. Организация технического обслуживания 494
7.7.1. Общие положения 494
7.7.2. Техническое обслуживание судна 498
7.7.3. Судоремонт 499
7.8. Документация судна 502
7.9. Подготовка экипажа судна к проверке, осуществляемой Компанией 510
7.10. Сертификация, освидетельствование и контроль, осуществляемые на судне 520
8. Процедуры действий экипажа в экстремальных ситуациях 525
8.1. Введение 525
8.2. Штаб чрезвычайных ситуаций 526
8.3. План действий судна в чрезвычайных ситуациях 528
8.4. Процедура "аварийные ситуации" 529
8.5. Процедура "Разработка планов и подготовка действий в аварийных ситуациях" 530
8.5.1. Процедуры по борьбе с пожаром на судне 531
8.5.2. Процедуры борьбы за непотопляемость судна 536
8.5.3. Процедуры по борьбе с обледенением судна 540
8.5.4. Процедуры по борьбе с аварийной утечкой хладагента 542
8.5.5. Процедуры действий при падении человека за борт 544

8.5.6. Процедуры действий при посадке судна на мель …….. 545
8.5.7. Процедуры действий при столкновении с другим судном или объектом …… 548
8.5.8. Процедуры действий при исчезновении человека в море или в порту …….. 552
8.5.9. Процедуры действий при аварийном разливе нефтепродуктов 554
8.5.10. Процедуры действий при внезапном получении статического крена …….. 559
8.5.11. Процедуры действий при обесточивании судна …… 560
8.5.12. Процедуры действий при остановке ГД в море ……. 561
8.5.13. Процедуры действий при выходе из строя рулевой машинки . 563
8.5.14. Процедуры действий при выходе из строя ДАУ ГД или машинного телеграфа ……. 564
8.5.15. Процедуры действий при смещении груза …… 565
8.5.16. Процедуры действий при оставлении судна …….. 565
8.5.17. Процедуры эвакуации людей из замкнутых пространств …… 567
8.5.18. Процедуры по оказанию помощи, включая спасательные операции 568
……..
8.5.19. Процедуры действий при заболеваниях и травмах с угрозой смертельного исхода …… 572
8.5.20. Процедуры действий при задержании и аресте ……. 579
8.5.21. Процедуры действий при передаче сообщения с судна …… 580
8.5.22. Процедуры, предпринимаемые при невыполнении скорости, перерасходе бункера, при постановке судна к небезопасному причалу и направлении в небезопасный порт ……. 581
8.5.23. Процедуры по оформлению несчастных случаев на судне ….. 582
9. Плавание судна в особых условиях …… 585
9.1. Общие понятия …….. 585
9.2. Плавание судна при ограниченной видимости …….. 585
9.3. Плавание судна в районе со стесненными условиями …….. 586
9.4. Плавание судна в районе действия системы управления (регулирования) движением судов ……. 588
9.5. Плавание судна установленными путями. Плавание судна в системе разделения движения судов …….. 589
9.6. Процедуры действий перед выходом из порта и входом в порт …… 590
9.7. Процедуры постановки судна на якорь …….. 592
9.8. Процедуры по приему и высадке лоцмана ……. 593
9.9. Особенности плавания судна в штормовых условиях …….. 594
9.10. Особенности плавания судна во льдах …….. 595
9.11. При осуществлении плавания под проводкой ледокола …….. 597
10. Судовые контрольные листы (чек-листы) …….. 599
10.1. Общие требования …… 599

10.2.	Чек-лист 1. Ознакомление с судном по безопасности ……..	600
10.3.	Чек-лист 2. Знакомство с ходовым мостиком ……	602
10.4.	Чек-лист 3. Ежедневные испытания и проверки на мостике …	603
10.5.	Чек-лист 4. Смена вахты на мостике ……..	604
10.6.	Чек-лист 5. Подготовка судна к выходу в море …….	605
10.7.	Чек-лист 6. Морское плавание …….	606
10.8.	Чек-лист 7. Подготовка к прибытию в порт ……...	607
10.9.	Чек--лист 8. Смена штурманской вахты на ходу ……..	608
10.10.	Чек-лист 9. Смена штурманской вахты и стоянка на якоре ….	609
10.11.	Чек-лист 10. Плавание в прибрежных водах и системе разделения движения судов ……..	610
10.12.	Чек-лист 11. По действиям "Человек за бортом" ……...	611
10.13.	Чек-лист 12. Плавание во время штормовой погоды ……	612
10.14.	Чек-лист 13. Обмен информацией между капитаном и лоцманом ……	613
10.15.	Чек-лист 14. Погрузка/выгрузка груза ……	614
10.16.	Чек-лист 15. Посадка/высадка лоцмана ……..	615
10.17.	Чек-лист 16. Постановка на якорь и якорная стоянка ……..	616
10.18.	Чек-лист 17. Бункеровка ……..	617
10.19.	Чек-лист 18. Работа СЭУ при подходе к узкости, к порту …..	619
10.20.	Чек-лист 19. Контроль остойчивости судна перед выходом в рейс …….....	620
10.21.	Чек-лист 20. Применение операции вертолет/судно …….	621
10.22.	Чек-лист 21. Подготовка грузовых трюмов к приему груза ….	623
10.23.	Чек-лист 22. Швартовные операции в море ……..…….	624
10.24.	Чек-лист 23. Плавание во льдах ……..……	626
10.25.	Чек-лист 24. По действиям в случае пожара ……..……	627
10.26.	Чек-лист 25. По действиям в случае посадки на мель ……..…	629
10.27.	Чек-лист 26. По действиям в случае затопления …..…….	631
10.28.	Чек-лист 27. По действиям в случае столкновения ..…….	632
10.29.	Чек-лист 28. По действиям в случае оставления судна ..……..	634
10.30.	Чек-лист 29. Поиск и спасание ..……..	635
10.31.	Чек-лист 30. По действиям в случае потери управляемости …	636
10.32.	Чек-лист 31. По действиям в случае обесточивания судна …..	638
10.33.	Чек-лист 32. По действиям в случае внезапного получения крена ……..……	639
10.34.	Чек-лист 33. По действиям в случае перекачки балласта ….....	640
10.35.	Чек-лист 34. Смена вахты механиков ……...……..	641
10.36.	Чек-лист 35. По действиям в случае травмы или болезни ….....	642
10.37.	Чек-лист 36. По действиям в случае получения сигнала бедствия …….	643
10.38.	Чек-лист 37. По действиям в случае проведения огневых работ ……..…	645
10.39.	Чек-лист 38. Ликвидация последствий разлива нефтепродук-	

тов ……. 646
10.40. Чек-лист 39. Сброс мусора ……..……. 647
10.41. Чек-лист 40. Удаление сточных вод ……..……. 648
10.42. Чек-лист 41. Разрешение на вход в закрытое помещение ..….. 649
10.43. Чек-лист 42. Проверка остойчивости судна в рейсе …..…… 653
10.44. Чек-лист 43. Действия на мостике в случае аварийной остановки ГД …….……... 654
10.45. Чек-лист 44. Подготовка ГД к пуску ……..…… 655
10.46. Чек-лист 45. Действия в МО в случае аварийной остановки ГД …….. 656
10.47. Чек-лист 46. Работа СЭУ при подходе к узкости, к порту (для вахтенного механика) ……..……. 657
10.48. Чек-лист 47. Сепарирование топлива ……..……... 658
10.49. Чек-лист 48. Сепарирование масла ……..……... 659
10.50. Чек-лист 49. Действия с установкой СЖБ при тушении пожара …… 660
10.51. Чек-лист 50. Пуск и остановка дизель-генератора …..…….. 661
10.52. Чек-лист 51. Сброс в море очищенных нефтесодержащих вод 663
10.53. Чек-лист 52. Техническое обслуживание конструкций корпуса и надстроек ……..……. 664
10.54. Чек-лист 53. Техническое обслуживание рулевого устройства 667
10.55. Чек-лист 54. Техническое обслуживание судовых устройств по ПЗМ …….……. 669
10.56. Чек-лист 55. Техническое обслуживание пропульсивного комплекса ……..…… 670
10.57. Чек-лист 56. Техническое обслуживание судового оборудования, обеспечивающего борьбу с пожаром ……. 672
10.58. Чек-лист 57. Техническое обслуживание судовой системы жидкого топлива ……..……. 680
10.59. Чек-лист 58. Техническое обслуживание судовых насосов …. 681
10.60. Чек-лист 59. Техническое обслуживание электростанции и электрооборудования ……..……. 682
Библиографический список ……. 688

ВВЕДЕНИЕ

Регламентация морского судоходства характеризуется появлением массы международных документов. В подавляющем составе - это решения ММО, важнейшей обязанностью которой является обеспечение безопасности международного судоходства. Ее документы охватывают практически все вопросы обеспечения безопасности на море и защиты среды. Они содержат положения и обязательства для всех уровней пользователей, включая правительственный аппарат, классификационные общества, управляющих судоходными компаниями, работников портов и моряков, эксплуатирующих суда.

Деятельность, как и само существование, Международной морской организации (ММО) не известна подавляющему большинству людей мировой общественности, поскольку эта Организация действует в сфере морского торгового мореплавания. Однако следует признать, что и в самих морских кругах представление об этом весьма неоднозначно. Зачастую даже руководящие работники мореходных предприятий и учреждений, знакомые с основными конвенциями, не имеют общего представления о характере деятельности ММО в целом; в этом отношении капитаны и командный состав флота обладают, как правило, еще более скудными и отрывочными знаниями.

До недавнего прошлого с таким положением еще можно было мириться. Но времена изменились; деятельность ММО охватила все стороны мирового судоходства и глубоко проникла даже в особенности эксплуатации морских судов, чему немало способствовал ряд факторов:

- изменение статуса самой организации (с уровня межправительственной консультативной на уровень международной);
- изменение статуса большинства решений ММО (с рекомендательного на обязательный);
- принятие поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) об обязанности судовладельцев осуществлять политику безопасной эксплуатации флота (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ));
- принятие поправок к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками, установившей высокие стандарты подготовки и обучения моряков, систем их дипломирования, а также выполнения моряками их обязанностей при несении вахты;
- учреждение практически глобально действующего института контроля состояния судов и их экипажей и соответствия их конвенционным требованиям (Парижский и другие меморандумы о взаимопонимании).

Все это привело к тому, что работа национальных флотов без учета решений ММО стала немыслимой. В этом свете понимание задач и общей направленности действий ММО, а также смысла и содержания решений ММО,

становится необходимым для специалистов морского дела практически всех уровней. Сущность решений и документов ММО заслуживает специального изучения в морских учебных заведениях.

В документах ММО (конвенции, кодексы, руководства, революции и т.п.) обычно используется "технико-юридический" лексикон. Это вызывает у их пользователей-практиков определенные затруднения в отношении как общего понимания назначения документов и их специфических деталей, так и использования перекрестных ссылок одного на другой. Эти затруднения усиливаются еще и по той причине, что некоторые документы ММО регулируют либо вовсе новые, либо получившие кардинальное развитие существующие аспекты морской практики, недостаточно известные пользователям.

Никто не осмелится отрицать, что главные цели создания и деятельности ММО - охрана человеческой жизни на море и защита морской среды от техногенного воздействия высоки и благородны. Постепенно это начинает осознаваться и за пределами морского сообщества: к настоящему времени ММО зарекомендовала себя, как одна из наиболее эффективно действующих международных организаций. На пути к своей цели Организация сумела проявить гибкость и целеустремленность в своих действиях. Нельзя забывать, что многие, казалось бы, чисто технические вопросы, в ряде случаев имели за собой серьезную экономическую и иногда даже общественно-политическую подоплеку. Нельзя также забывать и о том, что принятие решений происходило при наличии различных точек зрения, обусловленных разными подходами и оценками, в условиях одобрения и, наоборот, сопротивления. Достижение практически глобально-признанных решений является бесспорной заслугой ММО и, с другой стороны, свидетельствует о плодотворности борьбы мнений, если эта борьба направляется общей целью и разумными процедурными рамками.

Для того чтобы принятые решения стали работать на общество, их надо претворять в жизнь. Задействование решений ММО происходит во всех сферах морской индустрии и является непрерывным процессом, соотносящимся с научно-техническим прогрессом и с социальным заказом. Однако следует отметить, что если в прошлые годы основная забота по внедрению решений ММО ложилась на морские администрации, признанные организации и судоходные компании, то теперь к исполнению решений становится причастен и плавсостав - как экипажи судов в целом, так и сами моряки.

Наблюдающееся в последние годы ужесточение контроля судов со стороны государств порта происходит как за счет увеличения числа контролируемых судов, так и за счет расширения содержания инспекций. Если раньше при проведении инспекций основной упор делался на проверку соответствия конвенционным положениям технического и функционального состояния судов и их оборудования, то теперь в равной степени проверяются профессионализм моряков и способность их грамотного участия в коллективных действиях экипажа при выполнении обычных судовых операций, а также в экстремальных ситуациях.

Морское сообщество ужесточило контроль за выполнением конвенционных требований, и сейчас он приобрел поистине глобальный характер. В отношении судов, не соответствующих конвенционным стандартам или не выполняющих конвенционные требования, применяются жесткие санкции, вплоть до запрета выхода их в плавание.

Таким образом, знание и исполнение конвенционных положений становится обязательным для включения в круг профессиональных и должностных обязанностей морских специалистов всех уровней. Можно считать, что это будет важным шагом в намечаемой ММО на будущее очередной цели - в создании и развитии "культуры безопасности" морского судоходства как неотъемлемого его качества.

Только изучив конвенционные положения, моряки сумеют правильно понять высокие цели ММО, оценить перспективность принимаемых решений и осуществить их в своей работе.

1. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ БЕЗОПАСНОСТЬ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА

1.1. Морское судоходство до учреждения ООН

Необходимость международного сотрудничества в морском судоходстве была общепризнанной в течение столетий. Всегда признавалось право судов искать убежище от шторма в иностранных портах, а также обязанность моряков идти на помощь терпящим бедствие судам, не взирая на их национальность. Но только к XIX столетию потребность формализации древних морских обычаев и перевода их на правовую основу стала насущной общественной проблемой.

Это обусловливалось несколькими причинами - резким ростом объема мировой торговли и развитием морского судоходства, последовавшими за промышленной революцией; рост пассажирских перевозок, в основном, на маршрутах Европа - Сев. Америка, Европа - Австралия, а также и между другими странами; внедрение и развитие судовых паровых машин, что обеспечило большую предсказуемость и надежность морских переходов; серия крупных морских катастроф с большими человеческими жертвами и материальным ущербом и, наконец, деятельность ряда филантропов, которые пробудили общественный и политический интерес к проблемам безопасности судоходства.

Вначале предприятие международного действия зависело от инициативы одной или двух стран. В этом отношении инициатором обычно выступала Великобритания, которая в течение XIX века доминировала и в мировой торговле и в морском судоходстве. Когда Великобритания, в 1854 году ввела у себя новую систему обмера судов, другие морские страны просто переняли ее для себя, хотя зачастую с различными отклонениями. В 1863 году Великобритания и Франция ввели в действие согласованные правила предотвращения столкновений судов в море и через несколько лет их стали использовать многие другие морские государства.

В некоторых случаях необходимость в международном сотрудничестве была настолько важной и очевидной, что обусловливала создание постоянно действующих организаций. Так, например, изобретение телеграфа революционировало коммуникабельность и привело к созданию в 1865 году Международного телеграфного союза (ныне Международный союз электросвязи).

В 1873 году была учреждена Международная (ныне Всемирная) метеорологическая организация, а годом позже - Всемирный почтовый союз.

В свете наблюдавшихся тенденций в деле сотрудничества между нациями казалось логичным создание подобного органа для регулирования морского судоходства, по праву являющегося одной из старейших интернациональных отраслей человеческой деятельности и которое к концу XIX века приобрело еще более важное всемирное значение. В 1889 году в столице

США Вашингтоне состоялась международная морская конференция. В повестке дня конференции содержалось предложение об учреждении постоянной международной организации, которая занималась бы вопросами мореплавания. Это предложение было добросовестно рассмотрено и решительно отвергнуто. Конференция заявила, что *"...в настоящее время создание постоянно действующей международной морской комиссии не является целесообразным"*.

Главной причиной отказа (хотя это и не было высказано прямо) было то, что к этому времени судоходная индустрия была сосредоточена в руках нескольких мощных стран, которые имели огромную заинтересованность, как в торговле, так и в самом мореплавании, и которые с подозрением относились к любым попыткам контроля их деятельности в этой области и ограничения коммерческой свободы. Эта подозрительность продержалась, по существу, до середины нашего столетия.

Необходимость предпринятая международного действия признавалась и в отношении других общечеловеческих проблем. Во второй половине 19 века целая серия опасных эпидемий (таких как холера) быстро распространялись по всему свету, чему в большой степени способствовало расширение мировой торговли. Эпидемии не признавали никаких границ; ряд международных конференций, созванных для обсуждения вопросов борьбы с эпидемиями, пришли к заключению, что решение должно быть предпринято на глобальном уровне. Это привело к тому, что в 1903 году было достигнуто соглашение в отношении карантинных служб, дезинфекции судов и других мероприятий, направленных на предотвращение распространения опасных заболеваний. Несмотря на провал попытки создания Международного морского бюро на первой Международной морской конференции, идея расширения международного сотрудничества в области мореплавания не исчезла. На море периодически происходили несчастья (как, например, гибель "Титаника" в 1912 году), которые вскрывали неадекватность действовавших стандартов безопасности и обусловливали необходимость совместных международных действий. Приходило повсеместное понимание того, что меры по безопасности должны предприниматься всем морским сообществом, поскольку введение жестких требований одной страной для своих судов неизбежно повлекло бы за собой увеличение для нее стоимости морских перевозок и поставило бы флот этой страны в невыгодное положение по сравнению с конкурентами.

Уже в 1914 году была созвана в Лондоне Вторая Международная морская конференция, на которой была принята Конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS). Вопрос создания Международного морского бюро на ней не поднимался.

В силу SOLAS должна была вступить в 1915 г., но помешала первая мировая война. После ее окончания была создана в 1919 г. Лига Наций.

В рамках Лиги Наций был организован консультативный и технический комитет по транспорту и транзиту, который сосредоточился на проблемах морского и автодорожного транспорта.

В 1927 году создана Организация по связи и транзиту.

В 1920-1930 годах учреждение Лиги Наций одобрило тех, кто стоял за идею создания постоянно действующего морского органа, однако и в этот раз ничего не было реализовано. Международная организация труда учредила Объединенную морскую комиссию; в 1921 году было организовано Международное гидрографическое бюро. Созывались конференции, создавались и распадались различные комиссии и рабочие группы, однако судоходный мир все еще препятствовал созданию постоянно действующего форума.

Между Первой и Второй Мировыми войнами Международным сообществом предпринимались усилия по выработке технических стандартов для обеспечения безопасности мореплавания. Так в 1929 году на Международной конференции в Лондоне была принята пересмотренная Конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS), но в силу не вступила.

В 1930 году Лигой Наций были приняты соглашения о морских сигналах и маяках, находящихся не на своих штатных местах. В 1933 году Лига Наций приняла соглашение об унифицированной системе морских буёв. Начавшаяся Вторая Мировая война прервала этот процесс, однако выявила необходимость в Международном сотрудничестве уже в иной области. В 1942 году был образован Объединенный Совет по регулированию судоходства. Хотя этот Совет был создан как двухсторонний орган США и Великобритании, было согласовано, что его члены будут советоваться с представителями СССР, Китая и других союзников в целях обеспечения более эффективного использования объединенных ресурсов для морских перевозок.

В 1944 году представителями восьми государств были созданы Объединенный морской Совет и Объединенный морской Исполнительный Совет. В 1946 г. на основе их был создан Объединенный морской Консультативный Совет для выработки морской политики. Этому Совету предстояло сыграть определенную роль в создании Межправительственной морской Консультативной Организации (ММКО).

1.2. Роль Организации Объединенных Наций в создании ММО

Политический климат начал меняться в 1945 году. Закончилась Вторая Мировая война и для того, чтобы не было третьей, была учреждена Организация Объединенных Наций. Хотя наибольшее внимание было приковано к Нью-Йорку и Генеральной Ассамблее, идеалисты, учредившие ООН, усматривали в ней не просто международный политический орган, а учреждение, состоящее из серии международных организаций, каждая из которых курировала бы различные области человеческой деятельности как гуманитарные, так и технические.

26 июня 1945 года в Сан-Франциско был подписан Устав Организаций Объединенных Наций (ООН).В декабре этого же года в Лондоне состоялось заседание Подготовительной Комиссии, рекомендовавшей создать времен-

ную комиссию по транспорту и связи, которая могла бы подготовить Экономическому и Социальному Совету ООН (ЭКОСОС) общий обзор о состоянии транспорта с тем, чтобы определить необходимость в создании какого-то международного механизма или как части ООН.

Эта Комиссия в 1946 году пришла к выводу о необходимости создания соответствующей международной организации, деятельность которой была бы полностью связана с морским судоходством. На сессии ООН в Вашингтоне 30 октября 1946 года была принята рекомендация о создании Межправительственной Морской Консультативной Организации в качестве специализированного учреждения ООН. К рекомендации сессии был приложен проект Устава ММКО ("Вашингтонский проект").

Данный проект Устава ММКО был рассмотрен на морской Конференции ООН, которая проходила в Женеве с 19 февраля по 6 марта 1948 года. В Конференции приняли участие представители 32 стран. Однако прошло 10 лет, прежде чем Конвенция о ММКО вступила в силу. Многие страны сопротивлялись ратификации Конвенции об ММКО. Их не удовлетворяли функции в области коммерческих и экономических аспектов судоходства. Они считали создание новой организации излишним. Их не удовлетворял текст статьи 1 об ММКО, принятой в 1948 году.

Текст гласит:

"Целью Организации являются:

a. *Создать механизм для сотрудничества среди Правительств в области правительственных норм и практики, относящихся к техническим вопросам применительно к судоходству на международных рейсах, и способствовать принятию практически осуществимых высоких стандартов по обеспечению безопасности на море и эффективности навигации.*
b. *Содействовать упразднению дискриминационных действий и ненужных ограничений, установленных Правительствами, относящихся к судоходству на международных рейсах так, чтобы расширить возможность представления судоходных услуг для коммерции по всему миру без какой-либо дискриминации; оказывать помощь и содействовать Правительствам в развитии их национального судоходства и с тем, чтобы безопасность сама по себе не являлась дискриминацией и, чтобы эта помощь и содействие не базировалась на мерах, направленных на ограничение свободы судоходства всех флагов, принимающих участие в международной торговле.*
c. *Предусмотреть возможность рассмотрения Организацией вопросов, относящихся к нечестной ограничительной практике в судоходстве согласно Части II.*
d. *Предусмотреть возможность рассмотрения Организацией любых вопросов судоходства, которые могут быть представлены любым органом или специализированными органами ООН.*

e. Обеспечивать обмен информацией между Правительствами по вопросам, относящимся к компетенции Организации".

Главная проблема заключалась в содержании параграфов "b" и "c". Многие правительства возражали против содержания параграфа "a" и ссылок на безопасность и навигацию. Но для некоторых из них создание "мира без дискриминации" и принятие действий против "нечестной ограничительной практики" представлялось опасным вмешательством в дело свободного предпринимательства. Судоходство традиционно всегда организовывалось судоходными компаниями в виде серии так называемых конференций - соглашений о ставках при работе в данном регионе. Поэтому "нечестная ограничительная практика" могла относиться и к таким конференциям. Некоторые правительства были нацелены на то, чтобы Организация, если она будет существовать, не вмешивалась бы в такие коммерческие нюансы.

Становилось все более и более ясным, что Конвенция об ММКО не войдет в силу и через многие годы, если круг ее деятельности не будет жестко ограничен или же, если этого не случится, она останется без участия наиболее значимых морских наций мира.

В конце концов, было молчаливо согласовано, что упомянутые тексты будут просто-напросто проигнорированы. 17 марта 1958 года Япония приняла Конвенцию об ММКО, и тем самым условия о вступлении ее в силу были выполнены.

В январе 1959 года, более чем через десятилетие после своего образования, состоялась 1 сессия Ассамблеи ММКО. Несмотря на значительное время, понадобившееся для того, чтобы преодолеть сопротивление некоторых правительств и деловых кругов, этот факт следует рассматривать как существенное достижение и весомый вклад в дело Организации Объединенных Наций и в поддержание духа интернационализма, возникшего в послевоенный период.

Для тех же, кто так настойчиво и долго боролся за создание постоянно действующего морского форума, непротиводействие новой организации таким чувствительным вещам, как дискриминация и ограничительная практика, стало делом сожаления. Но с позиции ретроспективы большинство обозревателей были убеждены, что такое "упущение" сыграло положительную роль.

Если бы Конвенция была принята полностью, то, без сомнения, в рабочей программе Организации имелись бы многие противоречивые пункты, что оставляло бы совсем немного времени и энергии для решения вопросов, относящихся к безопасности и охране среды. Вместо этого ММКО смогла сконцентрировать свою работу на решении технических вопросов. Теперь уже стало ясным, что и судоходная индустрия, и ММКО оказались в выигрыше.

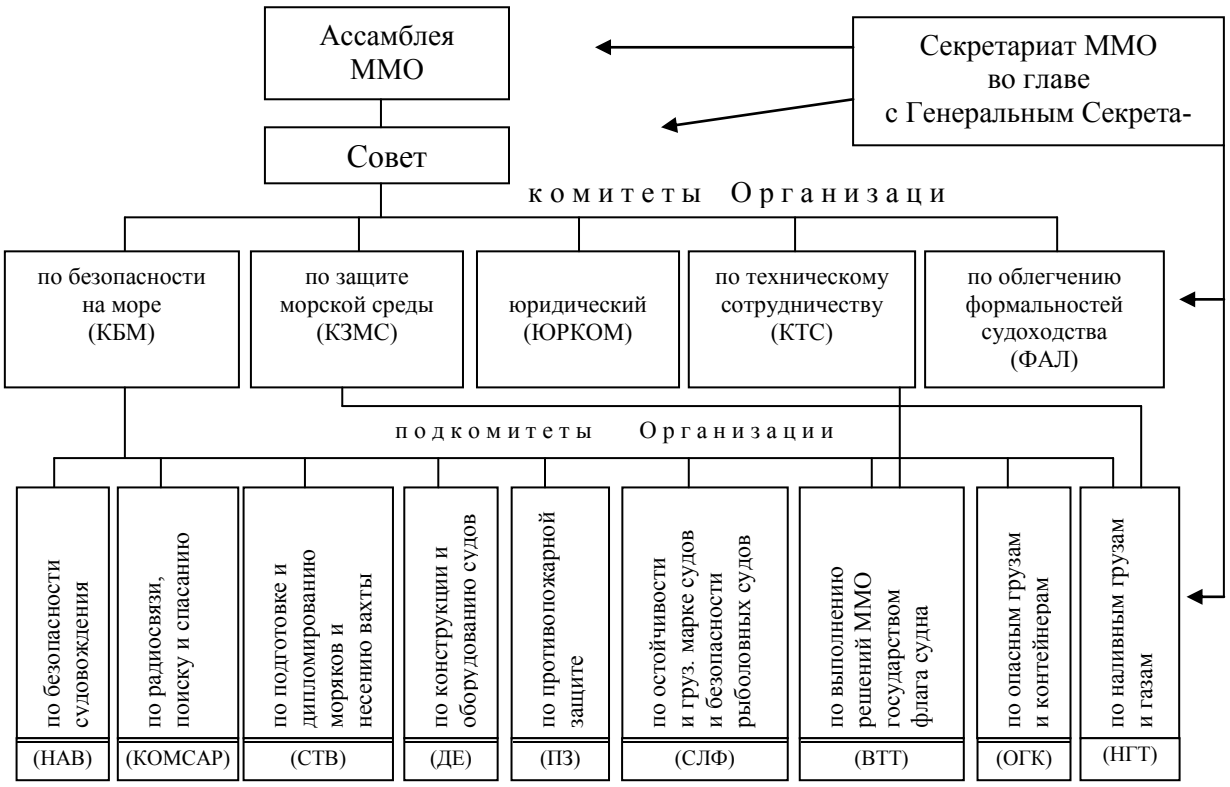
В 1982 году ММКО была переименована в ММО - Международную морскую организацию (далее по тексту, независимо от соотносимой даты,

используется название *ММО* либо *Организация*). В состав ММО входят следующие комитеты:

- Комитет по безопасности на море (MSC);
- Комитет по техническому сотрудничеству (CTCC);
- Комитет по защите морской среды (MEPC);
- Комитет по упрощению формальностей (FC);
- Юридический комитет (LC).

Украина стала членом ММО в 1994 году.

Функциональная схема ММО приведена ниже:



Существующий режим безопасности судоходства и предотвращения загрязнения моря базируется на концепции, согласно которой морские страны на форумах ММО разрабатывают нормативные требования и затем сами их внедряют. В отношении нормотворчества, облекаемого в форму конвенций, кодексов и рекомендаций, система оказалась успешной. Однако эта система все еще не преуспела в достижении универсальности применения разрабатываемых стандартов. Огромные различия, существующие между флагами, компаниями и судами, свидетельствуют о том, как много еще нужно сделать.

Хотя это может показаться не очень практичным, но все же можно ожидать, что огромную помощь в снижении морской аварийности и ее последствий смогла бы оказать статистическая информация. Она в избытке имеется внутри самой судоходной индустрии, но в настоящее время в большинстве случаев еще недоступна. Классификационные общества, страховые

компании, фрахтователи и др. тщательно хранят все детали о состоянии судов, что позволяет им достаточно точно оценивать суда, в том числе и в отношении безопасности. Основываясь на своих банках данных, ведущие классификационные общества ежегодно исключают из своих реестров суда, не соответствующие требуемым стандартам. Ведущие операторы также осуществляют жесткую проверку состояния судов перед их фрахтованием и периодически выдают сообщения о многих из них как не выдержавших инспекций.

Сбор всех необходимых данных дает возможность создать специализированные информационные базы, которые позволили бы быстро распознавать подстандартные суда, компании и даже флаги. В свою очередь, это дало бы возможность обоснованно воздействовать на них. Однако на практике в большинстве случаев такая информация держится в секрете. Отвергнутые фрахтователями или исключенные из реестра классификационных обществ суда остаются неизвестными, могут свободно менять свои названия и переходить под другие флаги, а также регистрироваться в классификационных обществах, которые "не задают лишних вопросов".

Помимо выявления "хороших" и "плохих" судов статистика может быть использована для определения опасных мест в судоходной индустрии.

Однако до сих пор ММО зависит от той информации и статистических данных, которые государства - члены ММО пожелают направить в Организацию. В соответствии с правилом 21 главы I Конвенции СОЛАС государства обязаны расследовать аварийные случаи с судами, носящими их флаг, а результаты сообщать в ММО, однако только тогда, когда государство

"...сочтет, что такое расследование может оказать помощь для внесения изменений в нормативные требования, которые были бы желательными..."

Поскольку выполнение этого правила всецело зависит от каждого отдельного правительства, становится неудивительным, что информация, поступающая в ММО, является эпизодической и обрывочной. О некоторых весьма тяжелых морских авариях, имевших место совсем недавно, в ММО никогда не сообщалось. По-видимому, государства флага допускают, что учиться на примере подобных случаев нечему.

В ММО сейчас активно обсуждается предложение об учреждении при ней Международного банка информации о судах. Учреждение такого органа позволит ММО и всему сообществу иметь значительно лучшее представление о состоянии мирового морского флота; появится возможность на основе анализа реальных случаев предпринимать действия по предотвращению аварийности на море.

1.3. Организация контроля за иностранными судами государством порта

Институт контроля судов от имени государства порта - сравнительно новое явление в практике мирового судоходства, направленное на повышение уровня охраны человеческой жизни на море и эффективности защиты среды от загрязнения. Оно возникло в начале 1980-х годов и в наше время, будучи уже достаточно распространенным, приобретает все более и более глобальный характер.

Главными инструментами, регулирующими на международном уровне требования в области охраны человеческой жизни на море и защиты среды, являются разработанные под эгидой Международной морской организации (ММО) конвенции и базирующиеся на них документы.

Однако, практическая реализация конвенционных требований осуществлялась значительно медленнее, чем их разработка и международное принятие. При этом наблюдалась существенная неравномерность - на судах высокоразвитых стран с традиционно высокой культурой мореплавания внедрение происходило намного быстрее, чем на судах развивающихся стран и стран третьего мира, главным образом, из-за их ограниченных технико-экономических возможностей. Такая неравномерность вовсе не обеспечивала ожидаемого повышения уровня безопасности на море, и это обстоятельство вызывало серьезную озабоченность морского сообщества и ММО. Исправить положение было очень непросто, и неоднократные обращения ММО к государствам флага усилить их деятельность в отношении реализации конвенционных требований оставались тщетными.

Такое положение совпало по времени с еще одним обстоятельством - в течение 1970-х годов аварийность судов на море продолжала расти. В 1979 году число погибших судов (вместимостью 500 и более) достигло пикового значения - 278 единиц. За этот же период был зарегистрирован ряд крупных аварий с тяжелыми последствиями

Ликвидация этих последствий катастроф (а также и многих других аварий на море, хотя и меньшего масштаба) потребовала больших сил и средств. При этом выяснилось, что многие аварийные суда далеко не полностью удовлетворяли конвенционным требованиям и стандартам. Более того, серьезные аварии и широкое применение танкеров VLCC (дедвейтом порядка 300 тыс. т), навалочников типа CAPESIZE (дедвейтом свыше 100 тыс. т), а также крупных газовозов и химовозов, еще более усилили опасения в отношении возможности грядущих катастроф с крупномасштабными последствиями. Необходимо было найти механизм для снижения их вероятности и последствий. В первую очередь этот механизм должен был быть применим к самим транспортным средствам, то есть к судам. Этим механизмом и стала система контроля иностранных судов государствами порта на предмет установления соответствия судов конвенционным требованиям.

Юридическую базу для контроля судов искать не пришлось - она была изначально заложена в самих конвенциях:

СОЛАС-74 (пр. 19 гл. I и пр. 4 гл. XI);
МКГМ-66 (ст. 21);
ПДНВ-78 (ст. X);
МАРПОЛ-73/78 (ст. 5 и 6 и пр 8А Приложения I, пр. 15 Приложения II, пр. 8 Приложения III, пр. 8 Приложения V);
ТОННАЖ-69 (ст. 12),

а также в Конвенции Международной организации труда № 147 -Торговое судоходство (минимальные требования). Таким образом, система контроля выполнения конвенционных требований на судах имеет четкую правовую основу.

Между тем, опасность катастрофических загрязнений в результате аварий судов нарастала, в особенности это ощущалось в Западной Европе - регионе с высокоразвитой инфраструктурой, большой плотностью судоходства и трудными условиями плавания. Региональная европейская конференция по безопасности на море (декабрь 1980 г.) подчеркнула необходимость быстрого использования права на контроль судов государствами порта.

1.4. Региональные соглашения

Учитывая, что для разработки и принятия технологии контроля судов на международном уровне потребуется продолжительное время, а обстановка к этому не располагает, было решено использовать путь региональных соглашений.

В 1982 г. в Париже пятнадцатью европейскими морскими странами был подписан документ, в котором констатировалось, что:

«...главная ответственность за действенное внедрение стандартов, содержащихся в международных инструментах, ложится на власти государств, чей флаг носит судно, тем не менее, со стороны государств порта требуются активные действия по предотвращению эксплуатации подстандартных судов...»

Поэтому подписавшие согласились, что:

«...каждая власть будет поддерживать эффективную систему портового контроля для того, чтобы иностранные торговые суда, посещающие порты государства, без какой-либо дискриминации флага, под которым они плавают, удовлетворяли требованиям, содержащимся в международных инструментах...»

Этот документ, имея официальное наименование «Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государствами порта», в морских кругах получил обиходное название «Парижский меморандум».

Остальные страны не сразу оценили важность нововведения. Существовали и противники инспекций. Однако, когда стало известно, что в результате проверок выявляются факты вопиющих нарушений и неисполнения ос-

новополагающих требований и что такие факты имеют место на судах, загруженных огромными количествами нефти, вредных и опасных грузов и представляющих прямую угрозу для прибрежных районов, где они плавают, стало приходить понимание необходимости контроля судов и применения к ним санкций до устранения несоответствий. Число инспектируемых в европейских портах судов стало возрастать. Некоторые судовладельцы, опасаясь контроля, стали переводить суда в другие регионы. Через некоторое время (уже к началу 1990-х годов) статистика выявила устойчивые тенденции снижения аварийности флота и разливов нефти; это достаточно правомерно было связано и с результатами инспекций.

В 1992 году аналогичное региональное соглашение было достигнуто в Латиноамериканском регионе, а в декабре 1993 года - между государствами Азиатско-Тихоокеанского региона. В 2000 году региональные соглашения подписаны странами Южно-Африканского региона, странами Черного моря и Средиземноморского региона.

Контроль за иностранными судами в портах США осуществляется в соответствии с Законом 1978 года «О безопасности портов и танкеров». Закон допускает отступление от общепринятых международных норм контроля за иностранными судами в своих территориальных водах и портах. Он намного превышает требования действующих международных норм.

Закон 1978 года требует от иностранных судов предварительного уведомления о своем прибытии в порты США. Он запрещает иностранным судам производить грузовые операции в портах США, если они не отвечают правилам, изданным в соответствии с указанным законом, не укомплектованы экипажами в соответствии с требованиями США: если уровень квалификации лиц командного состава этих судов ниже соответствующего уровня, установленного в США или международного уровня.

Закон запрещает иностранным судам производить грузовые операции, если они не имеют «Свидетельства о соответствии», выдаваемого Управлением береговой охраны Министерства транспорта США и удостоверяющего их соответствие национальным правилам США.

Любому иностранному судну, которое не соответствует положениям закона США или изданным на его основании правилам может быть запрещен заход в американские порты - типовой акт проверки судов в США.

1.5. Сущность и значение региональных соглашений

Роль Меморандумов о взаимопонимании по контролю судов государствами порта весьма значительна. Важность этих документов заключается, прежде всего в том, что:

осознание необходимости организации контроля было впервые зафиксировано на межнациональном уровне большинством морских стран; при этом организация контроля на фоне общего прогресса,

включая перспективы развития морской индустрии, расценивается как необходимый шаг в деле поддержания безопасности на море;

документы обуславливают соблюдение принципа исключения дискриминации при контроле в отношении судов различных флагов, а также формулируют отношение к судам, не подпадающим по своим размерам под действие конвенций, и к судам стран, не являющихся участниками конвенций;

в принятых документах впервые установлены основные принципы организации контроля, в том числе характер действий государства порта в этом отношении, пределы действий инспекторов и их ответственность, перечень оснований для ужесточения или ослабления проверок при инспекциях, процедуры исполнения инспекций, контроль исполнения результатов инспекций и т. п.;

в принятых документах впервые изложены принципы создания гармонизированной системы взаимодействия между государствами флага, в вопросах контроля судов, в том числе создания межнациональных схем обмена информацией, относящейся как к результатам инспекций, так и к случаям нарушения конвенционных требований при нахождении судов в море.

Положительное значение Меморандумов нельзя переоценить. Благодаря этим документам в эксплуатации флота открылось практически совершенно новое направление, реально усиливающее эффективность обеспечения безопасности на море. При этом деятельность в отношении контроля иностранных судов продолжает расширяться. Пока еще это происходит количественно, за счет увеличения числа проверяемых судов, но уже сейчас высказываются мнения о целесообразности качественного усиления контроля и ужесточения санкций к судам с серьезными несоответствиями конвенционным требованиям. Поэтому предсказать, к чему может привести дальнейшее расширение деятельности в области контроля судов, сейчас достаточно трудно.

1.6. Международная федерация транспортных рабочих ITF International Trade Federation

ITF была образована летом 1896 года в северо-восточной Европе. Изначально организация работников морской промышленности (работники дорожного транспорта и железнодорожники присоединились позднее), ITF была создана в ответ на трудовой конфликт, возникший в Роттердаме (Голландия). Роттердамские докеры бастовали против попытки судовладельцев снизить их зарплату (некоторые вещи за сто лет не изменились), и моряки, отказавшиеся стать штрейкбрехерами и разгрузить свои суда в порту Роттердама, были уволены судовладельцами. Услышав об этом, лидеры британских профсоюзов моряков отправились в Роттердам, где они организовали поддержку бастующих докеров. Объединение деятелей профсоюзов моряков и

докеров из нескольких стран привело непосредственно к образованию Международной федерации моряков, докеров и речников (the International Federation of Ship, Dock and Riverside Workers - IFSDRW) - организации, которая два года спустя была переименована в Международную федерацию транспортных рабочих (ITF).

За свою долгую и славную историю ITF множество раз поддерживала группы бастующих рабочих. В ходе компании ITF против дешевых флагов докеры по всему миру ежедневно оказывают поддержку морякам. У многих моряков может возникнуть вопрос почему докеры поддерживают их, рискуя при этом своим положением и не получая абсолютно никакой личной выгоды. Поддержка компании ITF против дешевых флагов, которую оказывают портовые работники и докеры - члены ITF, практическая помощь морякам многих национальностей является, возможно, высшим и чистейшим проявлением международной солидарности, за которое моряки во всем мире должны быть вечно благодарны.

Существует, однако, возможность выражать свою благодарность на практике. Моряки могут оплатить докерам тем же духом международной солидарности, они должны уважать пикеты, расставляемые докерами во время конфликтов, и по призыву ITF отказываться выполнять работу докеров, т.е. в некоторых ситуациях по просьбе профсоюзов докеров они не должны заниматься погрузкой или разгрузкой. Коллективное соглашение ITF содержит положение, в соответствии с которым моряки имеют право отказаться выполнять работу докеров (контракты многих докеров не имеют подобного пункта, и все же, несмотря на это, докеры готовы поддерживать моряков). Моряки не должны забывать о том, что организация родилась в результате практической поддержки, оказанной моряками докерам при разрешении трудового конфликта. Сегодня права профсоюзов портовых рабочих и докеров по всему миру подвергаются массированной атаке со стороны работодателей. Вследствие этого многие профсоюзы портовых рабочих вынуждены предпринимать забастовки и вставать на защиту своих прав. Как и сто лет назад, когда ITF пришла на помощь роттердамским докерам, ITF призывает моряков всего мира поддержать организованных в профсоюзы портовых рабочих и докеров в их сегодняшней борьбе в защиту своих прав.

В 1996 г. ITF создала "черный список" нерадивых судовладельцев. "Адриатик Танкерс" и агентство по найму "ПТ Берайя Бинтанг Самудера" из Джакарты (Индонезия) явились первыми компаниями, включенными в черный список ITF нечестных судовладельцев, управляющих и агентств по найму.

Обе компании были включены в список за нарушение прав моряков. В результате этого против этих компаний будут предприниматься следующие санкции:

- за их судами будет установлен контроль ITF, инспекторы ITF по всему миру будут уделять им особое внимание;

- у их судов будут изъяты Голубые сертификаты ITF - доказательство того, что судно имеет соглашение, приемлемое ITF, в выдаче таких сертификатов будет отказано;
- заявления на заключение соглашений, непосредственно или косвенно касающихся компаний в черном списке, оформляться не будут;
- соглашений ниже норм стандартного коллективного соглашения ITF приниматься не будут;
- письменное обязательство может потребоваться для гарантий соблюдения условий коллективного соглашения;
- ни один из филиалов ITF не будет иметь дело с такой компанией без соответствующего разрешения ITF.

"Адриатик Танкерс" ведет непрекращающуюся войну с ITF по причине невыплаченных жалований и брошенных экипажей, а "ПТ Берайя Бинтанг Самудера" включена в список за плохое обращение с индонезийскими моряками, получившими причитающееся им жалование в результате действий ITF, и их преследование, вплоть до лишения свободы.

ITF считает, что поскольку репутация компании может либо сделать ее доходной, либо привести к ее банкротству, то черный список ITF станет эффективным оружием в борьбе с теми представителями судоходства, которые дурно обращаются с моряками.

Фонд моряков ITF был образован Исполнительным комитетом ITF в 1981 году как благотворительная организация в соответствии с законом Великобритании. В его задачу входит оказание морякам духовной, моральной, материальной помощи независимо от их национальности, расы и вероисповедания. Фонд моряков финансируется за счет доходов Международного фонда социального обеспечения и защиты моряков ITF, больше известного как Социальный фонд ITF. Этот фонд, несмотря на свое название, занимается широкой профсоюзной деятельностью. Фонд моряков, напротив, ограничивается поддержкой конкретных проектов, направленных на улучшение жизни отдельных моряков.

По мере роста тоннажа дешевых флагов, традиционные источники социального финансирования моряков продолжают сокращаться, и ITF, в лице Фонда моряков, становится все более важной силой. В момент своего создания в 1981 году Фонд субсидировал более 900 различных проектов на общую сумму более 75 миллионов долларов США, большинство из них - через известные институты социального обеспечения моряков.

Настоящей трагедией является тот факт, что в результате падения стандартов сегодняшнего судоходства, являющегося, в основном, следствием развития системы дешевых флагов, дополнительная ответственность легла на плечи Фонда, поскольку другие организации не могут или не хотят заботиться о физическом, духовном и моральном благосостоянии моряков.

1.7. Международная организация труда
International Labour Organization

Международная организация труда (далее МОТ) была создана в соответствии с Версальским договором в 1919 году.

Цели и задачи Организации были вновь подтверждены в Филадельфийской Декларации, принятой Конференцией МОТ в 1944 году. В ней были изложены руководящие принципы МОТ, а именно:

- труд не является товаром;
- свобода мнений и право объединения трудящихся являются важным элементом для поддержания мирового прогресса;
- нищета в любом месте создает опасность для всеобщего процветания;
- все люди, независимо от расы, убеждений и пола, имеют право добиваться материального благосостояния и духовного развития в условиях уважения их свободы и достоинства, экономического обеспечения и равных возможностей.

Наиболее важная функция МОТ - принятие Конвенций и Рекомендаций, устанавливающих стандарты труда и условий жизни. Государства - члены Организации путем ратификации Конвенций принимают на себя обязательства по проведению их положений в жизнь. Рекомендации содержат руководящие принципы в областях формирования политики, совершенствования законодательства и повседневной практической деятельности.

С самого начала в 1919 году было решено, что особые вопросы, относящиеся к морякам, следует рассматривать на специальных морских сессиях МОТ, посвященных исключительно проблемам моряков. В период между 1920 и 2000 годами было принято 39 Конвенций и 29 Рекомендаций, касающихся моряков, что демонстрирует степень внимания, уделяемого МОТ вопросам регулирования условий труда моряков.

В конвенциях и рекомендациях оговорены:

- Подготовка моряков и их назначение на должности.
- Минимальный возраст при приеме на работу.
- Продолжительность рабочего времени моряков.
- Условия допуска моряков к работе.
- Удостоверения компетентности.
- Ограничение использования на море труда женщин и подростков.
- Медицинское освидетельствование моряков и рыбаков.
- Социальное обеспечение моряков.
- Обеспечение помещениями экипажей морских и рыболовных судов.
- Борьба с вредными шумами в помещениях для экипажей и на рабочих местах на борту судов.
- Предупреждения производственных несчастных случаев среди моряков.

- Минимальные нормы в торговом флоте.
- Удостоверение личности моряков.

19 июня 2003 года приняты поправки к Конвенции 108 "Об удостоверении личности моряков". Эти поправки предусматривают внедрение на мировом флоте единого образца "Удостоверения личности моряков", которое будет выдаваться экипажам судов от имени МОТ.

Общим для всех Конвенций МОТ являются положения:

1. Конвенции применяются ко всем морским судам (за некоторыми оговоренными в них исключениями), находящимся в государственном или частном владении, которые заняты перевозкой грузов или пассажиров в коммерческих целях, или используются для любых других коммерческих целей и зарегистрированы на территории Государства - члена, ратифицировавшего настоящую Конвенцию, капитанам и морякам таких судов, там, где это необходимо.
2. Национальное законодательство или правила определяют, какие суда должны рассматриваться как "морские суда".
3. Необходимость и условия применения морской Конвенции к рыболовным судам специально в ней оговаривается.
4. Конвенции не распространяются на военные корабли.
5. Конвенции вступают в силу в отношении Членов Организации в день регистрации их документов о ратификации или спустя некоторое, оговоренное в Конвенции время после регистрации (6 или 12 месяцев).

Конвенции МОТ применяются только к судам и работающим на них морякам в случае, если судно зарегистрировано на территории Государства - члена, ратифицировавшего Конвенцию, за исключением Конвенции № 147 "О минимальных нормах в торговом флоте" 1976 года, положения которой должны выполнять все государства.

2. РЕЗОЛЮЦИЯ ММО А.787(19) ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА

2.1. Резолюция ММО А.787(19) - руководство для действий при выполнении контроля

Основываясь на расширяющейся практике контроля иностранных судов государствами порта, учитывая положительные результаты контроля и тот факт, что через региональные соглашения контроль судов уже практикуется значительным числом стран, в ноябре 1995 года ММО на своей 19 Ассамблее приняла резолюцию А.787(19) Процедуры контроля судов государством порта. В этом документе подтверждается желание ММО

«...обеспечить, чтобы суда всегда соответствовали стандартам безопасности на море и стандартам по предотвращению загрязнения, предписанным соответствующими конвенциями...»

в связи с чем признается

«...необходимость для государств порта, при нахождении в их портах иностранных судов, не только контролировать их соответствие стандартам по безопасности и предотвращению загрязнения, но также и оценивать способность судовых экипажей выполнять свои обязанности в отношении эксплуатационных требований...»

Резолюция А.787(19) вступила в силу с 1 июля 1998 года. Она поставила институт контроля судов государствами порта на качественно более высокую правовую ступень - если ранее контроль осуществлялся участниками региональных соглашений, то теперь он должен выполняться всеми членами ММО.

Если сама резолюция А.787(19) устанавливает правовой статус контроля судов, то приложение к ней – Процедуры контроля судов государством порта - является руководством для действий при выполнении контроля. В "Процедурах контроля ..." использованы все главные принципы и положения, содержащиеся в региональных соглашениях. Вместе с этим, многие из этих положений получили дальнейшее развитие за счет дополнений, совершенствования формулировок, введения необходимой детализации и конкретности. В документ вошли также и новые положения, в частности, в отношении усиления контроля мер по предотвращению загрязнения среды. Помимо предмета и порядка проведения проверок, в "Процедурах контроля ..." оговариваются также и сопутствующие вопросы, например, взаимоотношения инспектора и экипажа, проверка информации, обмен информацией, реагирование государств флага и другие вопросы.

Таким образом, "Процедуры контроля ..." - это основной документ, регламентирующий цели и правила проведения инспекций судов. Однако, хотя этот документ построен так, что почти все содержащиеся в нем указания адресованы к одной стороне(а именно, к инспекторам и портовым властям государств порта), он не менее важен и для другой стороны - для самих про-

веряемых судов. Внимательное ознакомление с содержанием "Процедур контроля ..." позволит командованию судна получить достаточно подробные ответы на вопросы типа «Что может быть проверено?», «Как будет проверяться?», «Что можно ожидать в результате проверки?» и т.п. и осуществить предупредительные меры. Поэтому Процедуры контроля судов государством порта (совместно с внедряющей этот документ резолюцией А.787(19)) должны быть обязательной настольной книгой на каждом судне, а ее содержание полезно обновлять в памяти перед заходом в порт. Нет сомнений и в том, что данная книга должна быть в наличии также у операторов и судовладельцев, у морских администраций и других организаций, имеющих прямое отношение к эксплуатации морских судов.

2.2. Суда, подвергающиеся портовому контролю

В соответствии с положениями раздела 1.2 «применение в п. 1.2.1 устанавливается:

«...1.2.1. Процедуры *[контроля судов государством порта]* применяются к судам, подпадающим под требования Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками (СОЛАС-74), Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. (КГМ-66), Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. с Протоколом 1978 г. и с поправками (МАРПОЛ-73/78), Международной конвенции о подготовке и дипломированию моряков и несении вахты 1978 г. с поправками и Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. (Тоннаж-69), которые в дальнейшем именуются как «применимые конвенции».

Из этой формулировки следует, что все морские торговые эксплуатирующиеся суда, которые заняты в международных рейсах и по своим размерам подпадают под действие применимых конвенций, однозначно являются объектами контроля со стороны государств порта, причем он будет осуществляться в полном объеме.

2.3. Основания для контроля судов государством порта

2.3.1. Договорная квота инспектирования судов

Обычно этот фактор сочетается с активностью государств порта в выполнении функций контроля. Правительства-участники каждого регионального соглашения (Парижский и аналогичные меморандумы), исходя из общего числа посещающих их порты иностранных судов, обычно оговаривают примерный процент судов, которые они обязуются ежегодно контролировать на предмет соответствия конвенционным требованиям. Максимальным значением этой квоты является 50%. Однако, в разных странах это соглашение выполняется далеко неравномерно по причине различных возможностей, условий и обстоятельств. К странам, проявляющим наибольшую активность в

отношении контроля иностранных судов, следует отнести Канаду, США, Австралию, страны Западной Европы, Японию, т.е. страны, которые максимально заботятся о безопасности судоходства в прилегающих к ним акваториях и чистоте этих акваторий. Следовательно, для судна, направляющегося в порты перечисленных стран, вероятность подвергнуться инспекции со стороны портовых властей в общем случае может составлять 80-90%.

В последнее время наблюдается рост активности в отношении портового контроля и в других странах - в скандинавских, в средиземноморских, в Индии, в некоторых латиноамериканских.

2.3.2. Рекомендуемый выбор судов

В упоминаемых меморандумах рекомендуется, чтобы при выборе судов для инспектирования органы портового контроля прежде всего обращали внимание на:

- пассажирские суда, суда типа ро-ро, навалочники;
- суда, которые могут представлять особую опасность - нефтетанкеры, газовозы, химовозы и суда, перевозящие вредные вещества в таре;
- суда, которые в недавнем прошлом характеризовались существенными несоответствиями конвенционным требованиям;
- суда, которые на основании обменной информации в течение длительного времени не подвергались инспекциям портового контроля;
- суда, которые часто фигурируют в ежегодно издаваемых списках задерживавшихся судов;
- суда, заходящие в порт для устранения полученных в рейсе повреждений.

2.3.3. Другие факторы

Помимо положений, изложенных выше, существуют и другие факторы, которые могут повлиять на вероятность проведения в порту инспекции судна. К ним, прежде всего, относятся флаг судна и его возраст.

Флаг судна. В Меморандумах оговаривается, что система портового контроля иностранных торговых судов должна осуществляться без какой-либо дискриминации в отношении флага судна. Объективно это так. Однако, статистика результатов инспекций упрямо показывает, что удельный вес выявляемых несоответствий на судах, плавающих под флагами стран открытой регистрации и под флагами развивающихся стран, значительно выше, чем на судах стран с традиционно высокой культурой мореплавания. Такое положение с точки зрения портовых властей высокоразвитых стран просто не может не вызвать определенной подозрительности к заходящим в их порты судам

«удобного флага» или к судам третьего мира, поскольку накопленный опыт контроля все-таки заставляет полагать, что в эксплуатации судов под упомянутыми флагами несоответствия судов и экипажей конвенционным требованиям более вероятны. Следовательно, такие суда являются более потенциально опасными с точки зрения охраны человеческой жизни на море и защиты среды и поэтому должны контролироваться чаще, что и отражается на практике.

Возраст судна. Сейчас уже стало общеизвестным, что аварийность наморе неоспоримо связана с возрастом судов и что старые суда потенциально более опасны для людей и для среды. Естественно, что внимание портовых властей к находящимся в их портах старым судам всегда будет повышенным и поэтому инспекции таких судов более вероятны.

2.3.4. Обобщенная оценка вероятности инспекции

При оценке вероятности инспекции судна в иностранном порту приходится учитывать в совокупности достаточно много разнообразных факторов.

В общем случае для всех типов судов, без учета их флага и возраста, градации вероятности инспекций со стороны портовых властей могут быть представлены в следующих вариантах:

- если судно безаварийно эксплуатируется не более 6 месяцев после предыдущей инспекции, не выявившей существенных несоответствий, вероятность очередной инспекции в любом порту очень мала;
- если судно безаварийно эксплуатируется более 6 месяцев после предыдущей инспекции, не выявившей существенных несоответствий, то вероятность инспекции в странах с высокой активностью портового контроля составляет до 80%, в других странах - до 50%;
- если судно безаварийно эксплуатируется, но при последней инспекции были выявлены, подлежащие устранению, существенные несоответствия, то независимо от межинспекционного срока вероятность контрольной инспекции в указанном порту захода будет близка к 100%;
- в случае захода в любой порт для устранения полученных в рейсе повреждений вероятность контрольной инспекции, независимо от межинспекционного срока и результатов последующей инспекции, будет близка к 100%.

Кроме того, нельзя забывать, что существует еще один фактор совершенно непредсказуемого характера - инициатива проведения инспекции может возникнуть

"*…на основе информации о судне, предоставленной членом или членами экипажа, профессиональным органом, ассоциацией, профессиональным союзом или любым другим заинтересованным лицом…"* (п.п. 2.1, 2.3).

2.4. Об инспекторах государства порта

2.4.1. Официальный статус инспектора

Проверки иностранных судов на соответствие их конвенционным требованиям производятся инспекторами государства порта самостоятельно, либо с помощью привлекаемых ими лиц; инспектор и привлекаемые лица наделены официальным статусом, определяемым в п. 1.6.6 "Процедур контроля ...":

«Инспектор государства порта - это лицо, надлежащим образом уполномоченное компетентным органом Стороны соответствующей конвенции для проведения проверок в рамках контроля государства порта и подотчетное исключительно этой Стороне»,

а в отношении привлекаемых лиц - п. 2.4.2 этого же документа:

«Когда инспектор не может обеспечить требуемую профессиональную экспертизу, ему может оказать помощь, любое лицо, обладающее требуемыми специальными знаниями, приемлемыми для государства порта.»

Полномочия инспектора на право проведения инспекций иностранных судов обычно подтверждаются специальным удостоверением, которое выдается государством порта и которое инспектор предъявляет капитану судна по прибытии на борт. Таким образом, с формальной точки зрения, командование проверяемого судна должно четко знать, что оно имеет дело с официальным правительственным чиновником, наделенным государством порта необходимыми полномочиями. Поэтому со стороны судна проявлять какие-либо сомнения в отношении полномочий инспектора не следует, для этого, как правило, нет серьезных оснований. За всю практику проведения портового контроля известных случаев проявления каких-либо претензий и даже сомнений в отношении полномочий инспекторов пока еще не было.

2.4.2. Компетентность инспекторов

Капитан и офицеры проверяемого судна всегда должны помнить, что в лице инспектора они имеют дело с высококвалифицированным специалистом. Компетентность инспекторов основывается, во-первых, на их общем квалификационном уровне и, во-вторых, на базе специальной подготовки и специальных знаниях.

Костяк корпуса инспекторов государства порта - это, прежде всего, бывшие моряки высокой квалификации, то есть люди, получившие образование в морских учебных заведениях, имеющие морскую специальность и достаточный стаж практической работы на морских судах в дальнем плавании в должности капитана или старших судовых офицеров (старшего механика, старшего помощника). Поэтому офицеры проверяемого судна должны видеть в лице инспектора еще и собрата по профессии. При этом при прочтении слова «бывший» не следует ожидать, что инспектором окажется человек пре-

клонного возраста, для которого осмотр крупного судна будет тяжелой нагрузкой. Подавляющее число инспекторов имеют вполне приличную физическую форму и способны, при необходимости, «облазить» судно сверху до низу.

Исходя из их практической работы на судах, имеются инспекторы, специализирующиеся на инспекциях отдельных видов судов - пассажирских, навалочных, танкеров и т.п. Проверка на судах эксплуатационных требований выполняется инспекторами, как правило, имевшими в своем прошлом практику службы на судах и поэтому хорошо знающими особенности судовых операций и работ.

Часть корпуса инспекторов государств порта состоит из лиц, не имевших в прошлом опыта службы в качестве судовых офицеров. Однако и здесь требуется, чтобы они имели необходимый квалификационный уровень, то есть, чтобы у них была специальность, близкая к области мореплавания (например, по эксплуатации флота, по эксплуатации судовых механизмов и оборудования, по технологии судоремонта и т.п.) и определенная практика работы с судами. Другими словами, их квалификационный уровень должен быть вполне достаточен для проведения инспекции судна.

Общий квалификационный уровень - одна составляющая компетентности инспекторов. Другой ее составляющей является их специальная подготовка. Она заключается в том, чтобы обеспечить инспекторов необходимыми знаниями о самых главных, относящихся к делу, конвенциях. Обычно такую подготовку предписывается выполнять на курсах по разработанной ММО типовой программе обучения. Прохождение курсов позволяет инспекторам достаточно четко ориентироваться в структуре и содержании конвенций, знать пределы их применения, сроки действия и характер содержащихся в них требований применительно к судам конкретного назначения. Кроме того, поскольку конвенционные требования непрерывно совершенствуются (корректируются, дополняются, развиваются и т.п.), для инспекторов устраиваются периодические семинары для того, чтобы их специальная подготовка соответствовала уровню современности.

Таким образом, инспектор государства порта является также специалистом и в области применения к судам конкретных конвенционных требований и положений. Знания инспектора в этом отношении практически всегда глубже и обширнее аналогичных знаний даже весьма опытных офицеров проверяемых судов и это обстоятельство следует учитывать при инспекциях.

Привлекаемые инспекторами в помощь лица, как правило, являются специалистами узкого профиля (например, в области конструктивной прочности, в области радиоэлектроники и т.п.). Зачастую специалисты этой категории вербуются из квалификационных обществ, сюрвейерных компаний и т.п. Все они имеют большой опыт в обследовании судов и быстро обнаруживают «слабые» места на судне. По сути дела, они являются экспертами и их заключения инспекторы используют в своих оценках.

2.4.3. Объективность инспекторов

Соблюдение принципа объективности - одно из главных условий работы инспектора государства порта; необходимость соблюдения объективности многократно подчеркивается и в "Процедурах контроля ...". Во-первых, в п. 2.4.3 этого документа указывается:

«Инспектора и оказывающие им помощь лица не должны иметь коммерческого интереса ни в отношении порта, в котором проводится проверка, ни в отношении проверяемых судов, а также инспектора не должны наниматься признанными организациями или выполнять работу от их имени...»

Другой, более важной стороной объективности по сравнению с материальной заинтересованностью, является техническая объективность инспектора. Она должна сопутствовать его действиям и решениям в течение всего процесса проверки судна и, что самое главное, должна обязательно проявляться при принятии заключения о результатах инспекции и, следовательно, о дальнейшей судьбе судна. Не случайно, требования о необходимости объективного подхода к решениям и оценкам в явной или косвенной формах намеренно повторяются в каждом разделе "Процедур контроля ..." - главном руководстве для инспекторов государств порта.

Подавляющее большинство инспекторов совершенно искренне стараются быть объективными. Но они - люди и элемент субъективизма в их суждениях неизбежен. Этому «способствует» и то, что многие конвенционные требования не поддаются численным стандартам или математическим критериям и выражены в словесной форме.

Как показывает практика, отклонения от объективности если и случаются, то они несущественны и не влияют на результаты инспекций. Поэтому командование проверяемого судна должно осознать это обстоятельство и считать решения инспектора объективными.

Рассматривая ретроспективно деятельность в области контроля судов государствами порта, можно сделать уверенный, но вполне обоснованный вывод - успех этой деятельности достигнут, прежде всего, за счет компетентности и объективности инспекторов.

2.4.4. Взаимоотношения с инспектором

При проведении инспекции инспектор общается с людьми - с капитаном, судовыми офицерами, экипажем. Для достижения необходимого взаимопонимания предписывается использовать английский язык.

После представления капитану инспектор должен на английском языке четко объяснить цель и содержание предстоящей инспекции, время и примерную продолжительность ее выполнения, а также характер действий со стороны инспектируемого судна. При проведении инспекции используется

принятая английская терминология, употребляемая в конвенционных положениях. Аналогичное относится к результатам инспекции и к мероприятиям, которые будут предприняты в отношении судна, и те, которые должны быть выполнены на самом судне. При этом командование судна должно получить разъяснения, какие действия оно вправе предпринять в связи с результатом инспекции. Не следует также забывать, что в процессе проверки инспектор может общаться не только с капитаном и судовыми офицерами, но и с отдельными членами экипажа - это входит в содержание инспекции.

Можно видеть, что предметный круг для общения на английском достаточно широк, но без этого достичь взаимопонимания нельзя. Отсюда следует два вывода: обновить знание обиходных английских морских фраз (используя приемлемые разговорники) и, во-вторых, иметь на судне двуязычные (содержащие консолидированные русско-английские тексты) издания основных конвенций, с помощью которых можно вспомнить необходимую терминологию. При общении с инспекторами не следует переживать за плохое произношение и другие недостатки в использовании языка, т.к. далеко не все инспекторы сами владеют английским безукоризненно. В этом деле очень помогает то, что общение происходит между специалистами.

Если говорить о «человеческих» отношениях с инспектором, то всегда нужно помнить следующее: да, проверка в чужом порту является для любого судна неприятным моментом, она вторгается в повседневную размеренную судовую жизнь, создает дополнительную нагрузку на экипаж, вынуждает менять планы, ее результаты могут существенно сказаться на дальнейшей судьбе судна. Но проверка - это не личная прихоть инспектора и не он является ее инициатором. Осуществляя инспектирование судна, инспектор выполняет согласованную волю международной организации государств, в том числе государства, в чей порт зашло судно, и государства, под флагом которого оно плавает. Во-вторых, целью инспекции является не желание «поймать» судно на невыполнении тех или иных требований, а добиться, чтобы риск работы на этом судне был сведен до минимума и чтобы оно стало более безопасным в эксплуатации для людей на его борту и для среды. Инспекции судов государствами порта - это действенный рычаг, заставляющий судовладельцев лучшим образом исполнять предписанные требования по обеспечению безопасности на море.

Дружелюбный прием, внимательное и уважительное отношение к замечаниям и оценкам, стремление к профессиональному взаимопониманию в случае возможных дискуссий, сдержанное и спокойное поведение команды - все это далеко не последние элементы для установления нормальных рабочих отношений с инспектором на судне.

2.5. Общее впечатление о судне

2.5.1. Значимость общего впечатления о судне

В практике инспекций портовыми властями иностранных судов этому фактору придается большое значение. Именно на основе первоначального общего впечатления у инспектора начинает складываться мнение о судне и качестве его эксплуатации. Более того, именно характер общего впечатления во многих случаях становится предпосылкой для последующих действий инспектора - при хорошем общем впечатлении инспектор может ограничиться простой проверкой судовых документов, при неблагоприятном - может последовать более детальная инспекция. Об этом прямо указывается в основном документе, которым руководствуются инспекторы:

«...при проведении контроля согласно применимым конвенциям, который может быть вызван, например, информацией о судне, предоставленной государству порта, инспектор может направиться на судно и, прежде чем подняться на борт, получить, путем внешнего осмотра, находящегося на плаву судна, представление об уровне его технического обслуживания, учитывая такие аспекты, как состояние его покраски, сплошная или точечная коррозия или неисправленное повреждение...» (п. 2.2.1),

и далее:

«...если, однако, общее впечатление инспектора или визуальный осмотр на борту судна дают очевидные основания полагать, что судно, его оборудование или его экипаж в существенной степени не отвечают требованиям, он должен приступить к более тщательной проверке, принимая во внимание главу 3...» (п. 2.2.5).

Понятие «общее впечатление» применительно к судну не имеет толкования в относящихся к делу официальных документах. Сущность этого понятия достаточно широка и поэтому оно воспринимается всегда субъективно. Общее впечатление о судне обычно складывается из визуально наблюдаемых и казалось бы совершенно разрозненных и не связанных между собой деталей и элементов, которые, однако, заметны для инспектора (как правило, опытного моряка), понятны для него и очень помогают ему составить целостное представление о судне.

С определенной долей условности все упомянутые детали и элементы, из которых складывается общее впечатление о судне, можно объединить в несколько групп, относящихся к:

- наружному состоянию корпуса и надстроек;
- состоянию наружных устройств, систем, механизмов и т.п.;
- экипажу, его внешнему виду, выучке и манере работы и т.п.;
- общему порядку на судне и его внешнему виду в целом.

Общее впечатление обычно формируется в два этапа - первоначальное впечатление, начинающее складываться еще до проведения инспекции и впе-

чатление в процессе инспекции при обходе судна и судовых помещений, а также при более близком знакомстве с экипажем.

2.5.2. Первоначальное впечатление

Инспекторам портового контроля рекомендуется извещать капитанов судов о предстоящей инспекции сразу же по приходу судна в порт и согласовывать наиболее удобное время их проведения с тем, чтобы, по возможности, избежать излишних задержек и помех нормальной деятельности судна. Поэтому зачастую бывает так, что предполагающееся к инспекции судно инспектор встречает уже при постановке его к причалу и многие детали он успевает заметить еще до того, как поднимется на борт, при наблюдении за процессом подхода и швартовки.

Так, взаимодействие с буксирами, слаженность работы палубной команды при ошвартовке, состояние швартовных концов, состояние трапа и его оснастки, вахта у трапа и другие подобные детали во многом помогут опытному инспектору составить представление о судовом экипаже. С другой стороны, наличие вмятин и гофров бортовой обшивки, наличие и размеры пятен коррозии, постоянная течь из шпигатов, общее состояние покраски бортов, грузовая марка и марки осадки и т.п. также становятся элементами впечатления о состоянии корпуса.

На судне при следовании к капитану инспектор может заметить многое, что поможет ему еще более расширить первоначальное представление о судне. Некоторые инспекторы, стараясь увидеть как можно больше, намеренно просят сопровождающего офицера провести к капитану окольными путями. При этом оценивается не только состояние палуб, надстроек, наружных механизмов и устройств, но и состояние дверей, внутренних проходов, трапов, ограждения, наличие указателей, стандартных обозначений и нумерация, чистота и порядок на пути следования, освещение и вентиляция, а также многое и многое другое, за что может «зацепиться» внимательный взгляд инспектора.

Короче говоря, при представлении капитану инспектор уже имеет, хотя и беглое, но сложившееся у него первоначальное впечатление о судне.

Первоначальное впечатление, полученное на основе беглой оценки случайных деталей в большинстве случаев оказывается верным, но недостаточным. Поэтому очень редко бывает так, что найдя судовые документы в исправности и получив от капитана дополнительную информацию о судне и его экипаже, инспектор докладывает портовым властям об удовлетворительном исходе инспекции и судну разрешается свободная практика. Это может относиться, в основном, к сравнительно нестарым судам известных судоходных компаний, которые плавают под флагами развитых морских стран, состоят под техническим надзором зарекомендовавших себя классификационных обществ и эксплуатируются грамотными национальными экипажами, поддерживающими свои суда в хорошем состоянии. Такие суда, если они и

имеют несоответствия конвенционным требованиям, то эти несоответствия не сказываются на мореходных качествах и не представляют опасности для человеческой жизни на море или для среды.

2.5.3. Впечатление о судне в результате его обхода

Более целостное представление о судне может быть получено в результате его специального обхода. Закончив проверку судовых документов и найдя их исправными, инспектор пожелает убедиться окончательно в том, что безопасность плавания (с учетом особенностей предстоящего рейса) и находящихся на судне людей, а также защита морской среды от загрязнения обеспечивается в соответствии с требованиями конвенций. С этой целью будет предпринят специальный обход судна и главными предметами внимания инспектора в этом случае будут:

– целостность и водонепроницаемость корпуса, герметичность закрытий всех видов вырезов в палубах, бортах, надстройках и других отверстий, ведущих внутрь судна;

– наличие и состояние стационарных и переносных противопожарных средств и устройств, противопожарного инвентаря, средств индивидуальной защиты и т.п.;

– наличие и состояние коллективных и индивидуальных спасательных средств;

– наличие и состояние расписания по тревогам с точным распределением обязанностей всех членов действующего экипажа, проверка срабатывания аварийной сигнализации;

– наличие и состояние конвенционного радиооборудования и, в первую очередь, средств подачи сигналов бедствия;

– состояние загрузки по отношению к грузовой марке, расположение палубного груза, посадка судна и наличие крена;

– практика удаления с судна грязных вод, смесей, отходов, мусора и т.п.;

Конечно, осмотру могут подвергнуться и другие виды судовых устройств, систем, оборудования и снабжения, однако, статистика инспекций подтверждает, что именно перечисленные позиции подлежат осмотру в первую очередь. Если даже при скоротечном осмотре инспектор найдет, что наличие и состояние перечисленных средств и оборудования является удовлетворительным или имеет незначительные несоответствия, это послужит укреплением его положительного мнения о судне и судну будет предоставлена свободная практика. Однако, если инспектор обнаружит серьезные несоответствия, которые, по его мнению, могут быть чреваты потенциальной опасностью для людей, судна и среды, то такие несоответствия могут быть расценены как «явные основания» для проведения более деятельной инспекции.

2.5.4. Общее впечатление о судне

Выше отмечалось, что общее впечатление о судне складывается на двух этапах - на основе первоначального наблюдения и в результате специального обхода судна. Решающим этапом, естественно, является второй, т.к. представление о судне, полученное в результате осмотра судна непосредственно на его борту является более обоснованным. Представление о судне на втором этапе может либо подтвердить первоначальное мнение, либо изменить его на противоположное, но оно уже явится тем общим впечатлением, на основе которого инспектор примет решение о дальнейшей судьбе судна.

Инспектор государства порта может появиться и в тех случаях, когда судно зашло в порт для устранения полученных в рейсе повреждений, то есть он придет не для проведения «плановой» инспекции, а для контроля предпринимаемых мер по восстановлению поврежденного. И хотя в таких случаях это не будет являться главной задачей инспектора, общее впечатление о судне у него обязательно сформируется и можно быть уверенным, что оно также скажется и на оценке действий по устранению повреждений, и на оценке судна в целом.

2.6. Варианты инспекции

2.6.1. Общие положения

Исходя из юридического смысла всех региональных и международных документов, относящихся к контролю иностранных судов государствами порта, инспекция судна - это правительственная акция, осуществляемая государством порта во исполнение обязательств, принятых на себя этим государством. При этом, если государство, чей флаг носит судно, само является членом ММО или участником региональных соглашений по контролю судов, эта акция осуществляется и по согласию государства флага.

Контроль судов может осуществляться:

- по инициативе государства порта в силу выполнения этим государством своих международных обязательств, как отмечено выше;
- на основе полученной от другого государства информации о том, что судно получило разрешение плавать при условии устранения выявленных ранее несоответствий, т.е. для проверки выполнения судном этих условий (частота таких случаев благодаря развитию обмена информацией все более возрастает);
- на основе информации, поступившей от экипажа, профсоюза или других лиц и организаций (эти случаи, в основном, относятся к судам стран третьего мира и развивающихся стран, имеют характер жалоб и заявлений и касаются, главным образом, условий обеспечения охраны труда и техники безопасности, условий обитаемости и т.п.). Частота таких случаев также возрастает.

В соответствии с "Процедурами контроля ..." предусмотрены два варианта инспекции - обычный (или просто «инспекция») и «более детальная инспекция». При этом второй вариант не является самостоятельным видом, т.к. необходимость проведения расширенной инспекции определяется в ходе (или по результатам) выполнения обычной инспекции.

2.6.2. Обычная инспекция

В п. 1.6.4 "Процедур контроля …" приводится определение такой инспекции:

«Проверка: посещение судна для проверки как действительности соответствующих свидетельств и других документов, так и общего состояния судна, его оборудования и его экипажа».

Из этого следует, что инспекция всегда проводится непосредственно на судне, хотя проверить судовые документы можно, в принципе, и в других местах. Во-вторых, предметами инспекции являются не только судовые документы, но также и общее состояние судна и судового оборудования и, наконец, состояние судового экипажа.

Последовательность действий при осуществлении проверки остается за инспектором, но обычно инспекция выполняется по следующей схеме: инспектор поднимается на борт и представляется капитану (или временно замещающему его ответственному офицеру, но таких случаев инспекторы стараются избегать), проверяет судовые документы и затем совершает обход судна. При обходе осматриваются корпус (как правило, его наружное состояние), судовые устройства, системы и механизмы, судовые помещения специального назначения и т.п. При обходе инспектор общается с офицерами и членами команды, наблюдает за выполнением судовых работ. Продолжительность и целенаправленность обхода не регламентируется, это всецело зависит от инспектора, в частности, от его опыта и складывающегося впечатления о судне и экипаже. После обхода инспектор знакомит капитана со своим заключением и оформляет донесение об инспекции. На этом, собственно, инспекция и должна завершиться. В п. 2.2.4 "Процедур контроля …" прямо указывается:

«Если свидетельства являются действительными, а общее впечатление инспектора и визуальный осмотр на борту судна подтверждают хороший уровень технического обслуживания, он должен, как правило, ограничить проверку ставшими известными или обнаруженными недостатками, если таковые будут иметься».

Необходимо заметить, что в «Процедурах контроля...» есть немало указаний инспекторам на то, чтобы инспекции осуществлялись без причинения неоправданных задержек для судна. И хотя опытные инспекторы строят свою работу именно таким образом, эти указания в определенной степени можно отнести и к пользе проверяемого судна. Поэтому его капитану следует обязательно информировать инспектора о характере деятельности и предполагае-

мом времени пребывания в порту. В сокращении продолжительности инспекции заинтересованы обе стороны, поэтому от командования проверяемого судна требуется оказать инспектору максимальное содействие и постараться сделать так, чтобы инспекция прошла на основе взаимопонимания, в деловой обстановке и в сжатые сроки.

2.6.3. Более детальная инспекция

Определение этого варианта инспекции приведено в п. 1.6.5 "Процедур контроля …":

«Более тщательная проверка: проверка, выполняемая, когда имеются очевидные основания полагать, что состояние судна, его оборудование или его экипажа в существенной степени не соответствует содержащимся в свидетельствах сведениям.»

Решение о необходимости проведения более детальной инспекции формируется у инспектора в процессе обычной инспекции, на что прямо указывается в п. 2.2.5 "Процедур контроля …":

«Если, однако, общее впечатление инспектора или визуальный осмотр на борту судна дают очевидные основания полагать, что судно, его оборудование или его экипаж в существенной степени не отвечают требованиям, он должен приступить к более тщательной проверке, принимая во внимание главу 3...»

Можно видеть, что ключевым здесь является понятие «достаточные основания», т.е. выявление факта наличия на судне весьма существенных несоответствий конвенционным требованиям, или того факта, что капитан или экипаж не знакомы с основными процедурами, относящимися к безопасности судна или к предотвращению загрязнения среды. В п. 2.3 приводится перечень «явных оснований»:

.1 *отсутствие основного оборудования или устройств, требуемых конвенциями;*

.2 *доказательство на основании проверки судовых свидетельств, что свидетельство или свидетельства явно недействительны;*

.3 *доказательство, что судовые журналы, руководства или другие требуемые документы отсутствуют, не оформлены или оформляются неправильно;*

.4 *доказательство на основании общего впечатления инспектора или визуальных наблюдений, что имеют место серьезные ухудшения или недостатки корпуса или конструкции, которые могут подвергнуть угрозе конструктивную целостность, водонепроницаемость или непроницаемость судна при воздействии моря;*

.5 *доказательство на основании общего впечатления инспектора или визуальных наблюдений, что оборудование по безопасности,*

предотвращению загрязнения или навигационное оборудование имеют серьезные недостатки;

.6 *информацию или доказательство, что капитан или члены экипажа не знают важнейших судовых операций, относящихся к безопасности судов или предотвращению загрязнения, или что такие операции не выполняются;*

.7 *указания на то, что основные члены экипажа не могут общаться друг с другом или с другими людьми на судне*;

.8 *отсутствие содержащего последние сведения расписания по тревогам, плана тушения пожара и, в отношении пассажирских судов, схемы по борьбе за живучесть;*

.9 *подачу ложных оповещений о бедствии, после которых не выполняются надлежащие процедуры для их отмены;*

.10 *получение доклада или жалобы, содержащей информацию о том, что судно, как представляется, является субстандартным.*

Из приведенного перечня можно видеть, что некоторые «явные основания» (например, по п.п. 1, 4, 5) могут быть выявлены инспектором уже по первому впечатлению и в результате наблюдения в самой начальной стадии, когда инспекция еще формально не началась. Однако, как правило, эти «явные основания» выявляются в процессе инспекции при обходе судна. «Явные основания» по п.п. 2, 3 и 8 выявляются при проверке судовых документов, хотя исправность судовых журналов и расписаний по тревогам может быть установлена при обходе. «Явные основания» по п.п. 6 и 7 обычно выявляются при общении с экипажем.

Проведение более детальной инспекции неизбежно связано с дополнительными затратами времени и труда, поэтому для командования судна вполне естественным является стремление не выйти за рамки обычной инспекции и избежать более детальной. Однако, для этого следует подготовиться заблаговременно, до захода в порт, использовав все судовые возможности и квалификацию экипажа. Конечно, невозможно изменить утратившее силу судовое свидетельство; маловероятно также, что находясь в море, экипаж сумеет самостоятельно устранить крупные конструктивные недостатки или недостатки в судовом оборудовании, но многое сделать можно и сделать это нужно.

Во-первых, обязательно следует проверить состояние расписания по тревогам, расстановку всех членов действующего экипажа по обязанностям, проверить наличие этих расписаний на их штатных местах; проверить работу аварийной сигнализации. Во-вторых, потребовать от судовых офицеров проверить наличие и состояние всех судовых журналов, а также эксплуатационных документов - ПТЭ, инструкций, наставлений и т.п. Далее, проверить состояние всех надписей-указателей, обозначений, маркировки и т.д., относящихся как с судну в целом, так и к отдельным предметам судового оборудования; проверить состояние освещения - нормального и аварийного. Проверить наличие и состояние, комплектность и нахождение на штатных местах

всех средств противопожарной защиты и спасательных средств. Провести с экипажем инструктаж, проверив знание членами экипажа их обязанностей и действий при различных тревогах, при работе с оборудованием, при пользовании индивидуальными инструментами и средствами защиты. Навести на судне порядок, придав ему опрятный вид.

Перечисленное далеко не исчерпывает всех возможностей, которыми потенциально располагает судно и экипаж для предотвращения возникновения «явных оснований» в отношении проведения более детальной инспекции.

2.6.4. Содержание более детальных инспекций

Этому вопросу придается большое значение - практически вся 3 глава "Процедур контроля ..." содержит указания - как и что должно быть проверено при таких инспекциях.

Здесь нет возможности и необходимости повторять материалы этой главы - они слишком объемны и детальны. Достаточно отметить, что изложены они в четырех больших разделах, сформированных по принципу предметности или по отношению к тому или иному судовому свидетельству. На случай отсутствия на судне "Процедур контроля ...", ниже дается краткое перечисление содержания этих разделов.

Раздел 3.

Содержание и процедуры проверки требований, относящихся к конструкции и оборудованию судна. Сюда относятся проверки: корпуса и его элементов, машинных отделений и содержащихся в них устройств и оборудования, судовых систем и устройств согласно свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции, требований согласно положениям свидетельства о грузовой марке, спасательных средств, средств противопожарной защиты и борьбы с огнем, соответствия навигационных огней и средств подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия согласно МППСС-72, судового радиооборудования, а также неконвенционного оборудования.

Раздел 4.

Содержание и процедуры проверки требований Приложений I и II к МАРПОЛ 73/78, относящихся к сбросам. Сюда относятся проверки: сброса в море вредных жидких веществ и предпринятых в связи с этим действий различными сторонами, операций мойки танков сырой нефтью, разгрузочных и зачистных операций и операций предварительной мойки, остатков на судне вредных жидких веществ, наличия риска загрязнения среды и т.п.

Раздел 5.

Содержание и процедуры проверки эксплуатационных требований. Сюда относятся проверки: расписания по тревогам, качества общения между

членами экипажа, учения по борьбе с пожаром и по оставлению судна, схем борьбы за живучесть и судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, схем противопожарной защиты, грузовых операций, работы с механическими установками, выполнения производственных наставлений и инструкций, выполнения требований в отношении наличия нефти и нефтесодержащей смеси в машинных отделениях, погрузо-разгрузочных и зачистных процедур для грузовых помещений на танкерах, требований в отношении опасных грузов и вредных веществ в упаковке, требований в отношении удаления мусора.

Раздел 6.

Содержание и процедуры проверки требований к минимальному составу экипажа и его дипломированию. Сюда относятся проверки: состава экипажа и его численности, наличия квалификационных дипломов моряков, способности членов экипажа выполнять требования по несению вахты и т.п.

Даже из этого очень сжатого перечня можно видеть, насколько широким может быть поле деятельности инспектора при исполнении детальной инспекции. Для того, чтобы проверить судно по всем перечисленным параметрам в полном объеме и применительно к специфике судна (например, на нефтетанкере, на химовозе, на пассажирском судне и т.п.) потребуется уйма времени и счет может пойти не на часы, а на сутки. С другой стороны, трудно представить, чтобы на любом судне были одновременно выявлены крупные несоответствия всем действующим конвенциям и потребуется всеобъемлющая проверка. При этом, как мы уже знаем, инспекторам предписывается как можно меньше стеснять действия судна и стремиться к ограничению продолжительности инспекции (не в ущерб делу). Поэтому на практике проверки в процессе детальной инспекции проводятся в значительно меньшем объеме, причем целенаправленность их определяется главным образом:

- неисправностью (просрочкой и т.п.) того или иного свидетельства. При этом проверяются положения, подпадающие под это свидетельство (так, например, если просрочено свидетельство о грузовой марке, проверяются положения Международной конвенции о грузовой марке);
- возможной угрозой для безопасности людей, судна или среды при дальнейшей эксплуатации судна в данном состоянии.

2.7. Проверяемые документы

2.7.1. Общее замечание

В перечень документов, проверяемых на судне инспекторами государства порта, входят:

- судовые свидетельства;

- эксплуатационные документы;
- квалификационные документы;
- документы частного назначения.

В Дополнении 4 к "Процедурам контроля ..." приводится полный список свидетельств и документов, контролируемых инспекторами. Поскольку на судне этого руководства может не оказаться в наличии, приведем этот список здесь:

«Перечень свидетельств и документов, с учетом их применяемости, которые подлежат проверке:

1. *Международное мерительное свидетельство 1969 г.;*
2. *Свидетельство о безопасности пассажирского судна; Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции; Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению; Свидетельство о безопасности грузового судна по радиотелеграфии; Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию; Свидетельство об изъятии; Свидетельство о безопасности грузового судна; Документ о соответствии СОЛАС-74/88, правило II-2/19 дающий право на перевозку опасных грузов;*
3. *Международное свидетельство о пригодности для перевозки сжиженных газов наливом; Свидетельство о пригодности для перевозки сжиженных газов наливом;*
4. *Международное свидетельство о пригодности для перевозки опасных химических грузов наливом; Свидетельство о пригодности к перевозке опасных химических грузов наливом;*
5. *Международное свидетельство по предотвращению загрязнения нефтью;*
6. *Международное свидетельство по предотвращению загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом;*
7. *Международное свидетельство о грузовой марке (1966 г.); Международное свидетельство об изъятиях по грузовой марке;*
8. *Международное свидетельство по охране судна;*
9. *Документ о соответствии судоходной компании требованиям МКУБ (копия);*
10. *Свидетельство управления безопасностью судна;*
11. *Журнал непрерывной регистрации истории судна;*
12. *Журнал нефтяных операций, части I и II;*
13. *Журнал грузовых операций;*
14. *Документ о безопасном минимальном составе экипажа; Дипломы;*
15. *Медицинские свидетельства (см. Конвенцию МОТ № 73, относящуюся к медицинскому обследованию моряков);*
16. *Информация об остойчивости;*
17. *Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью;*

18. *Свидетельство о прочности корпуса, а также о механических установках, выдаваемых классификационными обществами при присвоении судну класса;*
19. *Папка с актами освидетельствований (в отношении навалочников и нефтяных танкеров);*
20. *Доклады о предшествовавших инспекциях государствами порта;*
21. *Документы по МКУБ (СУБ Компании, СУБ судна, чек-листы), процедуры действий экипажа в экстремальных ситуациях;*
22. *Классификационное свидетельство.*
23. *Свидетельство о минимальном составе экипажа судна.*

Можно видеть, что в перечне фигурируют документы всех видов - судовые свидетельства, эксплуатационные и квалификационные документы, а также документы частного назначения. Здесь следует подчеркнуть, что приведенный перечень, в принципе, является «официальным минимумом», поскольку в практике эксплуатации любого судна используются также и многие другие документы (в основном, эксплуатационного характера). Ниже приводятся краткие замечания и пояснения, относящиеся к практике проверки судовых документов при инспекциях государствами порта.

2.7.2. Судовые свидетельства

С проверки судовых свидетельств начинается любая инспекция. Судовые свидетельства являются первым и главным объектом проверки, поскольку именно они отражают официальный технико-эксплуатационный статус судна на протяжении всей его жизни, начиная от постройки и передачи в эксплуатацию, и далее, фиксируя все происходившие с судном метаморфозы - промежуточные освидетельствования, ремонты, переоборудование и переоснащение и т.п. Судовые свидетельства являются неотъемлемым атрибутом судна, без них оно эксплуатироваться не может.

В принципе, экипаж не имеет отношения к судовым свидетельствам. Они выдаются так называемыми «признанными организациями», т.е. организациями, удовлетворяющими определенным условиям и получившими от государства флага полномочия осуществлять необходимые функции по техническому надзору за судами, плавающими под флагом этого государства.

Однако, судовые свидетельства находятся на судне под ответственностью капитана. Поэтому капитан должен четко знать состояние этих документов, поскольку именно он (а не далекие от места событий судовладелец, оператор или признанная организация) на момент предъявления свидетельств инспектору государства порта является фактическим лицом, ответственным за их состояние. Поэтому никогда не будет лишним проверить состояние свидетельств еще перед выходом в рейс и сопоставить сроки их действия с продолжительностью предстоящего плавания и с теми возможными условиями, в которых судно может оказаться на момент истечения сроков дейст-

вия этих документов. В предвидении таких случаев от судовладельца или оператора необходимо получить подробные указания о том, где и когда и какой признанной организацией будет выполнено очередное освидетельствование судна с целью продления сроков действия свидетельств.

В п. 1.6.10 "Процедур контроля …" приведено определение «действительности» свидетельств:

«Действительные свидетельства: свидетельство, которое выдано непосредственно Стороной соответствующей конвенции или от ее имени признанной организацией и содержат точные и фактические даты, отвечает положениям соответствующей конвенции и которому соответствуют сведения о судне, его экипаже и его оборудовании.»

Можно видеть, что главными моментами в понятии «действительности» является не только срок действия данного свидетельства, но и четкое указание на выдавшую его организацию, а также отражение в свидетельстве особенностей судна, его оборудования и экипажа с учетом конвенционных требований. О последнем обстоятельстве командование судна должно постоянно помнить и стремиться действовать так, чтобы фактическое состояние судна и его оборудования как можно более полно соответствовало положениям, содержащимся в свидетельствах. Выполнение этой задачи, наряду с несением вахты, должно рассматриваться в качестве одной из основных обязанностей в повседневной деятельности экипажа.

Уместно повторить, что при инспекциях со стороны государства порта факту наличия и исправности судовых свидетельств придается исключительно важное значение.

Так в п. 4.1.3 "Процедур контроля …" устанавливается:

«Отсутствие действительных свидетельств, требуемых соответствующими конвенциями, является первым признаком того, что судно может быть субстандартным, и служит основанием для принятия решения о немедленном задержании судна и его проверке...»

При установлении факта просрочки действия какого-либо свидетельства капитан может сделать попытку добиться у инспектора разрешения для перехода в другой порт, где по имеющейся договоренности судну предстоит в самое ближайшее время пройти освидетельствование для продления действия просроченного свидетельства. Желательно, чтобы просьба капитана была подтверждена официальной информацией от судовладельца или оператора о времени и месте этого освидетельствования и об организации, которая будет его выполнять. Желательно также, чтобы капитан обратил внимание инспектора на мероприятия, которые будут предприняты в процессе перехода со стороны судна для обеспечения безопасности людей, судна и среды.

2.7.3. Эксплуатационные документы

В перечне подлежащих проверке свидетельств и документов, упоминаемом в п. 7.1, имеется ряд эксплуатационных документов, предъявляемых

(в соответствии с типом проверяемого судна) инспектору вместе с судовыми свидетельствами; это:

1) журнал нефтяных операций, части I и II;
2) журнал грузовых операций;
3) судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью;
4) информация об остойчивости;
5) папка с актами освидетельствований;
6) результаты предшествовавших инспекций государствами порта.

2.7.4. Квалификационные документы

К этому виду документов относятся дипломы, подтверждающие квалификационную пригодность моряков (офицерского состава и других членов экипажа), и документы медицинских освидетельствований, подтверждающие их физическую пригодность для работы на морских судах в занимаемых должностях. Наличие и исправность этих документов (сроки действия, соответствие типу, размерам, району плавания, мощности ССУ судна и т.п.) подлежат обязательной проверке при инспекциях судов. Более того, следует подчеркнуть, что отсутствие или неисправность квалификационных документов у экипажа расценивается как серьезное несоответствие, отнесенное к перечню причин, могущих стать основанием для задержания судна в порту инспекции. Поэтому при поступлении на судно любого нового члена экипажа, обязанного иметь квалификационный диплом, командование судна должно проследить, чтобы такой диплом был в наличии и исправности.

2.7.5. Документы частного назначения

К ним можно отнести документы самого различного характера и назначения, как постоянные (например, сертификат об интегрировании - при перевозке веществ, подлежащих ингибированию), так и временного действия (например, документация на перевозимые и находящиеся на судне вредные или опасные грузы). Потребность в проверке наличия подобных документов возникает чаще всего при проведении детальных инспекций.

2.8. Особенности проверки конструкции судна и его оборудования

2.8.1. Проверка требований к конструкции корпуса и положений о грузовой марке

Основной целью этой проверки для инспектора является убеждение в том, что, во-первых, корпус судна и его элементы (палубы, обшивка, переборки, набор и др.) сохраняют свою целостность и прочность, достаточную для успешного противостояния силам, с которыми судно встречается в море, и, во-вторых, что обеспечивается герметичность корпуса и закрытий всевоз-

можных прорезей (люков, входов, вентиляторов, трубопроводов, шпигатов и т.п.), т.е. обеспечивается плавучесть судна. Инспектор должен убедиться, что состояние этих мореходных качеств обеспечит безопасность в море для судна, людей и среды.

Здесь уместно отметить два момента.

Инспекторам предписывается при оценке мореходных качеств судна не связывать их с его возрастом. По-видимому, такое предписание основано на случаях, когда суда, перевалившие за 20-25 лет своей эксплуатации, благодаря усилиям экипажей и владельцев поддерживаются в очень приличном состоянии. Однако такие случаи являются скорее исключением из общей практики. Поэтому, выполняя проверку и представляя характер возрастного износа судна, инспектор всегда будет руководствоваться здравым смыслом и проявлять в отношении старых судов большую дотошность, невзирая на указанное предписание, практика контроля проверки судов в портах подтверждает это.

Особое внимание инспекторам предлагается уделять танкерам и навалочным судам. Это вполне объяснимо, поскольку элементы корпуса таких судов подвергаются быстрому эксплуатационному износу в результате физико-химического воздействия груза и поэтому их прочность утрачивается быстрее, чем на обычных судах. Повышенное внимание необходимо еще и потому, что поверхность затрудняет обнаружение дефектов. Поэтому на танкерах и навалочниках следует иметь в надлежащей готовности для проверки подшивку актов освидетельствований и замеров толщин.

Предусматривая возможность инспекции корпуса, командование судна в определенной степени может подготовиться к ней заблаговременно и еще в рейсе произвести некоторые работы - отбить ржавчину, засуричить и закрасить наиболее пораженные коррозией места, наварить накладки и наделки в слабых местах, произвести проверку закрытий и добиться их герметичности и т.п. В особенности это относится к судам с солидным возрастом. Здесь трудно перечислить все, что можно сделать силами экипажа, даже немногочисленного, но делать это нужно и опытное командование найдет для этого возможность. Уместно напомнить, что к судам, которые в отношении прочности и плавучести не соответствуют конвенционным требованиям, в последнее время проявляется отчетливая тенденция ужесточения санкций - вплоть до запрета входа в порт.

Совершенно естественно, что оценка состояния конструкции корпуса не может быть полностью объективной. Во многих случаях это обстоятельство предоставляет командованию судна шанс для оспаривания мнения инспектора, выставляя аргументированные доводы и добиваясь приемлемого для обеих сторон решения. Разумеется, дискуссия с инспектором должна проходить на тактичной профессиональной основе.

2.8.2. Проверка в машинных помещениях

Содержание этой проверки расписано в п. 3.3.3 достаточно подробно, но основной ее целью для инспектора является установить способность механической части обеспечивать выполнение важнейших функций, от которых во многом зависит безопасность плавания или работы судна в море. К числу таких функций прежде всего относятся обеспечение непрерывной мощности для пропульсивного движения и обеспечение энергоснабжения для надлежащей работы главных судовых систем, оборудования и средств (например, рулевых приводов, отливной и пожарной систем, освещения, навигационных и сигнальных средств и т.п.).

В условиях стоянки судна в порту и с учетом непродолжительности самой инспекции проверить работу механизмов в длительном режиме просто невозможно Поэтому о качестве работы механической части инспекторы судят по разным признакам. Большое значение при этом имеет:

1) общее впечатление о состоянии машинных отделений и расположенных в них механизмов и оборудования. Для опытного глаза всегда можно найти достаточно признаков, характеризующих как общее состояние механизмов, так и качество работы машинной команды и добросовестности отношения к делу ее членов;

2) состояние машинного (электромеханического) журнала, качество его ведения и т.п. Зарегистрированные данные о задействовании механизмов, о продолжительности их работы, о величинах рабочих параметров и других показателей, зафиксированные сбои в работе и поломки, а также и другие факты, могут существенно помочь в оценке состояния механической части. Инспектор может проявить и более глубокую заинтересованность, вплоть до ознакомления с техническими паспортами и формулярами.

В машинных помещениях проверяется практически все, но главное, на что обращается внимание инспекторов - это чистота помещений и общее состояние механизмов, поскольку эти детали в немалой степени свидетельствуют о квалификации и качестве работы обслуживающего персонала.

2.8.3. Проверка спасательных средств

Спасательные средства имеют самое прямое отношение к обеспечению безопасности людей, находящихся на борту судна, и поэтому эти средства почти всегда являются объектом проверок со стороны портового контроля. Это подтверждается и статистикой - около 25% всех выявляемых на судах несоответствий относится к спасательным средствам.

Конечно же и инспекторы и плавсостав прекрасно знают (из общей морской практики и исходя из личного опыта работы на море), что эффективность спасательных средств напрямую зависит от их хорошего содержания экипажем и от грамотного и умелого их использования, что достигается в результате регулярных тренировок. Таким образом, с большой степенью

убежденности можно утверждать, что в случае инспекции на судне она распространится и на спасательные средства и главным, что попытается установить инспектор, будет:

- наличие и комплектность полагающихся средств;
- их состояние и готовность к использованию;
- подготовленность экипажа к работе с ними.

Первое, на что может обратить внимание инспектор еще при проверке судовых документов, это промежуток времени от последнего официального освидетельствования спасательных средств в рамках Свидетельства о безопасности судна по оборудованию и снабжению; большой промежуток может побудить инспектора произвести проверку. В качестве такой меры можно рекомендовать проведение дополнительной ревизии спасательных средств с целью наведения должного порядка. При этом к процессу ревизии очень желательно привлекать как можно больше членов экипажа, поскольку это, безусловно, будет способствовать (в дополнение к обязательным учениям) закреплению их знаний и навыков обращения со спасательными средствами.

2.8.4. Проверка противопожарной безопасности

Средства противопожарной безопасности, как и судовые средства, играют не менее важную роль, поскольку они предназначаются для обеспечения безопасности сразу всех компонентов перевозочного процесса - людей и среды, судна и груза. Поэтому совершенно обоснованно проверки состояния противопожарной защиты судов занимают видное место в деятельности портового контроля.

Системы противопожарной защиты современных судов весьма сложны и объединяют как конструкционные меры, так и наличие и использование средств и оборудования для борьбы с пожаром. При этом, наряду с требованиями общего порядка и относящимся к судам всех типов, в принципах построения систем противопожарной защиты существуют значительные различия, характерные для судов специального назначения (пассажирских, нефтетанкеров и т.д.) Наибольшее внимание при проверках уделяется состоянию и срабатыванию средств быстрого перекрытия каналов распространения огня и дыма и систем дистанционного перекрытия этих каналов, наличию и состоянию средств противопожарного оборудования и инвентаря, стационарным установкам пожаротушения, пожарным насосам и индивидуальным средствам защиты.

Так же как и в отношении спасательных средств, весь комплекс противопожарной защиты судна в течение одной инспекции проверить очень трудно, поэтому в большинстве случаев такие проверки будут носить выборочный характер. Инициатива выбора остается за инспектором.

2.8.5. Проверка навигационной техники и пособий для плавания

Навигационная техника и пособия для плавания являются достаточно частыми объектами проверок при инспекциях судов в порту; это мотивируется важным значением, которое имеют эти объекты для обеспечения безопасности плавания. Удельный вес проверок навигационных средств и пособий составляет примерно 11-12% в общем объеме инспекций.

Наиболее слабым местом являются недостатки в навигационных пособиях и картах (их отсутствие, некомплектность, невыполнение корректуры).

Устойчивым недостатком является и пренебрежительное отношение к магнитным компасам.

При проверке необходимо также уделять особое внимание состоянию и правилам размещения аварийных всплывающих радиобуев - указателей местонахождения судна.

2.9. Особенности контроля положений Конвенции МАРПОЛ

2.9.1. Предварительное замечание

Поскольку основной задачей Конвенции МАРПОЛ 73/78 является предотвращение загрязнения морской среды с судов, то вполне естественно, что основной объем требований этой конвенции распространяется на суда, специализирующиеся на перевозках нефти и вредных веществ (жидких и в упаковке) и эксплуатация которых в связи с этим представляет серьезную потенциальную угрозу для загрязнения, и в несколько меньшей степени - на все другие суда. При этом следует подчеркнуть, что речь идет не столько о случаях загрязнения в результате аварийных происшествий, сколько о загрязнениях, которыми могут сопровождаться обычные эксплуатационные операции.

Действия государства порта в отношении контроля исполнения судами положений этой конвенции проводятся по двум четким направлениям:

- осуществление контроля операций мойки и зачистки на судах в порту их разгрузки с тем, чтобы максимально снизить риск сброса загрязняющих веществ (остатков груза, грязных смесей, стоков, мусора и т.п.) с этих судов после выхода их в море;
- осуществление расследований уже случившихся фактов сброса загрязняющих веществ в море и выполнение в связи с этим инспекций подозреваемых судов.

2.9.2. Контроль операций мойки сырой нефтью, разгрузочных и зачистных операций, а также операций предварительной мойки

Обобщенные положения в отношении перечисленных в Резолюции операций приведены в п.п. 3.4.8 и 3.4.9 Здесь нет каких-либо неясностей, однако полезно обратить внимание на п.п. 3.4.9.4-3.4.9.6, где обозначены условия, ослабляющие требования к некоторым судам в части предварительной мойки и зачистки и, в некоторых случаях, даже освобождающие от таких требований.

Здесь следует выделить несколько моментов, которые прежде всего нужно знать на судне: во-первых, поскольку главной целью инспекции является установить, насколько четко и полно выполняются положения Руководства по оборудованию и эксплуатации систем мойки сырой нефтью экипажем данного танкера, следовательно, судовой персонал, занятый в производстве этих операций, должен перечитать это Руководство и восстановить в памяти его положения. Во-вторых, ответственный за проведение упомянутых операций судовой офицер должен:

- убедиться, что каждый член судового персонала, участвующего в процедурах мойки, имеет необходимые и действительные квалификационные документы и знает свои обязанности;
- просмотреть и подготовить для представления инспектору требующиеся судовые документы;
- хорошо представлять себе очередность мойки танков и быть готовым с помощью записей в судовых документах доказать инспектору, что эта очередность соблюдается;
- четко представлять себе особенности подготовки судна к балластировке выполнения самих операций по балластировке и правила удаления балласта. Последовательность операций по балластировке и дебалластировке должна быть обязательно согласована с капитаном;
- убедиться в нормальной работе индикаторов судовых систем, участвующих в процедурах;
- организовать работу персонала так, чтобы каждый человек уверенно действовал в соответствии с инструкциями. Особое внимание судовой офицер должен уделить организации надежной связи между собой и причастными к операции лицами.

Здесь уместно напомнить, что в тех случаях, когда судно подается под погрузку, инспектор, с целью проверки качества подготовленных к приему груза танков, может появиться на борту сразу же после ошвартовки до начала грузовых операций; его появление не должно стать неожиданностью.

Инспекция, как правило, не может продолжаться в течение всего времени проведения операции мойки и поэтому осуществляется лишь частично; здесь все зависит от инспектора и его компетентности и во многом - от его

общего впечатления о судне. В зависимости от результатов проверки капитану вручается извещение по форме А (если несоответствий не выявлено) или по формам А плюс В - при обнаружении недостатков. В последнем случае, если эти недостатки чреваты явной угрозой для загрязнения среды, обычной санкцией является задержание судна до устранения недостатков.

Можно видеть, что при проведении инспекций процедур мойки главная роль по стороны судна отводится ответственному офицеру - именно от его грамотных действий во многом зависит результат инспекции.

Для инспектирования требуются: свидетельство о пригодности к перевозке или свидетельство о предотвращении загрязнения вредными жидкими веществами; каргоплан и документы на перевозимый груз; руководство по методам и устройствам; журнал грузовых операций.

К наиболее частым недостаткам, выявляемым при проведении указанных проверок, относятся недостатки журналов нефтяных операций (неполнота записей, их отсутствие и несоответствие фактическому состоянию, небрежное ведение журнала в целом и т.п.), а также недостатки в состоянии и работоспособности сепараторных устройств. В последнее время все большее внимание обращается на наличие на судне неположенных остатков.

2.9.3. Расследование случаев загрязняющих сбросов

Борьбе с фактами загрязнения моря в результате незаконного сброса с судов загрязняющих веществ придается очень большое значение и законодательства многих стран предусматривают жесткие санкции к судам-нарушителям. Однако, установление таких фактов сопряжено с трудностями, главными из которых является то, что загрязнение может быть произведено в удаленных от места расследования районах, а следы его могут быть обнаружены лишь через некоторое время. Поэтому в основу борьбы с фактами загрязнения положены два принципа:

- установление неопровержимых доказательств самого факта загрязнения и судна-нарушителя, допустившего загрязнение;
- доведения собранных документальных свидетельств и доказательств до сведения государства флага для наказания судна-нарушителя.

Процедуры расследования построены юридически обоснованно и в этом отношении судно-нарушитель практически ничего предпринять не сможет, кроме попытки доказать (в соответствии с п. 3.4.7.6 резолюции:

«что загрязнение было причинено в результате повреждения судна или его оборудования. Это может указывать на то, что судно не виновно в нарушении требований Приложений I или II к Конвенции МАРПОЛ 73/78 в отношении сбросов при условии, что:

1. *после случившегося повреждения или обнаружения сброса были приняты все разумные меры предосторожности для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса; и*

2. *судовладелец или капитан не действовали с намерением причинить ущерб или самонадеянно и с сознанием того, что такой ущерб, возможно, будет причинен».*

2.10. Особенности контроля судовых балластных вод, осадков и управления ими

В соответствии с принятой 13.02.04 г. в Лондоне Международной Конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими Инспектора порта контроля обязательно проверяют наличие на борту судна "Международного свидетельства об управлении балластными водами".

На каждом судне, на борту должен быть и должен выполняться План контроля судовых балластных вод, одобренный Администрацией. План контроля судовых балластных вод особый для каждого судна и включает в себя детальное описание действий, предпринимаемых для выполнения требований и практик контроля судовых балластных вод.

На судне также должен быть Журнал операций с балластными водами для регистрации принятых на борт балластных вод; проциркулированных или очищенных; сброшенных в море. Также в Журнале регистрируется время сброса балластных вод в приемные сооружения и другие случайные сбросы.

Инспектирование проводится на основе правила 9 Конвенции "Инспектирование судов". Инспектор порта контроля вправе убедиться, что имеемое на судне Свидетельство юридически действующее, тщательно изучить ведение журнала операций с балластными водами, взять на пробу балластную воду судна.

Если есть причина, то может быть выполнено детальное инспектирование и инспектирующая сторона должна будет принять действенные меры, гарантирующие, что судно не сбросит балластные воды до тех пор, пока не будет ликвидирована угроза нанесения вреда экологии, человеческому здоровью, хозяйству или ресурсам.

Цель контроля - предотвращение, снижение и, в конечном счете, ликвидация риска переноса вредных водных и патогенных организмов, которые используют балластные воды как центр своей жизнедеятельности.

2.11. Особенности контроля эксплуатационных требований

2.11.1. Общее замечание

При проверке эксплуатационных требований во время проведения детальных инспекций инспекторам предписывается придерживаться рамок руководства, изложенного в разделе 5 главы 3.

Прежде всего следует обратить внимание на его вступительную часть (п. 3.5.1), где приводятся оговорки, предоставляющие судну возможность воздействия на инспектора в смысле объема и содержания проверки эксплуа-

тационных требований. Так, например, капитан может не согласиться с желанием инспектора выполнить какие-либо дополнительные процедуры, или демонстрацию работоспособности, или прервать нормальный ход какой-либо операции, мотивируя свое несогласие тем, что это или непрактично и приведет к ненужной задержке и потере времени, или же попросту опасно; естественно, что возражения капитана должны быть хорошо мотивированы.

Практикой портового контроля подтверждается, что проверка эксплуатационных требований очень часто совмещается с другими проверками, например, с проверкой оборудования и конструкции, или с проверкой механизмов, однако, столь же часто она бывает и целенаправленной (например, проверка действий экипажа при объявлении тревоги), все это, как правило, оговаривается с инспектором при его появлении на борту судна.

По крупному, все содержание упомянутого руководства (п. 3.5) можно разделить на два блока положений:

- проверка готовности к действиям в экстремальных ситуациях, когда это непосредственно связано с обеспечением безопасности людей, судна и среды; и
- проверка конвенционных требований при выполнении на судне обычных производственных операций.

Одной из особенностей проверки эксплуатационных требований является то, что при ее осуществлении инспектор неизбежно будет вступать в прямой контакт не только с судовыми офицерами, но и с членами команды. Поэтому, наряду с офицерами, ключевые специалисты экипажа всегда должны быть готовы толково объяснить инспектору не только свои официальные обязанности при выполнении той или иной процедуры, но и характер своих действий и ожидаемый результат.

2.11.2. Проверка готовности к действиям в экстремальных ситуациях

Такие инспекции, поскольку они напрямую связаны с обеспечением безопасности людей, судна и среды наиболее часто практикуются инспекторами государства порта. Они включают проверку наличия и состояния таких документов как:

расписание по тревогам;
расписание по охране судна;
схему борьбы за живучесть судна;
схему противопожарной защиты;
судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью;
инструкции и наставления по использованию соответствующего оборудования.

Главным моментом для всех этих документов является то, чтобы они были расписаны по «живым» людям и не содержали фамилии «мертвых душ», т.е. не включали моряков, уже списавшихся с судна: для сличения ин-

спектор может воспользоваться судовой ролью. Расписание обязанностей в этих документах должно охватывать всех без исключения членов экипажа; в них должны быть указаны лица, назначенные командовать спасательными шлюпками и плотами или возглавлять партии или группы при борьбе за живучесть и с пожаром, а также и люди, замещающие назначенных лиц. Другой важный момент - все расписания и схемы должны находиться на своих «штатных» местах, а инструкции и наставления по использованию оборудования - в доступных местах, о которых должны знать члены экипажа.

Особое внимание в отношении наличия, формы и содержания расписания по тревогам придается пассажирским судам.

Однако, проверка инспектором наличия и исправности упомянутых расписаний и схем может оказаться лишь начальной стадией более глубокой проверки. Достаточно инспектору выяснить, что некоторые члены экипажа (и, тем более - офицерский состав!) плохо знают свои обязанности по тревогам, он может потребовать проведения судового учения; вероятность такого требования со стороны инспектора возрастает, если при этом на судне будут выявлены серьезные несоответствия в оборудовании (например, в спасательных средствах, в противопожарной технике и т.п.).

В практике портового контроля судов проведение во время инспекций учений по тревогам не является частой акцией, т.к. организация такого учения достаточно сложна и требует многого времени. Тем не менее, такие контрольные учения практикуются, для испытуемых судов они всегда являются ответственным делом и поэтому к ним нужно относиться очень серьезно.

В отношении схем борьбы за живучесть и противопожарной защиты главным требованием (помимо четкого знания экипажем своих обязанностей) является знание офицерским составом принципов, заложенных в основу построения этих схем; вопросы по этому поводу инспектор может задать всегда. Это же относится и к судовому плану чрезвычайных мер, которые полагается предпринять по борьбе с загрязнением нефтью.

2.11.3. Проверка конвенционных требований при выполнении производственных операций

Сюда следует отнести проверку наиболее обычных для судов операций, на которые распространяются требования конвенций:

- организация вахты на ходовом мостике;
- работа экипажа с механическими установками;
- грузовые операции на сухогрузных судах;
- подготовительные, грузовые и зачистные операции на танкерах;
- удаление остатков, грязных смесей и мусора.

Общим моментом при проверке всех этих операций является то, что инспектор контролирует не только выполнение самих конвенционных требований, но также и выполнение инструктивных пособий, наставлений и других материалов, изданных на национальном уровне или ММО в развитие

конвенционных требований и предназначенных для использования на судах. Другим, также общим моментом, является то, что главной целью этих проверок является установить - насколько они соответствуют обеспечению безопасности людей, судна и груза; именно с этих позиций предписывается инспекторам подходить к оценке производственных операций.

Так, например, в отношении контроля ходовой вахты на мостике инспектора прежде всего будет интересовать способность вахтенного персонала грамотно и умело управлять движением судна в различных условиях плавания с учетом его маневренных характеристик, пользоваться переключением режимов управления, использовать средства сигнализации и связи и связанные с этим процедуры и, естественно, уметь работать с навигационной техникой при ее достоинствах и ограничениях, а также иметь в наличии необходимый комплект навигационных пособий и пользоваться ими.

Более объемной по содержанию может стать проверка способности судового экипажа работать с механическими установками, имеющими важное значение в аварийных ситуациях. К ним отнесены:

аварийные и резервные (в готовности) источники электропитания;

вспомогательный рулевой привод;

пожарные и осушительные насосы;

любые другие механизмы, системы и оборудование, которое задействуется в аварийной обстановке.

В процессе проверки инспектор может потребовать выполнить те или иные действия (например, запустить аварийный генератор или двигатель на спасательной шлюпке, или проверить работоспособность переносной пожарной помпы, или осуществить переход с одного режима на другой и т.п.). При этом он будет оценивать не только работоспособность этих механизмов, но также и правильность выполнения связанных с этим процедур и соответствия их инструкциям и наставлениям.

При проверке грузовых операций главное внимание инспектора будет обращено на то, чтобы установить:

во-первых, имеется ли на судне представление об опасностях, которым могут подвергнуться люди - как участвующие в грузовых операциях, так и остальные люди на борту. Эти опасности могут исходить от характера груза и его физико-химических свойств, от используемых грузовых механизмов и устройств, а также и при осуществлении самого грузового процесса. Особое внимание здесь обращается на размещение и крепление груза, перевозимого в таре, а также на навалочные, палубные и опасные грузы;

во-вторых, имеется ли на судне представление об опасности, которая может возникнуть в результате грузовых операций для судна и среды. Эта опасность может появиться уже в порту (например, утечка груза), или, как это бывает в большинстве случаев, в последующем плавании - в виде потери прочности в результате неправильного распределения груза, в виде потери остойчивости в результате смещения груза, в виде потери плавучести (в

результате перегруза), в потере палубного груза в штормовых условиях, в утечке вредных и опасных грузов.

Для того, чтобы установить все это, инспектор может не только пронаблюдать сам ход грузовых операций, но также выяснить выполнение экипажем относящихся к делу документов, в частности:

- каргоплана и схемы погрузки/выгрузки (которые на навалочных судах должны быть согласованы с руководством терминала);
- эксплуатационных инструкций и наставлений по грузовым операциям и использованию грузовых устройств;
- документов на груз (в том числе и на условия его перевозки);
- документа о соответствии судна к перевозке данного вида грузов;
- положений международных документов (например, кодексов - о безопасной практике размещения и крепления грузов, о перевозке контейнеров, о перевозке палубных лесных грузов, о перевозке навалочных грузов, о перевозке опасных грузов и т.п.);
- других документов (например, знание положений руководства об оказании первой медицинской помощи или руководства по аварийным процедурам для судов, перевозящих опасные грузы и т.п.).

Инспектирование грузовых операций с целью избежания неоправданных задержек судна носит, как правило, выборочный характер и осуществляется совместно с другими проверками; но и за короткое время опытный инспектор сможет уяснить для себя многое. Здесь трудно давать какие-либо рекомендации, однако, как и в других случаях четкость и профессионализм работы экипажа и хорошее его взаимодействие с береговыми службами и рабочими бригадами несомненно будет способствовать созданию у инспектора благоприятного впечатления о судне.

Инспекции эксплуатационных требований на танкерах в основном включают проверку выполнения приложений I и II к МАРПОЛ-73/78 в части:

погрузо-разгрузочных процедур;

операций по зачистке грузовых емкостей;

удаления из машинных помещений нефти и нефтесодержащих смесей;

удаления мусора.

Проверка данного вида почти всегда производится совместно с проверкой операций мойки и зачистки, при этом обязательно проверяется журнал нефтяных (грузовых) операций и соответствие записей в нем фактическому состоянию дела.

Необходимо подчеркнуть, что проверкам эксплуатационных требований на нефтяных танкерах и судах, перевозящих вредные жидкие грузы наливом, со стороны портовых властей уделяется очень большое внимание, поскольку именно эти проверки являются реальными и действенными мерами предотвращения загрязнения моря. Поэтому такие проверки часты и проводятся, как правило, достаточно тщательно.

2.12. Контроль состава и численности экипажа

2.12.1. Безопасный минимальный состав экипажа

Каждое государство флага устанавливает для своих судов, в зависимости от их особенностей и характера плавания, минимально допустимый норматив комплектации экипажами как по численности, так и по составу специалистов. Это является прерогативой государства флага. Упомянутый норматив закрепляется в виде Документа о безопасном минимальном составе экипажа, который судно обязано иметь на борту совместно с другими главными судовыми свидетельствами. Документ о безопасном минимальном экипаже входит в перечень судовой документации, которая в обязательном порядке предъявляется инспектору в начале любой инспекции.

Если упомянутый Документ имеется в наличии и признается исправным и если фактический экипаж инспектируемого судна ему соответствует (для этого может потребоваться предъявление также и судовой роли), инспектор, как ему предписывается указаниями раздела 6 главы 3, обязан признать, что судно с этой точки зрения является безопасным.

Однако, в случаях, когда фактический состав экипажа не соответствует Документу, у инспектора появляется альтернатива:

- запросить государство флага, может ли быть позволено судну дальнейшее плавание с фактическим составом экипажа;
- разрешить судну выход в море с учетом факторов, перечисленных в п. 3.6.4, или же официально задержать его до того момента, когда экипаж будет приведен в соответствие с требованиями.

2.12.2. Проверка выполнения положений Конвенции ПДНВ-78 с поправками

Сюда, прежде всего, относится установление факта, что все входящие в состав экипажа моряки, которым согласно конвенционным требованиям полагается иметь квалификационные документы (дипломы, свидетельства, удостоверения и т.п.) имеют их, и что эти квалификационные документы сделаны по установленным образцам, выданы полномочной организацией и действительны по срокам.

Аналогично, все моряки, которым это полагается, должны иметь действительные медицинские удостоверения, подтверждающие их пригодность для работы на морских судах.

В связи с инспекциями судовых экипажей уместно обратить внимание на следующий факт - начиная с самого последнего времени на основе практически единодушного решения стран-участниц ММО положения и требования Конвенции ПДНВ-78 с поправками резко усилились и приобрели новое и более высокое качественное содержание. В частности, это относится и к упорядочению квалификационного уровня плавсостава и к внедрению единых

стандартов в системе подготовки и обучения моряков. Примечательно и то, что ММО ужесточает свой контроль над всей этой проблемой. Это не может не отразиться и на контроле практической реализации принятых решений и поэтому естественно ожидать, что вскоре все это обернется усилением проверок судовых экипажей.

2.13. Оформление результатов инспекций

Все более или менее существенные недостатки обычно фиксируются в актах об инспекции, поэтому эти акты являются (прежде всего - для капитана судна, если он уполномочен судовладельцем) документированным основанием для производства затрат, связанных с устранением выявленных недостатков (ремонт или приобретение нового оборудования, выполнение дополнительных освидетельствований или обследований и т.п.) обычно также затраты согласуются с судовладельцем.

В «Процедурах контроля...» предусмотрены положения (гл. 5), требующие от инспектора четкого оформления результатов проверки и доведения их до сведения заинтересованных сторон (в первую очередь, до сведения капитана судна). При этом, для обеспечения единообразия и с целью использования компьютерной техники при обработке результатов, их обобщения и анализа разработаны специальные форматы - формы А и В для отражения результатов при контроле судов на соответствие общеконвенционным требованиям и форма «Сообщения о нарушении МАРПОЛ 73/78», отражающая результаты расследования случаев загрязнения среды.

2.13.1. Сообщения об инспекциях по формам А и В

При рассмотрении формы А можно видеть, что ее содержание включает:

- сведения об уведомляющей власти и адресное указание о лицах и организациях, которым следует направить копии данного сообщения;
- «паспортные» данные о подвергнувшемся инспекции судне;
- перечень проверенных судовых свидетельств с указанием сроков их действия и наименования выдавших организаций;
- сведения об освидетельствованиях судна с указанием выполнявших эти освидетельствования организаций;
- наличие (по принципу «да/нет») несоответствий конвенционным требованиям и решение о задержании судна;
- дату и место проведения инспекции, название и адрес местной инспекции портового контроля, а также имя и подпись инспектора.

По существу в сообщении об инспекции по форме А регистрируются четыре факта:

1) проведение инспекции (дата, место, проверяющая власть);

2) проверка перечисленных судовых свидетельств и сроков периодических освидетельствований судна;
3) выявление несоответствий конвенционным требованиям;
4) применение к судну санкций.

Таким образом, если в результате инспекции несоответствий не выявлено (или они имеют незначительный характер и не заслуживают, по мнению инспектора, официальной регистрации) и санкций к судну не применяется, капитану судна вручается только копия сообщения по форме А (две другие копии остаются у инспектора и проверяющей власти). Никаких дополнительных рассылок сообщения об инспекции в этом случае не производится.

Если в результате инспекции установлен факт несоответствий или одновременно факты несоответствий и санкции, то к сообщению по форме А прилагается дополнительный документ-сообщение по форме В. Основным содержанием формы В является:

- перечень конкретных несоответствий, относящихся к судовым документам, к судну и его оборудованию и к экипажу;
- указания на конкретные конвенционные правила, к которым относятся выявленные несоответствия (этот столбец заполняется только в случаях задержания судов);
- предпринятые портовыми властями действия в отношении судна.

Таким образом, сообщение по форме В не является самостоятельным документом и, если оно оформляется, то всегда придается к сообщению по форме А. Поэтому капитан инспектируемого судна должен знать, что если в процессе инспекции на его судне выявлены несоответствия, приводящие к задержанию судна, то ему совместно с формой А должна быть вручена также форма В и в данном случае копии этих документов направляются также государству флага, в адрес признанной организации, осуществляющей надзорные функции в отношении судна (в основном, классификационные общества), и в ММО.

Если же, однако, характер выявленных несоответствий таков, что они не являются достаточными основаниями для задержания судна, но в данном порту их устранить невозможно, следует знать, что сведения о выявленных несоответствиях будут переданы в следующий порт захода судна для их устранения с последующей проверкой властями этого порта. Кроме того, эти сведения будут переданы государству флага и, при необходимости, признанной организации.

2.13.2. Сообщение о невыполнении требований Конвенции МАРПОЛ-73/78

Инспекции судов, предназначенных для перевозки нефти, а также вредных жидких веществ (ВЖВ) наливом, включают в себя дополнительные виды проверок, связанных с их специфическими оборудованием и эксплуатационными процедурами.

Отдельно выделяется оформление результатов расследования случаев загрязнения среды сбросами с судов. Такие случаи могут иметь место вдалеке от порта захода, иметь сравнительно большую давность, наблюдаться разными наблюдателями с проходящих судов и патрульных самолетов, фиксироваться с помощью различных средств и т.п. Поскольку установление каждого факта загрязняющего среду сброса должно опираться на систему подтверждений и доказательств, то для портовых властей расследование их представляет достаточно сложную проблему. Для расследования таких случаев портовые власти используют специально уполномоченных лиц, ими могут быть и инспекторы государства порта.

Сообщение об установленном факте нарушения судном правил сброса оформляется особым образом - в соответствии с форматом, приведенным в Дополнении 6. Это формат включает:

- атрибуты уведомляющей власти;
- «паспортные» данные судна, название классификационного общества, осуществляющего надзор за судном;
- место инцидента (место сброса);
- краткое пояснение к составлению сообщения;
- перечень документов, относящихся к доказательствам инцидента;
- фамилия и должность лица, уполномоченного для расследования.

Портовым властям предписывается, чтобы одна копия оформленного сообщения об установленном факте нарушения судном правил сброса была вручена капитану этого судна, а вторая копия - по возможности, быстро была направлена государству флага для принятия мер к нарушителю. На практике, однако, часто бывает так, что в порту захода первым следствием установленного факта сброса является инспекция судна со стороны портовых властей с целью выяснения причин сброса (неисправность или отсутствие относящегося оборудования, неправильные действия экипажа и т.п.). Результат такой инспекции оформляется по формам А и В и к ним придается сообщение о сбросе и в данном случае капитану вручается копия всех документов.

2.13.3. Дополнительные замечания

Содержание данного раздела следует дополнить некоторыми деталями, имеющими отношение к оформленным актам (сообщениям) о результатах инспекции и о которых полезно знать на судне:

1) примечание к форме А. Сообщение об инспекции по форме А снабжено важным примечанием - этот документ выдается только с целью удостоверения факта проведенной инспекции судна. Он ни в коем случае не должен рассматриваться как еще одно доказательство мореходности судна сверх свидетельств, которые судно обязано иметь на борту. Естественно, поэтому, что при отсутствии или утрате действия какого-либо из основных судовых свидетельств, все попытки представить акт об инспекции по форме А (даже, если в нем будет

отмечено отсутствие несоответствий), как что-то заменяющее утраченное свидетельство или как что-то подтверждающее мореходное состояние судна, окажутся тщетными;

2) хранение сообщений об инспекциях. Выше отмечалось, что сообщения о предшествовавших инспекциях судна входят в перечень документов, предъявляемых в обязательном порядке для проверки при очередной инспекции. Следовательно, командование судна должно обеспечить аккуратную подборку этих сообщений и их надлежащее хранение совместно с другими важнейшими судовыми бумагами.

2.14. Применяемые к судам санкции

2.14.1. Разновидность применяемых к судну санкций

В зависимости от результатов инспекции судну может быть предоставлена свободная практика (если несоответствий конвенционным требованиям не выявлено), либо к нему применяются санкции, имеющие главной целью устранение выявленных несоответствий с тем, чтобы исключить угрозу для безопасности плавания этого судна, его экипажа и окружающей среды.

В отношении судов, не выполняющих требований конвенций, существует несколько разновидностей санкций:

ограничение свободной практики - разрешение при определенных условиях на переход судна только до следующего порта захода;

приостановление производственных операций на судне в данном порту;

задержание судна в порту;

запрещение судну входить в порт или подходить к прибрежным терминалам, расположенным в зоне юрисдикции государства порта;

передача материалов о нарушении конвенционных требований в отношении сброса нефти или вредных жидких веществ государству флага или в судебные инстанции.

Ответственность за принятие тех или иных санкций несет государство порта.

Еще более сложным представляется случай, когда в порту инспекции устранить недостатки не представляется возможным, а сами недостатки из-за большого риска в отношении безопасности исключают получение разрешения выхода в море даже на разовый переход. Санкцией в отношении такого судна является по сути дела его задержание в порту до принятия индивидуального решения о его судьбе. Поэтому целесообразным шагом со стороны судового командования будет, на основе предварительного обсуждения возможных решений с инспектором и администрацией порта, вызов на место представителей судовладельца (в том числе и юриста, если нужно), официальных представителей государства флага (работников консульства) и пред-

ставителей признанной организации, осуществляющей технический надзор за эксплуатацией судна.

2.14.2. Приостановление производственных операций

В результате инспекции могут быть выявлены несоответствия, не относящиеся к числу тех, что препятствуют выпуску судна в море, но становятся опасными при производстве каких-либо производственных операций в порту. К подобным несоответствиям могут относиться, например, невозможность обеспечения надлежащей работы или обслуживания технических средств, систем или механизмов для погрузо-разгрузочных работ, для зачистки и мойки танков и трюмов, для обеспечения нормального функционирования системы инертного газа, невозможность выполнения правил по приему и сбросу балласта, по сбросу остатков и мусора, невозможность выполнения правил перевозки опасных грузов и т.п. В качестве санкций к судну при обнаружении на нем упомянутых несоответствий портовые власти применяют запрещение выполнения операций до устранения недостатков. Эта санкция под названием «Приостановление производственных операций» фиксируется в столбце «Предпринятые действия» формы В, которая (совместно с формой А) вручается капитану после инспекции.

При применении санкции «Приостановление производственных операций» формально судно в порту не задерживается и может покинуть его, когда угодно. Однако, прекращение операций может не только значительно увеличить время пребывания судна в порту и привести к нарушению планаграфика его работы, но при выявлении крупных недостатков может быть поставлена под сомнение сама цель захода судна в порт. Под кажущейся «мягкостью» названия эта санкция имеет жесткую подоплеку - она практически равносильна задержанию судна до устранения недостатков.

2.14.3. Задержание судна

Этот вид санкции является основным в практике государственного контроля иностранных судов государством порта.

Согласно п. 1.6.3: «Процедур контроля...»

«Задержание: действия по вмешательству, предпринимаемые государством порта, когда состояние судна и его экипаж в существенной степени не отвечают применимым конвенциям, для обеспечения того, чтобы судно не уходило до тех пор, пока оно не сможет выйти в море, не представляя опасности для судна или находящихся на нем людей или не представляя чрезмерной угрозы причинения ущерба морской среде».

При внимательном чтении приведенного определения можно заметить, что, во-первых, данная санкция базируется на факте выявления в результате инспекции серьезных несоответствий конвенционным требованиям и на факте констатации опасности этих несоответствий для плавания, а целью санк-

ции является принуждение судна провести профилактические мероприятия по уменьшению этой опасности.

Ответственность за обоснованность применения рассматриваемой санкции всецело остается за портовыми властями (в частности и главным образом - за инспектором); необоснованность ее применения дает судну право на формальное предъявление претензий и даже на требования о компенсационных возмещениях за ущерб, связанный с приостановлением деятельности судна и возможными расходами. Это обстоятельство всегда довлеет над инспектором и на судне его также полезно иногда учитывать.

Решение о применении санкции задержания должно быть зафиксировано в форме В донесения об инспекции, которая (совместно с формой А) вручается капитану. Но прежде чем информировать судовладельца о наложении санкций капитану целесообразно получить от инспектора все относящиеся к делу разъяснения и согласовать с ним характер действий (стремясь максимально снизить расходы, объемы, время и т.п.), необходимых для снятия санкций и приостановления судну свободной практики.

Инспектор обязан с пониманием отнестись к этому, как ему это четко предписывается (п. 2.6.8 резолюции А.787)

«Поскольку задержание судна является серьезной проблемой, затрагивающей многие вопросы, для инспектора может быть весьма полезным действовать с другими заинтересованными сторонами. Например, сотрудник может предложить представителям судовладельца дать предложения об исправлении ситуации. Инспектор может также рассмотреть вопрос о сотрудничестве с представителями или признанными организациями Администрации государства флага, ответственными за выдачу соответствующих свидетельств, и проведении с ними консультаций относительно их согласия с предложениями судовладельца и их возможных дополнительных требований. Без какого-либо ограничения полномочий инспектора привлечение других сторон может привести к повышению безопасности судна, избежать последующих споров, относящихся к обстоятельствам задержания, и оказаться полезным в случае разбирательства, касающегося «необоснованной отсрочкой отхода судна...».

2.14.4. Запрещение судну на заход в порт

При осуществлении деятельности портового контроля имеют место случаи, когда государство порта не разрешает иностранному судну заход в порт или подход к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией этого государства порта. Такие санкции, в прошлом достаточно редкие, в настоящее время практикуются с возрастающей частотой и, как правило, относятся к судам, техническое состояние которых в значительной степени не соответствует конвенционным требованиям и, по мнению властей, эксплуатационные операции с такими судами (с учетом находящегося на них груза) в

порту или у терминалов, будут представлять реальную опасность для порта (терминала) и их акваторий.

О запрещении судну захода в порт портовые власти обязаны уведомить капитана, указав причины запрещения и другие обстоятельства. В свою очередь, капитану следует немедленно связаться с судовладельцем (оператором, фрахтователем) и ожидать распоряжений о дальнейших действиях.

2.14.5. Санкции к судну, нарушившему правила Конвенции МАРПОЛ в отношении сброса

Выявлены несоответствия конвенционным требованиям, но факт нарушения правил сброса не подтвердился. Капитану вручаются копии форм А и В, судно объявляется задержанным до устранения недостатков.

В результате инспекции несоответствий не выявлено, однако факт сброса в море нефти или вредных жидких веществ подтвердился; капитану вручаются копия формы А и копия формата о нарушении МАРПОЛ с прилагаемыми документами. Одновременно материалы расследования направляются государству флага судна для судебного разбирательства по законам этой страны, либо, если сброс был произведен в водах государства порта, материалы расследования могут быть направлены в судебные органы государства порта. Действия судна должны состоять в немедленном извещении о случившемся судовладельца (оператора, фрахтователя) для своевременного подключения к разбирательству юристов компании, а также в изысканиях обстоятельств, смягчающих или исключающих вину судна. Санкции в отношении судна нарушителя определяет суд.

Выявлены несоответствия конвенционным требованиям и подтвержден факт нарушения правил в отношении сброса. Капитану вручаются копии всех материалов (формы А и В, формат расследования с приложениями), судно объявляется задержанным до устранения недостатков, материалы по расследованию сброса передаются (как указано выше) в судебные органы.

3. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ ЗАГРЯЗНЕНИЯ (МКУБ)

4 ноября 1993 года на восемнадцатой Ассамблее ММО (резолюция А.741(18)) был принят МКУБ.

С 1 июля 1998 года МКУБ вошел в силу. Правовой основой Международного Кодекса явилось его включение в Конвенцию СОЛАС в виде новой IX главы в мае 1994 года.

Его требования стали распространяться на танкера, газовозы, химовозы, навалочные суда валовой вместимостью более 500 рег.т., а на все пассажирские и скоростные суда независимо от размера.

С 1 июля 2002 года требования МКУБ распространены на другие грузовые суда и морские подвижные буровые установки вместимостью 500 и более регистровых тонн. Введение МКУБ затрагивает Администрации флага, классификационные общества и судоходные компании.

МКУБ - это закон, защищающий море и окружающую среду, четко определяющий работу Компании.

МКУБ требует от судоходных компаний развития, улучшения и поддержания системы безопасного управления в строгом соответствии с определенными нормами. Соответствие компаний требованиям МКУБ является обязательным.

МКУБ требует, чтобы каждое судно было оценено и ему было выдано Свидетельство об управлении безопасностью (СвУБ). Кроме этого, береговая организация, ответственная за внедрение Кодекса, должна иметь Документ о соответствии (ДОС).

Ответственность за выдачу сертификатов возложена на Администрацию флага, которая регистрирует судно. Степень гибкости присутствует в Кодексе, который позволяет возложить ответственность за оценку и сертификацию на правительство или правительственный орган.

Резолюцией MSC.104(73) 05.12.2000 г. приняты поправки к МКУБ. Указанные поправки считаются принятыми 1 января 2002 г., если до этой даты более одной трети Договорившихся правительств Конвенции или Договорившихся правительств государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее пятидесяти процентов мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок.

С 1 июля 2002 года данные поправки вступили в силу. МКУБ стал состоять из двух частей: Часть А - "Внедрение" и Часть В - "Освидетельствование и проверка". Обе части включают в себя 16 глав, вместо принятых 4.11.93 г. 13 глав.

ЧАСТЬ А. ВНЕДРЕНИЕ

3.1. Общие положения

3.1.1. Определения

Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) означает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Ассамблеей и включающий возможные поправки, вносимые Организацией.

Компания означает владельца судна или любую другую организацию или лицо, такое, как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от судовладельца и которые при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Кодексом.

Администрация означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

Система управления безопасностью (СУБ) означает структурированную и оформленную документально систему, позволяющую персоналу Компании эффективно выполнять политику Компании в области безопасности и защиты окружающей среды.

Документ о соответствии (ДОС) означает документ, выданный Компании, отвечающей требованиям данного Кодекса.

Свидетельство об управлении безопасностью (СВУБ) означает документ, выданный судну и свидетельствующий о том, что Компания и ее управляющий персонал на судне действуют в соответствии с одобренной системой управления безопасностью (СУБ).

Объективное доказательство означает количественную или качественную информацию, записи или регистрацию фактов, относящиеся к безопасности или наличию или к выполнению какого-либо элемента СУБ, основанные на наблюдении, измерении или испытании и которые могут быть проверены.

Наблюдение означает зарегистрированный факт, сделанный в ходе аудиторской проверки управления безопасностью и подкрепленный объективным доказательством.

Несоответствие означает установленную ситуацию, в которой объективное доказательство указывает на невыполнение специфичного требования.

Существенное несоответствие означает выявленное отклонение, влекущее серьезную угрозу безопасности персонала или безопасности судна или серьезный риск для окружающей среды и которое требует немедленного устранения; также включает недостаток эффективного и систематического выполнения какого-либо требования данного Кодекса.

Ежегодная дата означает день и месяц каждого года, которые соот-

ветствуют дате истечения срока действия соответствующего документа или свидетельства.

Конвенция означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками.

3.1.2. Цели

Цели Международного кодекса по управлению безопасностью состоят в обеспечении безопасности на море, предотвращении несчастных случаев или гибели людей и избежании причинения ущерба окружающей среде, в частности морской среде и имуществу.

Цели Компании, связанные с управлением безопасностью должны, среди прочего:

- обеспечивать безопасную практику эксплуатации судов и безопасные для человека условия труда;
- обеспечивать защиту от всех выявленных рисков; и
- постоянно улучшать навыки берегового и судового персонала, относящиеся к управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, связанным как с безопасностью, так и с защитой окружающей среды.

Система управления безопасностью должна ***обеспечивать;***

- выполнение обязательных норм и правил; и
- чтобы принимались во внимание применимые кодексы, руководства и стандарты, рекомендованные Организацией, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской отрасли.

3.1.3. Применение

Требования настоящего Кодекса могут ***применяться*** ко всем судам.

3.1.4. Функциональные требования к системе управления безопасностью

Каждая Компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью, которая включает следующие функциональные требования:

1) политику в области безопасности и защиты окружающей среды;
2) инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды согласно соответствующему международному праву и законодательству государства флага;
3) установленный объем полномочий и линии связи между персоналом на берегу и на судне, а также внутренней связи;

4) порядок передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений настоящего Кодекса;
5) порядок подготовки к аварийным ситуациям и действий по их устранению; и
6) порядок проведения внутренних проверок и обзора управления.

3.2. Политика в области безопасности и защиты окружающей среды

Компания должна выработать политику в области безопасности и защиты окружающей среды, которая предусматривает пути достижения целей.

Компания должна обеспечить реализацию и проведение этой политики персоналом, как в море, так и на берегу и на всех уровнях организации.

Компания должна выработать политику в области безопасности и защиты окружающей среды, которая предусматривает пути достижения целей.

Компания должна обеспечить реализацию и проведение этой политики персоналом, как в море, так и на берегу и на всех уровнях организации.

Политика и цели Компании, относящиеся к безопасному управлению судном и мерам предотвращения загрязнения окружающей среды, должны быть определены и задокументированы. Политика должна адресовать цели Кодекса на обеспечение безопасности в море, предотвращение человеческого травматизма или потери жизни, избежание ущерба окружающей среде и собственности.

Кодекс устанавливает следующие цели, относящиеся к СУБ:

- обеспечение безопасной практики в управлении судном и безопасности для окружающей среды;
- обеспечение защиты от всех выявленных рисков;
- постоянно улучшать умение персонала по управлению безопасностью на берегу и на судне, включая подготовку к аварийным ситуациям, относящимся как к безопасности, так и к защите окружающей среды.

Компания должна разработать практические методы, согласно которым указанные цели могут быть достигнуты. Можно допустить, что существующая практика проверки безопасности будет улучшена. Безопасная рабочая окружающая среда должна включать нормальные и ненормальные условия, как на море, так и на берегу.

3.3. Ответственность и полномочия Компании

1. Если ответственным за эксплуатацию судна является лицо иное, чем судовладелец, судовладелец должен сообщить Администрации полное имя и подробные данные об этом лице.

2. Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и

проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающей на них влияние, и оформить это в виде документов.

3. Компания несет ответственность за обеспечение того, чтобы были предусмотрены достаточные ресурсы и поддержка с берега, с тем, чтобы назначенное лицо или лица могли выполнять свои обязанности.

Требования начинаются с определения необходимости установления - кто отвечает за эксплуатацию судна, т.е. судовладелец или управляющий судном, полномочия и взаимоотношения всего персонала, который руководит, выполняет и проверяет работу, относящуюся к безопасности и предотвращению загрязнения, которая определена и подтверждена. В этом будет задействовано большинство персонала на берегу, судах, лишь малая часть служащих может быть не задействована в СУБ.

Практически все это требует четкой подготовки всего старшего и среднего руководства, командного состава, суперинтендантов и назначенного лица (лиц), находящихся на берегу. На борту судна все офицеры, боцман, члены экипажа выполняют задачи и операции, которые могут повлиять на безопасность или предотвращение загрязнения. Ответственность и полномочия такого персонала, который руководит или проверяет деятельность, влияющую на безопасность, должна быть четко описана и задокументирована. СУБ может быть подтверждена положением с детальным описанием работ.

3.4. Назначенное лицо (лица)

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между Компанией и находящимися на суднах лицами, каждая компания, соответственно должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющих прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. Ответственность и полномочия назначенного лица или лиц должны включать контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечения предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи на берегу по мере необходимости.

Связь между судном и руководством берега может быть показана на организационных картах и подтверждена хорошо задокументированными процедурами и описаниями работ.

Потенциальной проблемой для капитана судна или управляющего является обеспечение необходимой документацией для демонстрации того, что Компания тщательно изучает и выполняет все, что связано с безопасностью и предотвращением загрязнения, и что с берега поддержка и адекватные меры существуют.

Для того, чтобы назначенное лицо (лица) выполняло(и) эффективную роль, необходимо, чтобы оно (они) обладало(и):

- необходимой квалификацией и опытом;
- обязательствами перед СУБ Компании;
- правами и организационной свободой для обеспечения политики и целей СУБ;
- иметь доступ к информации и влияние в Компании;
- уметь эффективно общаться на всех уровнях;
- обладать инициативой, чтобы внедрять в СУБ незапланированные аудиторские проверки, если это необходимо.

СУБ должна обеспечить соответствующее общение и обратную связь для назначенного лица (лиц), обеспечение необходимой информацией для выполнения эффективных действий по контролю.

Документы и данные, которые могут считаться ключевыми:

- рапорты о проверке безопасности;
- судовой журнал;
- машинный журнал;
- рапорты о несоответствиях;
- рапорты о несчастных случаях и авариях;
- рапорты о внутренних и международных аудиторских проверках;
- рапорты о недостатках;
- класс кренования;
- минуты радиомолчания;
- отчеты капитанов по СУБ.

Ответственность и полномочия назначенного лица (лиц) не нужно путать с представителем руководства.

3.5. Ответственность и полномочия капитана

1. Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:

- реализации политики компании в области безопасности и защиты окружающей среды;
- побуждение экипажа к соблюдению этой политики;
- издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме;
- проверки выполнения предъявляемых требований, и
- пересмотр СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления.

2. Компания должна обеспечить, чтобы СУБ, применяемая на судне, содержала, четкое подтверждение полномочий капитана. Компания должна установить в СУБ, что капитан обладает основными полномочиями и ответственностью для принятия решений относительно безопасности и предотвращения загрязнения, а также для обращения к компании с просьбой об оказании необходимой помощи.

Кодекс вновь подчеркивает тот факт, что капитан имеет преимущественную ответственность и полномочия принимать решения относительно мер безопасности и предупреждения загрязнения.

Резолюция ММО А.443(XI): *"ММО предложило правительствам принять необходимые меры для защиты капитана судна, надлежащим образом выполняющего свои обязанности в отношении безопасности на море и защиты морской среды, посредством того, чтобы:*

а) судовладелец, фрахтователь или любое другое лицо не стесняли действий капитана в отношении принятия в этой области любого решения, которое он считает необходимым согласно своему профессиональному опыту;

б) капитан был защищен соответствующими положениями, включая право обжалования, содержащимися, в частности, в национальном законодательстве, коллективных или трудовых договорах, от необоснованного увольнения или других несправедливых действий со стороны владельца, фрахтователя или любого другого лица в связи с надлежащим выполнением капитаном судна своих обязанностей согласно своему профессиональному опыту".

3.6. Ресурсы и персонал

Компания должна обеспечить, чтобы капитан:

1) имел надлежащую квалификацию для управления судном;
2) был полностью осведомлен о СУБ компании, и
3) получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.

Компания должна обеспечить, чтобы каждое судно было укомплектовано квалифицированными, дипломированными и годными в медицинском отношении моряками согласно международным и национальным требованиям.

Компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление персонала и персонала, переведенного на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на него обязанностями. Должны быть определены, оформлены в виде документов и представлены экипажу инструкции, с которыми необходимо ознакомиться до выхода в море.

Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, связанный с СУБ компании, надлежащим образом понимал соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства.

Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур для определения любой подготовки, которая может потребоваться для обеспечения СУБ, а также обеспечить такую подготовку всего соответствующего персонала.

Компания должна установить процедуры, обеспечивающие получение судовым персоналом соответствующей информации о СУБ на рабочем языке или языках, которые он понимает.

Компания должна обеспечить, чтобы судовой персонал был способен эффективно общаться при выполнении им своих обязанностей, относящихся к СУБ.

3.7. Разработка планов проведения операций на судах

Компания должна установить процедуры подготовки планов и инструкций, включая перечни контрольных проверок, в зависимости от случая, относительно проведения ключевых операций на судне, касающихся безопасности судна и предотвращения загрязнения. Различные связанные с этим задачи должны быть определены и поручены квалифицированному персоналу.

В обязанности Компании входит установление, какие операции являются ключевыми, а затем и разработка инструкций по контролю определенной деятельности.

Руководство по применению МКУБ, выпущенное совместно с Международной судоходной палатой и Международной судоходной федерацией предлагает Компаниям рассматривать судовые операции, относящиеся к безопасности, как две основные категории:

Специальные судовые операции.

Операции, в которых необходимо прилежание, для того чтобы снизить риск их возникновения и последствий аварий или опасных ситуаций;

Критические судовые операции.

Те операции, в которых ошибка может немедленно вызвать аварию или непосредственно угрожать людям, окружающей среде или судну.

Руководства обеспечивают определение и примеры этих категорий. Во всех примерах различные задачи должны быть поручены *квалифицированному персоналу.*

3.8. Готовность к аварийной ситуации

Компания должна установить порядок выявления описания возможных аварийных ситуаций на судне и их устранение.

Компания должна составить программы учений экипажа и учебных отработок действий в условиях аварийной ситуации.

СУБ должна предусматривать мероприятия, обеспечивающие способность компании в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации, связанные с ее судами. Необходимо постоянное внимание для оказания помощи с берега.

Требование противостоять любой аварийной ситуации относится ко всей Компании, персоналу судна и берега. *Для этого необходимо вовлекать*

весь персонал с конкретными полномочиями в соответствующее обучение или сценарий.

Кодекс обязывает, в конечном итоге, Компании противостоять аварийным ситуациям, касающимся судна.

Поэтому является существенным, что такие потенциальные риски, как пожар, затопление, посадка на мель, столкновение и другие были определены, для них разработаны процедуры в соответствии с ситуацией, необходимые тренировки проведены и результаты их обсуждены ответственным за это персоналом.

Обычной практикой во многих Компаниях является наличие аварийных бригад, назначенных из числа офицеров, которые будут докладывать в офис в любое время, когда возникает тревога.

Команда должна состоять:

- из главного руководителя, который должен принимать решение от лица Компании;
- из назначенного лица (лиц), определенного(ых) Кодексом;
- из менеджера, специалиста флота, который знает текущую работу судов;
- из специалиста, который хорошо знает конструкцию, устройство и оборудование судна, такой как механик-суперинтендант;
- из специалиста, который обладает знаниями по всем видам грузов;
- их специалиста, который является экспертом в Договорах по перевозку (Чартер партия), претензиям по грузу и по страхованию;
- из специалиста, который имеет связи с различными юридическими органами, такими как: Агентство морской безопасности, Ллойд, Портовые власти, Спасательные и буксирные компании, команды, ответственные за загрязнение, Клуб ПИ энд Ай и другие подобные эксперты.

Отдельные помещения в офисе Компании должны быть отведены для нужд бригады, и они комплектуются телефонными линиями, мобильными телефонами, компьютерами, судовыми планами, чертежами, картами районов работы судов и всеми контактными номерами телефонов и факсов. Оснащение команды (бригады) должно быть известно всем в главном офисе, кто должен знать процедуру запуска команды в работу.

Очень важно, чтобы весь персонал, связанный с судами четко знал, кто и за что в команде отвечает. Все суда должны иметь полную информацию о членах аварийной команды и способах связи с ними.

3.9. Доклады о несоблюдении требований, авариях и опасных происшествиях и их анализ

СУБ должна включать процедуры, обеспечивающие передачу сообщений компании о случаях несоблюдения требований, авариях и опасных си-

туациях, их расследование и анализ с целью повышения безопасности и предотвращения загрязнения.

Компания должна установить порядок действий по устранению выявленных недостатков.

Это требование - ключ к исполнительской функции назначенного лица (лиц) на берегу. В обязанности капитана входит давать информацию о всех случаях в море.

Отчеты обеспечивают вклад в определение эффективности и соответствия. Это позволит проанализировать положения, которые необходимо выполнить. Корректирующие и предупредительные меры должны быть назначены ответственным персоналом, и определена эффективность СУБ Компании.

Правильно внедренное требование должно улучшить способность и действительное состояние оборудования судов. Кодекс требует, чтобы были разработаны процедуры для отчетов, расследований и анализов несоответствий, несчастных случаев и аварийных ситуаций. Любое исправительное действие должно соответствовать подтвержденной документально процедуре.

3.10. Техническое обслуживание и ремонт судна и оборудования

Компания должна установить порядок обеспечения технического обслуживания и ремонта судна в соответствии с положениями соответствующих норм и правил и любыми дополнительными требованиями, которые могут быть установлены Компанией.

Для выполнения этих требований Компания должна обеспечить:

1) проведение инспекций через соответствующие промежутки времени;

2) передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна;

3) соответствующие действия по устранению недостатков, и

4) регистрацию этих действий.

Компания должна установить процедуры в СУБ для определения оборудования и технических систем, внезапный отказ которых может создавать опасные ситуации. СУБ должна предусматривать конкретные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования или систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или технических систем, которые не используются на постоянной основе.

Процедуры требуются для обеспечения того, что судно поддерживается в соответствии с действующими правилами, положениями и любыми дополнительными требованиями. "Дополнения" могут определяться Компанией или требоваться условиями управленческого соглашения.

Чтобы удовлетворять требованиям, Компания должна обеспечить, что:

- проверки проводятся через необходимые промежутки времени;
- отчеты о несоответствиях предоставляются;

- исправительные действия предпринимаются;
- записи сохраняются.

Несоответствие, относящееся к поддержанию оборудования в рабочем состоянии, может включать неверное получение запчастей, запчасти с дефектом, незапланированные или непредвиденные поломки, неисправные запчасти, обнаруженные во время проверки и испытания.

Процедуры также требуют определить оборудование и системы судна, внезапная поломка которых может привести к аварийной ситуации.

Они должны включать:

- основные гребные устройства;
- устройства по управлению судна;
- навигационные запчасти;
- спасательные системы и оборудование;
- корпус;
- действующие клапаны и насосы.

Требования означают, что анализ степени опасности или риска должен быть выполнен Компанией. СУБ должна иметь меры, нацеленные на повышение надежности такого оборудования.

3.11. Документация

Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур контроля всех документов и данных, касающихся СУБ.

Компания должна обеспечить, чтобы:

1) действительные документы были доступны во всех соответствующих местах;

2) изменения, вносимые в документы, проверялись и одобрялись уполномоченным персоналом, и

3) своевременно изымались устаревшие документы.

Документы, используемые для описания и выполнения СУБ, могут называться "Руководство по управлению безопасностью". Документация должна оформляться в том виде, который Компания считает наиболее эффективным. Каждое судно должно иметь на борту всю документацию, относящуюся к этому судну.

3.12. Проверка, обзор и оценка, осуществляемые Компанией

Компания должна проводить внутренние ревизии безопасности в целях проверки соответствия мероприятий в области безопасности и предотвращения загрязнения требованиям СУБ.

Компания должна периодически оценивать эффективность СУБ и при необходимости, пересматривать СУБ в соответствии с процедурами, установленными Компанией.

Ревизии и возможные меры по устранению недостатков должны осуществляться в соответствии с процедурами, оформленными в виде документов.

Персонал, осуществляющий ревизии, должен быть независим от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера Компании.

Результаты ревизий и проверок должны доводиться до сведения всего персонала, ответственного за данный вид деятельности.

Управленческий персонал, ответственный за данный вид деятельности, должен своевременно принять меры по устранению обнаруженных недостатков.

ЧАСТЬ B. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ И ПРОВЕРКА

3.13. Освидетельствование и периодическая проверка

Судно эксплуатируется Компанией, получившей Документ о соответствии или Временный Документ о соответствии, относящийся к такому судну.

Документ о соответствии выдается Администрацией; организацией, признанной Администрацией; или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством Конвенции любой Компании, отвечающей требованиям данного Кодекса, на время, оговоренное Администрацией, но не превышающее пяти лет. Такой документ принимается как доказательство того, что Компания способна выполнять требования данного Кодекса.

Документ о соответствии действителен только в отношении тех типов судов, которые ясно указаны в документе. Такое указание должно основываться на тех типах судов, на которых основывается первоначальная проверка. Иные типы судов добавляются только после проверки способности Компании выполнять применимые к таким типам судов требования данного Кодекса.

Действительность Документа о соответствии подлежит ежегодной проверке Администрацией; или организацией, признанной Администрацией; или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством в течение трех месяцев до или после ежегодных дат.

Документ о соответствии изымается Администрацией или, по ее просьбе, Договаривающимся правительством, которое выдало документ, если ежегодная проверка не была запрошена, или имеется доказательство существенного несоответствия данному Кодексу.

Если документ о соответствии изымается, все связанные с ним Свидетельства об управлении безопасностью и/или Временные Свидетельства об управлении безопасностью должны также изыматься.

Экземпляр копии Документа о соответствии должен находиться на судне, чтобы капитан, по требованию, мог предъявить его для проверки Ад-

министрацией или организацией, признанной Администрацией, или для целей контроля. Экземпляр документа может не быть аутентичным или заверенным.

Свидетельство об управлении безопасностью выдается судну на время, не превышающее пяти лет Администрацией; или организацией, признанной Администрацией; или, по просьбе Администрации, - другим Договаривающимся правительством. Свидетельство об управлении безопасностью выдается после проверки того, что Компания и ее управленческий персонал на судне действуют в соответствии с одобренной СУБ. Такое свидетельство принимается как доказательство того, что судно отвечает требованиям данного Кодекса.

Действительность Свидетельства об управлении безопасностью подлежит, по меньшей мере, одной промежуточной проверке Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по требованию Администрации, другим Договаривающимся правительством. Если предусматривается только одна промежуточная проверка, а период действительности свидетельства об управлении безопасностью составляет пять лет, она проводится между второй и третьей ежегодной датой Свидетельства об управлении безопасностью.

Свидетельство об управлении безопасностью изымается Администрацией или, по требованию Администрации Договаривающимся правительством, которое выдало его, если промежуточная проверка не была запрошена, или имеется доказательство существенного несоответствия данному Кодексу. Если проверка при возобновлении документов завершена в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующих Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью, новые Документ или Свидетельство являются действительными с даты истечения срока действительности существующих Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью. Оригинал СВУБ хранится у капитана, а копия - у первого руководителя Компании.

3.14. Временное освидетельствование

1. Временный Документ о соответствии может выдаваться для облегчения первоначального внедрения данного Кодекса, когда:

- Компания только образовалась; или
- новые типы судов подлежат добавлению к существующему Документу о соответствии, после проверки того, что Компания имеет систему управления безопасностью, которая отвечает целям пункта 1.2.3 данного Кодекса, при условии, что Компания предъявила планы внедрения системы управления безопасностью, отвечающей всем требованиям данного Кодекса в период действительности Временного документа о соответствии. Такой Временный Документ о соответствии выдается на срок, не превышающий 12 меся-

цев Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством. Экземпляр копии Временного Документа о соответствии должен находиться на судне, чтобы капитан, по требованию мог предъявить его для проверки Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или для целей контроля, упомянутого в правиле IX/6.2 Конвенции. Экземпляр документа может не быть аутентичным или заверенным.

2. Временное Свидетельство об управлении безопасностью может выдаваться:

- новым судам, поступающим в Компанию;
- когда Компания принимает ответственность за эксплуатацию судна, которое является новым для Компании; или
- когда судно меняет флаг.

Такое Временное Свидетельство об управлении безопасностью выдается на срок, не превышающий 6 месяцев Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или по просьбе Администрации другим Договаривающимся правительством.

3. Администрация или по просьбе Администрации, другое Договаривающееся правительство может, в особых случаях, продлить действительность Временного Свидетельства об управлении безопасностью на следующий срок, не превышающий 6 месяцев.

4. Временное Свидетельство об управлении безопасностью может выдаваться после проверки того, что:

- Документ о соответствии или Временный Документ о соответствии относится к данному судну;
- СУБ, предусмотренная Компанией для соответствующего судна, включает ключевые элементы данного Кодекса и была оценена в ходе аудиторской проверки для выдачи Документа о соответствии или предъявлена для получения Временного Документа о соответствии;
- Компания запланировала аудиторскую проверку судна в пределах трех месяцев;
- капитан и командный состав знают СУБ и плановые меры по ее внедрению;
- инструкции, определенные как наиболее важные, предоставлены до выхода в рейс; и
- соответствующая информация о СУБ имеется на рабочем языке судна или на языках, понятных судовому персоналу.

3.15. Проверка

Все проверки, требуемые положениями данного Кодекса, выполняются в соответствии с процедурами, приемлемыми для Администрации.

Надзор за СУБ Компании производится Классификационным обществом в соответствии с положениями Резолюции А.788(19) "Руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями".

Надзор за СУБ Компании осуществляется аудиторами Клдассификационного общества в плановом и внеплановом режимах в форме освидетельствований:

П л а н о в ы е:

1) периодическое освидетельствование Компании;

2) промежуточное освидетельствование судна;

3) возобновляющее освидетельствование.

В н е п л а н о в ы е:

1) дополнительное освидетельствование.

Периодическое освидетельствование Компании производится для подтверждения срока действия ДОС.

Целью периодического освидетельствования Компании является проверка эффективности функционирования СУБ.

Периодическое освидетельствование производится ежегодно в период 3-х месяцев до или после установленной ежегодной даты действия ДОС.

В период действия ДОС (5 лет) все филиалы Компании должны быть предъявлены к освидетельствованию.

Промежуточное освидетельствование судна производится для поддержания срока действия СвУБ.

Целью промежуточного освидетельствования является проверка эффективности функционирования СУБ на судне и того, что внесенные изменения соответствуют требованиям МКУБ.

Промежуточное освидетельствование производится между вторым и третьим годами периода действия СвУБ.

Возобновляющее освидетельствование производится для того, чтобы удостовериться, что все элементы СУБ соответствуют требованиям МКУБ.

Возобновляющее освидетельствование производится в объеме и в соответствии с требованиями первоначального освидетельствования.

Возобновляющее освидетельствование производится в период 6-ти месяцев до установленной даты окончания действия ДОС и/или СвУБ.

По результатам возобновляющего освидетельствования выдаются новые ДОС и СвУБ.

Дополнительное освидетельствование производится в следующих случаях:

1) для подтверждения устранения несоответствий, выявленных в период проведения предыдущего освидетельствования;

2) внесения изменений в СУБ;

3) при аварийных случаях с судами или в случае загрязнения окружающей среды, а также при несчастных случаях с персоналом.

Объем дополнительного освидетельствования и порядок его проведения определяются в зависимости от причины, по которой осуществляется освидетельствование.

Компания должна известить Классификационное общество и предъявить судно к дополнительному освидетельствованию без специаольного требования при:

1) авариях или несчастных случаях;

2) при внесении изменений в действующую СУБ.

3.16. Формы документов по МКУБ

Документ о соответствии, Свидетельство об управлении безопасностью, Временный Документ о соответствии и Временное Свидетельство об управлении безопасностью составляются по форме, соответствующей образцам, приведенным в Дополнении к данному Кодексу. Если использованный язык не является английским или французским, текст должен включать перевод на один из этих языков.

Дополнительно к требованиям пункта 13 типы судов, указанные в Документе о соответствии и Временном Документе о соответствии, могут иметь отметки, отражающие любые ограничения в эксплуатации судов, описанные в системе управления безопасностью.

ДОКУМЕНТ О СООТВЕТСТВИИ

(Герб страны) *(Государство)*

Документ №

Выдан на основании положений МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

По уполномочию Правительства_____
(название государства)

_____
(уполномоченное лицо или организация)

Наименование и адрес Компании .....……..
……..……
(см. пункт 1.1.2 МКУБ)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что система управления безопасностью Компании прошла аудиторскую проверку и что она соответствует требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ), предъявляемым к типам судов, перечисленных ниже (ненужное зачеркнуть):

Пассажирское судно
Пассажирское высокоскоростное судно
Грузовое высокоскоростное судно
Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Морская передвижная буровая установка
Иное грузовое судно

Настоящий Документ о соответствии действителен до .....…..…….. при условии проведения периодических проверок.

Выдан в ....…….....
(Место выдачи документа)

Дата выдачи .....… …….
(Подпись надлежащим образом уполномоченного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп организации, выдавшей документ)

Документ №

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНОЙ ПРОВЕРКИ

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что во время периодической проверки в соответствии с правилом IX/6.1 Конвенции установлено, что система управления безопасностью соответствует требованиям МКУБ.

1-я ЕЖЕГОДНАЯ ПРОВЕРКА

Подписано ..…….....……
(Подпись уполномоченного лица)

Место: ...…….....
Дата: .....……..….

2-я ЕЖЕГОДНАЯ ПРОВЕРКА

Подписано ..…….....……
(Подпись уполномоченного лица)

Место: ...…….....
Дата: .....……..….

3-я ЕЖЕГОДНАЯ ПРОВЕРКА

Подписано ..…….....……
(Подпись уполномоченного лица)

Место: ...…….....
Дата: .....……..….

4-я ЕЖЕГОДНАЯ ПРОВЕРКА

Подписано ..…….....……
(Подпись уполномоченного лица)

Место: ...…….....
Дата: .....……..….

ВРЕМЕННЫЙ ДОКУМЕНТ О СООТВЕТСТВИИ

(Герб страны) *(Государство)*

Свидетельство №

Выдано на основании положений МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

По уполномочию Правительства_____
(название государства)

_____
(уполномоченное лицо или организация)

Наименование и адрес Компании .....……...
……
(см. пункт 1.1.2 МКУБ)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что система управления безопасностью Компании признана как отвечающая целям пункта 1.2.3 Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ) в отношении типов судов, перечисленных ниже (ненужное зачеркнуть):

Пассажирское судно
Пассажирское высокоскоростное судно
Грузовое высокоскоростное судно
Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Морская передвижная буровая установка
Иное грузовое судно

Настоящий Документ о соответствии действителен до .....……..……

Выдан в ...….....
(Место выдачи документа)

Дата выдачи .....… …….
(Подпись надлежащим образом уполномоченного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп организации, выдавшей документ)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРИОДИЧЕСКОЙ ПРОВЕРКИ ИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что в соответствии с правилом IX/6.1 Конвенции периодической проверкой установлено, что система управления безопасностью соответствует требованиям МКУБ.

ПРОМЕЖУТОЧНАЯ ПРОВЕРКА
(выполняется в период между второй и третьей ежегодной датой)

Подписано: .....
(Подпись уполномоченного лица)

Место …….....
Дата .....……...

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА*

Подписано: .....……...
(Подпись уполномоченного лица)

Место …….....
Дата .....……...

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА*

Подписано: .....……...
(Подпись уполномоченного лица)

Место …….....
Дата .....……...

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА*

Подписано: .....……...
(Подпись уполномоченного лица)

Место …….....
Дата .....……...

---

* Если применимо.

СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ УПРАВЛЕНИИ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

(Герб страны) *(Государство)*

Свидетельство №

Выдано на основании положений МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

По уполномочию Правительства_____
(название государства)

_____
(уполномоченное лицо или организация)

Название судна: .....
Регистровый номер или позывной сигнал: .....
Порт приписки: .....
Тип судна* .....
Валовая вместимость: .....
Номер ИМО: .....
Наименование и адрес Компании: .....
(см. пункт 1.1.2 МКУБ)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что система управления безопасностью судна была подвергнута ревизии и что она соответствует требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ)** после проверки того, что Документ о соответствии, выданный Компании, применим к данному типу судна:

Настоящее Свидетельство об управлении безопасностью действительно до ... при условии проведения периодических проверок и действительности Документа о соответствии

Выдано в .....
(место выдачи документа)

Дата выдачи ....
(Подпись надлежащим образом уполномоченного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп организации, выдавшей документ)

---

* Указать тип судна, выбрав из следующих: пассажирское судно; пассажирское высокоскоростное судно; грузовое высокоскоростное судно; навалочное судно; нефтяной танкер; танкер-химовоз; газовоз; морская передвижная буровая установка; иное грузовое судно.

** Принят Организацией резолюцией А.741(18).

ВРЕМЕННЫЙ ДОКУМЕНТ О СООТВЕТСТВИИ

(Герб страны) *(Государство)*

Выдан на основании положений МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

По уполномочию правительства_____
(название государства)

_____
(уполномоченное лицо или организация)

Наименование и адрес Компании .....……..
……
(см. пункт 1.1.2 МКУБ)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что система управления безопасностью Компании признана как отвечающая целям пункта 1.2.3 Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ) в отношении типов судов, перечисленных ниже (ненужное зачеркнуть):

Пассажирское судно
Пассажирское высокоскоростное судно
Грузовое высокоскоростное судно
Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Морская передвижная буровая установка
Иное грузовое судно

Настоящий Документ о соответствии действителен до .....……

Выдан в .....
(Место выдачи документа)

Дата выдачи .....… ……
(Подпись надлежащим образом уполномоченного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп организации, выдавшей документ)

ВРЕМЕННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
ОБ УПРАВЛЕНИИ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

(Герб страны) *(Государство)*

Выдано на основании положений МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

По уполномочию Правительства_____
(название государства)

_____
(уполномоченное лицо или организация)

Название судна: ..…….....…….....……
Регистровый номер или позывной сигнал: …….....…….....
Порт приписки: .....…….....…….....
Тип судна* .....……..
Валовая вместимость: …….....…….....
Номер ИМО: .....……..….....……
Наименование и адрес Компании: ……..……..
(см. пункт 1.1.2 МКУБ)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что система управления безопасностью соответствует положениям пунктов 3.3.4 и 3.3.5 Руководства по внедрению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями**

Настоящее Временное свидетельство об управлении безопасностью действительно до .....

Выдано в …….....……
(место выдачи документа)

Дата выдачи .....……..……
(Подпись надлежащим образом уполномоченного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп организации, выдавшей документ)

Срок действия настоящего Временного свидетельства об управлении безопасностью продлен до .....……

Дата продления ..... …….....……

(Подпись надлежащим образом уполномоченного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп выдавшей организации)

---

[*] Указать тип судна, выбрав из следующих: пассажирское судно; пассажирское высокоскоростное судно; грузовое высокоскоростное судно; навалочное судно; нефтяной танкер; танкер-химовоз; газовоз; морская передвижная буровая установка; иное грузовое судно.

[**] Принят Организацией резолюцией А.741(18).

4. СОДЕРЖАНИЕ И ПРИМЕНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОКУМЕНТОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

4.1. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море - 1974 года (измененная Протоколом 1988 года к ней с поправками)

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, (modified by the Protocol of 1988 relating thereto, including Amendments)

4.1.1. История принятия Конвенции СОЛАС-74/88

20 января 1914 года в Лондоне была принята Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море (в ее работе участвовали представители 13 государств). Наряду с требованиями по безопасности мореплавания для всех судов Конвенция содержала нормы по делению пассажирских судов на водонепроницаемые отсеки, спасательным и противопожарным средствам. Впервые международным соглашением устанавливалось требование о радиотелеграфном оборудовании, показавшем свою важность при аварии "Титаника". Конвенция должна была вступить в силу в 1915 году, однако начавшаяся Мировая война сделала это невозможным.

В 1929 году в Лондоне была созвана конференция (на этот раз в ней участвовало 18 государств), на которой была принята новая Конвенция по охране человеческой жизни на море. Она в основном следовала Конвенции 1914 года, однако включала несколько новых правил. В качестве приложения к Конвенции приводились пересмотренные Правила предупреждения столкновения в море.

После Второй Мировой войны, учитывая дальнейшее развитие техники, в Лондоне в 1948 году была созвана очередная международная конференция, на которой принимается третья Конвенция. На этот раз она была значительно расширена и обновлена благодаря дальнейшему совершенствованию деления пассажирских судов на водонепроницаемые отсеки, установлению стандартов остойчивости, делению судов на отсеки огнестойкости переборками и др. Было введено свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению. В Конвенцию была включена отдельная глава о перевозке зерна и опасных грузов, были также пересмотрены и Правила предупреждения столкновения судов в море. Конференция, исходя из фактов создания ММО, пришла к выводу, что в дальнейшем периодические пересмотры Конвенции будут осуществляться под эгидой Организации (ММО).

Было ясно, что лучше принять полностью новую Конвенцию, чем вносить изменения в старую. Таким образом, конференция 1960 года (в которой участвовали 55 государств) стала первой конференцией Организации. Кон-

ференция приняла Конвенцию по охране человеческой жизни на море 1960 года, в которую вошли многочисленные технические улучшения.

Отражая тенденцию к повышению безопасности грузовых судов, получившую начало в СОЛАС-48, многие меры безопасности, которые относились к пассажирским судам, теперь были распространены и на грузовые суда. Были пересмотрены требования к радиооборудованию; в главу по спасательным средствам было включено положение о спасательных плотах, которые при определенных обстоятельствах могли бы рассматриваться в качестве частичной замены спасательных шлюпок. Были пересмотрены правила, относящиеся к конструкции и пожарной безопасности, перевозке зерна и опасных грузов, а также включена глава, содержащая требования к ядерным судам. Конференция приняла многочисленные резолюции, среди которых можно отметить просьбу к ММО о разработке Международного кодекса морской перевозки опасных грузов. Конференция полагала, что СОЛАС-60 после вступления в силу (это произошло в мае 1965 года) будет систематически пересматриваться под эгидой ММО в соответствии с процедурой, определенной Конвенцией. В 1966 году были одобрены первые поправки (к Главе II, относящиеся к специальным мерам пожарной защиты для пассажирских судов); в 1967 году одобрены шесть поправок (меры пожарной защиты, спасательные средства определенных танкеров и грузовых судов и т.д.), в 1968 году - поправки к Главе V (новые требования к судовому навигационному оборудованию, использованию автоматических систем управления к спецификациям для спасательных буев и жилетов, судовому радиооборудованию и др., в 1971 году - изменения к правилам, относящиеся к радиотелеграфии и радиотелефонии и условиям установления путей движения судов, в 1973 году - поправки, относящиеся к спасательным средствам, радиотелефонной вахте, лоцманским трапам и т.д.

К сожалению, судьба всех этих поправок была одинакова - они никогда в силу не вступили. Поэтому было принято решение разработать новую Конвенцию, которая не только включала бы в себя указанные поправки, но и новую процедуру их принятия и вступления в силу.

В конференции, состоявшейся в Лондоне с 21 октября по 1 ноября 1974 года, приняли участие представители 71 государства. 1 ноября была одобрена новая Конвенция - Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года. Она была изменена и дополнена Протоколом, принятым 17 февраля 1978 года. Конвенция вступила в силу 28 мая 1980 года и в отношении между договаривающимися правительствами заменила Международную Конвенцию по охране человеческой жизни на море 1960 года.

СОЛАС-74/78 - Приложение - Правила - состоял из общих положений и восьми глав: Конструкция - деление и остойчивость, механизмы и электрооборудование; Конструкция - противопожарная защита, обнаружение и тушение пожара; Спасательные средства; Радиосвязь; Безопасность мореплавания; Перевозка грузов; Перевозка опасных грузов; Ядерные суда. Нетрудно

заметить, что многие подкомитеты Комитета по безопасности на море (КБМ) получили свое название и мандат от этих глав.

Конвенция применяется ко всем морским торговым судам, совершающим международные коммерческие рейсы, в том числе:

- к пассажирским и высокоскоростным судам, независимо от размера, а к грузовым судам валовой вместимостью более 500.

СОЛАС не применяется к:

- военным кораблям и военным транспортам;
- грузовым судам валовой вместимостью менее 500;
- судам, не имеющим механических средств движения;
- деревянным судам примитивной конструкции;
- прогулочным яхтам, не занимающимся коммерческой перевозкой;
- рыболовным судам.

Был утвержден перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию.

После проверки и освидетельствования соответствующим судам выдаются: Свидетельство о безопасности пассажирского судна; Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции; Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению; Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию. Танкеры и другие суда, перевозящие нефть, должны иметь дополнения к свидетельствам о безопасности по конструкции и по оборудованию и снабжению. Ядерные суда должны также иметь Свидетельство о безопасности ядерного судна (пассажирского или грузового). Конвенция содержит норму, согласно которой государства - участники обязаны применять требования Конвенции и к судам государства, не являющихся сторонами СОЛАС, с тем чтобы такие суда не оказались в более благоприятном положении по сравнению с судами государств - участников.

Комитет по безопасности на море (КБМ) Международной морской организации (ММО) принял ряд поправок к Приложению к Конвенции СОЛАС-74. Ряд поправок был также принят Международными конференциями Договаривающихся правительств Конвенции.

На Международной Конференции по гармонизированной системе освидетельствования и оформления свидетельств 10 ноября 1988 года был принят Протокол 1988 года к СОЛАС-74 (Протокол-88) с поправками.

Содержащиеся в сводном тексте требования к конструкции, оборудованию и снабжению, применимы к судам, построенным до и после даты вступления в силу соответствующих поправок.

Следует обратить особое внимание на то, что поправки к требованиям Конвенции, измененные положениями Протокола-88, отражаются в соответствующих судовых свидетельствах. По этой причине, содержание свидетельств конкретного судна может отличаться от применимости конкретных требований к конкретному судну (построенному на конкретную дату).

Требования эксплуатационного характера (правила перевозки грузов, ведение записей, проведение учебных тревог и т.п.) распространяются на все суда, независимо от даты постройки.

Резолюцией MSC.31(63) 23 мая 1994 года были приняты Главы IX-XI к Конвенции СОЛАС-74.

Глава IX - "Управление безопасной эксплуатацией судов";

Глава X - "Меры безопасности для высокоскоростных судов";

Глава XI - "Специальные меры по повышению безопасности на море".

27 ноября 1997 года была принята Глава XII - "Дополнительные меры для судов, перевозящих наливочные грузы".

Поправки Протокола 1988 года к СОЛАС-74 вступили в силу 3 февраля 2000 года.

В настоящее время Конвенция СОЛАС-74/88 состоит из 13 статей, Протокола-88 (9 статей) и 12 глав.

4.1.2. ГЛАВА I - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ -GENERAL PROVISIONS

Часть A - Применение, определения и т.д.

1. Применение
2. Определения
3. Исключения
4. Изъятия
5. Равноценные замены

Часть B - Освидетельствования и свидетельства

6. Проверка и освидетельствование
7. Освидетельствования пассажирских судов
8. Освидетельствования спасательных средств и прочего оборудования и снабжения грузовых судов
9. Освидетельствования радиоустановок грузовых судов
10. Освидетельствования конструкции, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов
11. Поддержание состояния судна после освидетельствования
12. Выдача или подтверждение свидетельств
13. Выдача или подтверждение свидетельств другим правительством
14. Срок действия и действительность свидетельств
15. Форма свидетельств и перечней оборудования
16. Доступность свидетельств
17. Признание свидетельств
18. Приложение к свидетельству
19. Контроль
20. Преимущества

Часть C - Аварии

21. Аварии

В главе установлены сроки действия и действительности свидетельств:

Свидетельство о безопасности пассажирского судна должно выдаваться на срок, не превышающий 12 месяцев. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению и Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий 5 лет. Свидетельство об изъятии действует не дольше, чем свидетельство, к которому оно относится.

Если освидетельствование для возобновления свидетельства закончено после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до:

1) даты, не превышающей 12 месяцев с даты истечения срока действия существующего свидетельства - для пассажирского судна;
2) даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства - для грузового судна.

Если освидетельствование для возобновления свидетельства закончено более чем за 3 месяца до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до:

1) даты, не превышающей 12 месяцев с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства - для пассажирского судна;
2) даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства - для грузового судна.

Часть С "Аварии" предусматривает, что каждая Администрация обязуется проводить расследование любой аварии, произошедшей с любым из ее судов, к которому применяются положения настоящей Конвенции, если она считает, что такое расследование может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в настоящие правила.

Каждое Договаривающееся правительство обязуется передавать Организации информацию о результатах таких расследований. Никакие доклады или рекомендации, составленные Организацией на основе такой информации, не должны разглашать принадлежность или национальность причастных к этому судов, возлагать прямую или косвенную ответственность на какое-либо судно или лицо, либо подразумевать ее.

4.1.3. ГЛАВА II:
Глава II-1 Конструкция - деление на отсеки, остойчивость, механизмы и электрооборудование
Глава II-2 Конструкция - противопожарная защита, меры противопожарной безопасности и тушение пожара

На Конференции 1974 года было принято решение разделить Главу II две части: Главу II-1 Конструкция - деление на отсеки и остойчивость, механизмы и электрооборудование и Главу II-2 Конструкция - противопожарная защита, обнаружение и тушение пожара. Такое разделение в основном произошло вследствие увеличения норм в области пожарной безопасности.

Если специально не предусмотрено иное, данная глава, применяется к судам, построенным 1 июля 2002 года и после этой даты.

Если специально не предусмотрено иное, в отношении судов, построенных до 1 июля 2002 года, Администрация обеспечивает, чтобы выполнялись требования, применимые в Главе II-2 Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками в Резолюциях MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63) и MSC.57(67).

В начале 1978 года была созвана Международная конференция по безопасности танкеров и предотвращения загрязнения, которая 17 февраля приняла два Протокола, в том числе протокол 1978 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море.

На новых танкерах дедвейтом 20 тыс.т и более должна быть предусмотрена система тушения пожара инертным газом. Такая система становилась обязательной для существующих судов дедвейтом 70 тыс.т, перевозящих сырую нефть с 1 мая 1983 года и для судов дедвейтом 20-70 тыс.т с 1 мая 1985 года.

20 ноября 1981 года Комитет по безопасности на море впервые воспользовался новой процедурой внесения поправок и резолюцией MSC.1(XLV), и внес значительные изменения в СОЛАС. Поправки вступили в силу 7 сентября 1984 года. Что касается Глав II-1 и II-2, то они были заменены полностью.

В дальнейшем в Главу II Комитет неоднократно вносил поправки, используя упрощенную процедуру. Так, в 1988 году двумя резолюциями КБМ [MSC.11(55) и MSC.12(56)] были одобрены поправки, относящиеся к судам типа ро-ро. В этом же году Конференцией по ГМССБ были внесены поправки в Главу II-1, относящиеся к электрическим установкам, в 1989 году Резолюцией MSC.13(57) были внесены серьезные изменения в Главы II-1 и II-2; в 1990 году Резолюцией MSC.19(58) - в Главу II-1; в 1991 году Резолюцией MSC.22(59) - в Главу II-2; в 1992 году Резолюцией MSC.27(61) - в Главу II-1 и Главу II-2; в 1994 году Резолюцией MSC.31(63) - в Главу II-2; в 1996 году Резолюцией MSC.47(66) - в Главу II-1; в 1997 году Резолюцией MSC.57(67) - в Главы II-1 и II-2; в 1997 году - Резолюцией MSC.65(68) в Главу II-1 м в

1998 году Резолюцией MSC.69(69) - в Главу II-1. Конференция, состоявшаяся в ноябре 1995 года, внесла в Главу II-1 и Главу II-2 поправки, вытекающие из катастрофы парома "Эстония".

Первые поправки касались требований к остойчивости судов в поврежденном состоянии для существующих пассажирских судов типа ро-ро.

Конференция 1995 года внесла в Главу II-1 и Главу II-2 многочисленные поправки, направленные на повышение безопасности пассажирских паромов типа ро-ро. В частности, ко всем пассажирским паромам, построенным до 1992 года, будут применяться поправки, принятые в 1990 году. Установлены специальные требования к паромам, перевозящим 400 и более пассажиров, ужесточены требования к путям эвакуации и т.д.

Глава II-1 подразделяется на *Часть А* - Общие положения (Правила 1-3), *Часть В* - Деление на отсеки и остойчивость (Правила 4-25), *Часть В-1* - Деление на отсеки и остойчивость грузового судна в поврежденном состоянии (Правила 25-1 - 25-10), *Часть С* - Механизмы (Правила 26-39), *Часть Д* - Электрооборудование (Правила 40-45) и *Часть Е* - Дополнительные требования к безвахтенным машинным отделениям (Правила 46-54).

В ней определены требования к устройству, механическим и электрическим установкам всех типов и размеров морских судов.

Предусмотрены деление на отсеки, конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых переборок, нормы остойчивости для морских судов в неповрежденном и поврежденном состоянии.

Выставлены требования к осушительной системе, которая должна обеспечить эффективную откачку воды, при всех практически возможных условиях, из любого водонепроницаемого отсека и его осушение. В Главе II-1 перечислены требования к системам паропроводов, сжатого воздуха и вентиляции, к связи между ходовым мостиком и машинным отделением.

Также предусмотрены меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества и определены системы защиты.

Глава II-2 выставляет требования к пожарной защите и мерам противопожарной безопасности судов.

На всех судах для руководства лиц командного состава должны быть постоянно вывешены схемы общего расположения, на которых для каждой палубы должны быть четко показаны посты управления, различные пожарные секции, выгороженные перекрытиями класса "А", секции, выгороженные перекрытиями класса "В", включая элементы систем сигнализации обнаружения пожара, спринклерной установки, средств пожаротушения, путей доступа к различным отсекам, палубам и т.д., а также вентиляционной системы, включая расположение постов управления вентиляторами и заслонок, а также нумерацию вентиляторов, обслуживающих каждую секцию. Однако, по усмотрению Администрации, указанные выше сведения могут быть изложены в буклете, по одному экземпляру которого должно иметься у каждого лица командного состава и один экземпляр должен постоянно находиться в

доступном месте на судне. Схемы и буклеты должны постоянно обновляться, и любые изменения должны вноситься в них в кратчайшие сроки. Такие схемы и буклеты должны составляться на официальном языке государства флага судна. Если этот язык не является английским или французским, они должны содержать перевод на один их этих языков. Кроме того, в отдельной папке, хранящейся в легко доступном месте, должны находиться инструкции по техническому обслуживанию и применению всех судовых средств и установок тушения и ограничения распространения пожара.

Глава II-1 -Конструкция - устройство, деление на отсеки

Часть А - Общие положения

1. Применение
2. Определения
3. Определения, относящиеся к частям C, D и E

Часть А-1 - Устройство судов

3-1 Требования к устройству, механическим и электрическим установкам судов
3-2 Предотвращение коррозии балластных танков забортной воды
3-3 Безопасный доступ на носовую часть танкеров
3-4 Устройства аварийной буксировки танкеров
3-5 Использование в новых установках материалов, содержащих асбест

Часть В - Деление на отсеки и остойчивость

4. Предельная длина затопления пассажирских судов
5. Проницаемость для пассажирских судов
6. Допустимая длина отсеков пассажирских судов
7. Специальные требования, касающиеся деления на отсеки пассажирских судов
8. Остойчивость пассажирских судов в поврежденном состоянии

8-1 Остойчивость пассажирских судов ро-ро в поврежденном состоянии
8-2 Специальные требования для пассажирских судов ро-ро, перевозящих 400 человек и более
8-3 Специальные требования для пассажирских судов, перевозящих 400 человек и более, иных чем пассажирские суда ро-ро

9. Балластировка пассажирских судов
10. Переборки пиков и машинного помещения, туннели гребных валов и т.д. на пассажирских судах
11. Переборки пиков и машинного помещения и дейдвудные трубы на грузовых судах

12. Двойное дно на пассажирских судах
12-1 Двойное дно на грузовых судах, не являющихся танкерами
12-2 Доступ в помещения грузовой зоны нефтяных танкеров и навалочных судов
13. Назначение, нанесение и регистрация грузовых ватерлиний деления на отсеки на пассажирских судах
14. Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых переборок и т.п. на пассажирских и грузовых судах
15. Отверстия в водонепроницаемых переборках пассажирских судов
16. Пассажирские суда, перевозящие грузовые транспортные средства и сопровождающий персонал
17. Отверстия в наружной обшивке пассажирских судов, расположенные ниже палубы переборок
17-1 Отверстия в наружной обшивке ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах
18. Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых дверей, иллюминаторов и т.д. на пассажирских и грузовых судах
19. Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых палуб, шахт и т.д. на пассажирских и грузовых судах
20. Водонепроницаемость пассажирских судов выше предельной линии погружения
20-1 Закрытие грузовых дверей
20-2 Водонепроницаемость палубы ро-ро (палубы переборок) в отношении помещений, расположенных ниже
20-3 Доступ на палубы ро-ро
20-4 Закрытие переборок на палубе ро-ро
21. Осушительные средства
22. Информация об остойчивости пассажирских и грузовых судов
23. Схемы по борьбе за живучесть на пассажирских судах
23-1 Борьба за живучесть на грузовых судах
23-2 Водонепроницаемость корпуса и надстроек, меры по предотвращению повреждения и борьбе за живучесть судна
24. Маркировка, периодические учения по управлению и проверка водонепроницаемых дверей и т.д. на пассажирских судах
25. Записи в судовом журнале пассажирских судов

Часть B-1 - Деление на отсеки и остойчивость в поврежденном состоянии грузовых судов

25-1 Применение
25-2 Определения

25-3 Требуемый индекс деления на отсеки "R"
25-4 Достижимый индекс деления на отсеки "A"
25-5 Расчет фактора "pj"
25-6 Расчет фактора "sj"
25-7 Проницаемость
25-8 Информация об остойчивости
25-9 Отверстия водонепроницаемых переборок и внутренних палубах на грузовых судах
25-10 Наружные отверстия на грузовых судах

Часть C - Механические установки

26. Общие положения
27. Механизмы
28. Средства обеспечения заднего хода
29. Рулевой привод
30. Дополнительные требования к электрическим и электрогидравлическим рулевым приводам
31. Органы управления механизмами
32. Паровые котлы и системы питания котлов
33. Системы паропроводов
34. Системы сжатого воздуха
35. Системы вентиляции в машинных помещениях
36. Защита от шума
37. Связь между ходовым мостиком и машинным помещением
38. Сигнализация вызова механиков
39. Расположение аварийных установок на пассажирских судах

Часть D - Электрические установки

40. Общие положения
41. Основной источник электроэнергии и системы освещения
42. Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах
42-1 Дополнительное аварийное освещение на пассажирских судах ро-ро
43. Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах
44. Пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов

45. Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества

Часть E - Дополнительные требования для машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием

46. Общие положения
47. Меры предосторожности против пожара
48. Защита от затопления
49. Управление главными механизмами с ходового мостика
50. Связь
51. Система аварийно-предупредительной сигнализации
52. Система защиты
53. Специальные требования, предъявляемые к механическим, котельным и электрическим установкам
54. Специальные меры в отношении пассажирских судов

Главы II-2 -Пожарная защита, меры противопожарной безопасности, организация тушения пожара

Назначением Главы II-2 является обнаружение пожара в помещении его возникновения и обеспечение аварийно-предупредительной сигнализации для безопасного выхода наружу и деятельности по борьбе с пожаром. С этой целью должны выполняться следующие функциональные требования:

- установки стационарных систем сигнализации обнаружения пожара соответствуют характеру помещения, возможному распространению огня и возможному образованию дыма и газов;
- ручные извещения размещаются эффективно для обеспечения немедленной готовности к оповещению; и
- дозорная служба обеспечивает эффективное средство обнаружения и определения места пожара и оповещение ходового мостика и противопожарных партий.

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара устанавливается:

1) в машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием; и
2) в машинных помещениях, где:
   - установка систем и оборудования автоматического и дистанционного управления была одобрена вместо непрерывной вахты в помещении; и
   - главная двигательная установка и связанные с ней механизмы, включая основной источник электроэнергии, снабжены различными степенями автоматического или дистанционно-

го управления и находятся под наблюдением постоянной вахты в посту управления.

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара устраивается так, и извещатели располагаются таким образом, чтобы быстро обнаружить возникновение пожара в любой части помещений и при любых обычных условиях эксплуатации механизмов и изменениях условий вентиляции, как требуется возможным спектром температуры окружающей среды. За исключением помещений с ограниченной высотой и там, где их использование является особенно оправданным, системы обнаружения пожара с использованием только тепловых извещателей, не допускаются. Система обнаружения должна вызывать подачу звуковых и световых сигналов аварийно-предупредительной сигнализации, отличающихся от звуковых и световых сигналов любой другой системы, не указывающей на возникновение пожара, в достаточном количестве мест с тем, чтобы они были услышаны и наблюдались на ходовом мостике, а также ответственным механиком. При отсутствии вахты на ходовом мостике, звуковой сигнал должен подаваться в месте несения вахты ответственным членом экипажа.

Должен вестись постоянный контроль за распространением дыма, чтобы свести к минимуму его опасности. С этой целью должны предусматриваться средства контроля за задымлением в постах управления, машинных помещениях и скрытых помещениях.

В отношении постов управления, расположенных вне машинных помещений, предпринимаются все возможные меры по обеспечению того, чтобы вентиляция, видимость и отсутствие дыма в них поддерживались при пожаре таким образом, чтобы расположенные там механизмы и оборудование могли находиться под контролем человека и продолжали работать эффективно. Обеспечивается альтернативное и отдельное средство подачи воздуха, а воздухозаборники обоих средств вентиляции разносятся так, чтобы свести к минимуму их одновременный забор дыма. На усмотрение Администрации, такие требования могут не применяться к постам управления, расположенным на открытой палубе и имеющим выход на нее или если местные устройства закрытия будут эффективны в равной степени.

Предусматриваются средства управления удалением дыма. Такие органы управления должны располагаться вне соответствующего помещения так, чтобы в случае пожара они не были отрезаны от обслуживания помещения.

Помещения судов всех типов разделяются конструкционными перекрытиями с тепловой изоляцией и без нее, с учетом пожаропасности помещения.

4.1.4. ГЛАВА III - СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА LIFE - SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Глава III - Спасательные средства и устройства - была полностью заменена при пересмотре Конвенции в 1983 году [Резолюция MSC.6(48)]. Число правил было увеличено с 38 до 53. Основные ее требования применяются к новым судам с 1 июля 1986 года, хотя некоторые требования (о дополнительных спасательных плотах, спасательном радиооборудовании и др.) начали применяться с 1 июля 1991 года и к существующим судам.

В СОЛАС-74 Глава III подразделялась на три части. Новая Глава также следует такому делению, однако, распределение правил по частям иное и состоит из 37 правил.

ЧАСТЬ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Применение
2. Изъятие
3. Определения
4. Оценка, испытание и одобрение спасательных средств и устройств
5. Производственные испытания

ЧАСТЬ В - ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ И СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

Раздел I - Пассажирские и грузовые суда

6. Средства связи
7. Индивидуальные спасательные средства
8. Расписание по тревогам и инструкции на случай
9. Инструкции по эксплуатации
10. Укомплектование спасательных шлюпок и плотов командами и руководство ими
11. Обеспечение сбора и посадки людей спасательные шлюпки и плоты
12. Места спуска
13. Установка спасательных шлюпок и плотов
14. Установка дежурных шлюпок
15. Установка морских эвакуационных систем
16. Обеспечение спуска и подъема спасательных шлюпок и плотов
17. Обеспечение посадки и дежурные шлюпки, их спуск и подъем
18. Линеметательные устройства
19. Подготовка персонала по действиям в чрезвычайных ситуациях и учения
20. Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание

и проверки

Раздел II - Пассажирские суда

(Дополнительные требования)

21. Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки
22. Индивидуальные спасательные средства
23. Обеспечение посадки в спасательные шлюпки - спасательные плоты и дежурные шлюпки
24. Установка спасательных шлюпок и плотов
25. Места сбора
26. Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро
27. Информация о пассажирах
28. Места для посадки вертолета и приема на его борт людей
29. Система, способствующая принятию решений капитанами пассажирских судов
30. Учения

Раздел III - Грузовые суда

(Дополнительные требования)

31. Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки
32. Индивидуальные спасательные средства
33. Обеспечение посадки в спасательные шлюпки и плоты и их спуск

Раздел IV - Требования к спасательным средствам и устройствам

34. ……..

Раздел V - Разное

35. Наставление по оставлению судна и судовые пособия по подготовке
36. Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне
37. Расписание по тревогам и инструкции на случай чрезвычайной ситуации

Наиболее важными являются изменения, относящиеся к спасательным шлюпкам и спасательным плотам. Традиционно требования к спасательным шлюпкам содержались и в предыдущих Конвенциях, но большинство их не было оборудовано двигателями. Согласно новым Правилам все спасательные шлюпки должны быть оборудованы двигателями внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия. Все шлюпки должны быть самоспрямляющимися. Грузовые суда должны иметь такое количество полностью закрытых спа-

сательных шлюпок, которое с каждого борта может принять всех лиц, находящихся на судне. Грузовое судно также должно иметь такое количество спасательных плотов, которое при спуске с одного борта может принять всех лиц.

Химовозы и нефтяные танкеры должны иметь полностью закрытые шлюпки, оборудованные автономной системой воздухоснабжения (если груз выделяет токсичные газы). Если груз воспламеняющийся, то шлюпки должны обеспечить защиту от огня в течение по крайней мере 8 минут. Определенное количество шлюпок, находящихся на борту судна, должны быть спасательными, т.е. шлюпками, сконструированными для спасания людей.

На большинстве пассажирских судов полностью или частично закрытые шлюпки, расположенные на каждом борту, должны обеспечивать прием не менее 50% всех лиц, находящихся на судне.

Были пересмотрены и расширены требования к надувным и жестким плотам. В новую Главу включено несколько правил, направленных на обеспечение того, чтобы все спасательные средства поддерживались в хорошем состоянии и могли быть быстро использованы. Новое Правило 13 требует, чтобы спасательные средства могли быть спущены при неблагоприятных условиях дифферента и крена до 20º (СОЛАС-74 содержал требования 15º).

На грузовых судах валовой вместимостью 20 тыс. т и более должна иметься возможность спуска спасательных шлюпок на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 узлов (на тихой воде). Это новое Правило принимает во внимание увеличивающуюся длину судов и большее время, необходимое для остановки судна.

На пассажирских судах, совершающих международные рейсы (в зависимости от числа перевозящихся пассажиров), в одной или двух шлюпках должна иметься радиотелеграфная установка. Согласно новому Правилу должна быть предусмотрена аппаратура двусторонней радиотелефонной связи. Аварийные радиобуи - указатели местоположения судна должны находиться на каждом борту и храниться таким образом, чтобы их можно было перенести в любую спасательную шлюпку или на плот.

Определенные поправки в Главу III были внесены в 1988 году Конференцией по ГМССБ. Они вводили требования к радиооборудованию плавучих спасательных средств и радиолокационным ответчикам.

Новая Глава содержит правила, направленные на снижение угрозы гибели от переохлаждения организма, в том числе требования к гидрокостюмам и теплозащитным средствам. Она также устанавливает требования по оборудованию спасательных кругов самозажигающимися огнями и автоматически действующими дымовыми шашками. Спасательные жилеты должны быть снабжены свистками и огнями.

На пассажирских судах типа ро-ро каждый спасательный плот должен быть самовылавливающияйся; по крайней мере один из спасательных катеров должен быть быстроходным; судно должно быть оборудовано эффективными средствами для быстрого подъема людей из воды и передачи их со спа-

сательного средства на судно; необходимое количество спасательных жилетов должно находиться в таких местах, чтобы пассажиру не надо было возвращаться за жилетом в каюту. На всех пассажирских судах количество всех лиц должно быть подсчитано до отхода и должны быть известны имена этих лиц с подразделением на взрослых и детей. Пассажирские суда типа ро-ро должны иметь место для приема вертолетов.

Глава III предусматривает, что ежемесячно каждый член экипажа должен принять участие, по меньшей мере, в одном учении по оставлению судна и в одном по борьбе с пожаром, если в предыдущем месяце более 25% членов экипажа не принимали участия в проводившихся на судне учениях по оставлению судна и по борьбе с пожаром, то учения экипажа должны быть проведены в течение 24 часов после выхода судна из порта. Для категорий судов, на которых это выполнить практически невозможно, Администрация может допустить другие условия проведения учений, которые являются, по меньшей мере, равноценными вышеуказанным.

На судне, совершающем международный рейс, который не является коротким международным рейсом, учебный сбор пассажиров должен быть проведен в течение 24 часов после их посадки. Пассажиры должны быть проинструктированы по использованию спасательных жилетов и относительно действий, которые они должны выполнить в случае аварийной ситуации. Если в порту производится посадка лишь незначительного числа пассажиров после того, как был проведен учебный сбор, то вместо проведения повторного учебного сбора пассажиров достаточно обратить внимание вновь прибывших пассажиров на информацию, содержащуюся в инструкциях на случай аварийной ситуации.

На пассажирских судах учения проводятся еженедельно, а на грузовых судах СОЛАС предусматривает проведение учений не реже одного раза в месяц. Конвенция предусматривает обязательное проведение только двух видов учений:

- ***по борьбе с пожаром;***
- ***оставление судна.***

Подготовка к борьбе с остальными экстремальными ситуациями расценивается СОЛАС как различными аварийными ситуациями.

Каждое учение по борьбе с пожаром должно включать:

1) прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам, требуемым Правилом III/8.3;
2) пуск пожарного насоса с использованием, по меньшей мере, двух необходимых стволов, чтобы показать, что система находится в надлежащем рабочем состоянии;
3) проверка снаряжения пожарного и другого личного спасательного снаряжения;
4) проверка соответствующего оборудования связи;

5) проверка работы водонепроницаемых дверей, пожарных дверей и пожарных заслонок;
6) проверка необходимых устройств для последующего оставления судна.

Учения по борьбе с пожаром должны планироваться таким образом, чтобы должное внимание было уделено регулярной практике при различных аварийных ситуациях, которые могут возникнуть в зависимости от типа судна и груза.

Каждое учение по оставлению судна должно включать:

1) вызов пассажиров и членов экипажа к местам сбора с помощью сигнала тревоги, предписанного Правилом III/6.4.2, и ознакомление их с порядком оставления судна, указанным в расписании по тревогам;
2) прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам;
3) проверку того, чтобы все пассажиры и члены экипажа были соответствующим образом одеты;
4) проверку того, чтобы были правильно надеты спасательные жилеты;
5) приспускание по меньшей мере одной спасательной шлюпки после всей необходимой для спуска ее на воду подготовки;
6) пуск и работу двигателя спасательной шлюпки;
7) работу плот-балок, используемых для спуска спасательных плотов.

Каждая спасательная шлюпка с расписанной на ней командой должна спускаться на воду и маневрировать на воде, по меньшей мере, один раз в 3 месяца во время проведения учения по оставлению судна. Администрация может разрешить судам, совершающим короткие международные рейсы, не спускать на воду спасательные шлюпки одного борта, если схема их швартовки в порту и характер перевозок не позволяют спускать на воду спасательные шлюпки этого борта. Однако все такие спасательные шлюпки должны приспускаться, по меньшей мере, один раз в 3 месяца и, по меньшей мере, один раз в год спускаться на воду.

Для каждого находящегося на борту человека предусматриваются четкие инструкции, которым надлежит следовать в случае чрезвычайной ситуации. На пассажирских судах такие инструкции должны быть изложены на языке или языках, требуемых государством флага судна, а также на английском языке.

Экземпляры расписания по тревогам и инструкции на случай чрезвычайной ситуации, отвечающие требованиям Правила 37, должны быть вывешены на видных местах по всему судну, включая ходовой мостик, машинное отделение, а также жилые помещения экипажа.

В расписании по тревогам должны быть указаны обязанности различных членов экипажа, включая:

1) закрытие водонепроницаемых и противопожарных дверей, клапанов, шпигатов, иллюминаторов, световых люков и других подобных отверстий на судне;
2) пополнение снабжения в спасательных шлюпках, спасательных плотах и других спасательных средствах;
3) подготовку и спуск на воду спасательных шлюпок и плотов;
4) общую подготовку других спасательных средств;
5) сбор пассажиров;
6) использование средств связи;
7) комплектование аварийных партий по борьбе с пожаром;
8) специальные обязанности, связанные с использованием противопожарного оборудования и систем.

В расписании по тревогам должны быть указаны лица командного состава, ответственные за обеспечение того, чтобы спасательные и противопожарные средства содержались в хорошем состоянии и готовности к немедленному использованию.

В расписании по тревогам должны быть указаны заместители лиц, занятых на наиболее ответственных участках, которые могут оказаться выведенными из строя, учитывая при этом, что различные аварийные ситуации могут потребовать действий различного характера.

В расписании по тревогам указываются обязанности членов экипажа по отношению к пассажирам в случае аварии. Эти обязанности должны включать:

1) предупреждение пассажиров;
2) наблюдение за тем, чтобы пассажиры были надлежащим образом одеты и чтобы на них были правильно надеты спасательные жилеты;
3) вывод пассажиров к местам сбора;
4) Обеспечение порядка в коридорах и на трапах, а также общее регулирование движения пассажиров;
5) обеспечение подачи в спасательные шлюпки и плоты запаса одеял.

Расписание по тревогам должно быть составлено до выхода судна в море. Если после составления расписания происходят какие-либо изменения в составе экипажа, требующие внесения в расписание по тревогам изменений, капитан должен либо снести в него исправления, либо составить новое расписание.

Общесудовая авральная сигнализация должна обеспечивать подачу общесудового сигнала тревоги, состоящего из семи или более коротких звуковых сигналов и следующего за ними одного продолжительного звукового сигнала, подаваемых судовым свистком или сиреной и дополнительно, электрическим звонком или ревуном либо другим равноценным звукосигнальным устройством, работающим от основной судовой электросети, а также от ава-

рийного источника электроэнергии, требуемого Правилом II-1/42 или 43, в зависимости от случая. Сигнализация должна приводиться в действие с ходового мостика, а также, за исключением судового свистка, с других ключевых постов. Сигнал тревоги должен быть слышен во всех жилых помещениях, а также в помещениях, где обычно работают члены экипажа.

В 1996 году в эту Главу были внесены изменения Резолюцией КМБ.47(66) и принят ***Кодекс по спасательным устройствам***, Правила которого являются обязательными (Резолюция КМБ.48(66)). Кодекс вступил в силу с 1 июля 1998 года.

Согласно Кодекса ЛСА коллективные спасательные средства должны:

- быть изготовлены надлежащим образом и из надлежащих материалов;
- быть в рабочем состоянии при хранении их при температуре воздуха от – 30º до + 65ºС;
- быть в рабочем состоянии при температуре морской воды от – 1º до + 30ºС, если предполагается, что при использовании возможно их погружение в морскую воду;
- где это применимо, быть стойкими к гниению, коррозии и не должны подвергаться чрезмерному воздействию морской воды, нефти или грибков;
- не терять своих качеств, если они открыты воздействию солнечных лучей;
- быть хорошо видимого цвета всюду, где это будет способствовать их обнаружению;
- быть снабжены световозвращающим материалом в тех местах, где это будет способствовать их обнаружению, а также в соответствии с рекомендациями Организации;
- если они предназначены для использования на волнении, удовлетворительно работать в таких условиях;
- иметь четко нанесенную информацию об одобрении, включая название Администрации, одобрившей средство, а также указаниям на любые эксплуатационные ограничения;
- быть обеспечены, где это необходимо, защитой от повреждений и телесных травм при коротком замыкании цепи электрического тока.
- двигатель спасательной шлюпки должен еженедельно проверяться на холостых реверсах в течение не менее 5 минут с записью в судовом журнале.

Администрация должна устанавливать срок службы спасательных средств, подверженных потере своих качеств с течением времени. Такие спасательные средства должны иметь маркировку, указывающую срок годности или дату, когда они должны быть заменены. Постоянная маркировка датой истечения срока службы предпочтительнее для установления срока одобрения. Электробатареи, не имеющие маркировки даты истечения срока годно-

сти, могут использоваться при условии ежегодной их замены, а в случаях использования вторичной батареи (аккумуляторов) - если предусматривается возможность проверки годности их электролита.

Кодекс предусматривает наличие на морских торговых судах дежурной шлюпки. Дежурные шлюпки могут быть жесткими, надутыми или комбинированного типа и должны:

- быть длиной не менее 3,8 и не более 8.5 м;
- обеспечивать размещение, по меньшей мере, пяти человек на местах для сидения и одного - в положении лежа на носилках;

Если дежурная шлюпка не имеет достаточной седловатости, она должна быть оборудована носовым закрытием, простирающимся не менее чем на 15% ее длины.

Дежурные шлюпки должны быть способны маневрировать при скорости, по меньшей мере, 6 узлов и сохранять эту скорость в течение не менее 4 часов.

Дежурные шлюпки должны обладать достаточной мобильностью и маневренностью на волнении для спасания находящихся в воде людей, сбора спасательных плотов и буксировки самого большого из имеющихся на судне спасательных плотов, нагруженного полным комплектом людей и снабжения или его равноценной замены, со скоростью не менее 2 узлов.

Дежурная шлюпка должна быть оборудована стационарным двигателем или подвесным мотором. Каждая дежурная шлюпка должна быть оборудована эффективным средством откачки воды или быть самоосушающейся.

Дежурные шлюпки должны быть оборудованы непроницаемыми при воздействии моря устройствами для хранения мелких предметов снабжения.

Все предметы снабжения дежурной шлюпки, за исключением отпорных крюков, должны храниться незакрепленными для отталкивания дежурной шлюпки, должны быть закреплены внутри дежурной шлюпки найтовами, храниться в ящиках или отсеках, устанавливаться на кронштейнах и подобных им крепежных приспособлениях, либо быть закреплены другим соответствующим способом. Снабжение должно быть закреплено так, чтобы оно не создавало помех при спуске и подъеме дежурной шлюпки. Все предметы снабжения дежурной шлюпки должны быть, насколько это возможно, небольшими по размеру и легкими, а также в удобной и компактной упаковке.

Спасательная шлюпка может быть одобрена для использования в качестве дежурной шлюпки, если она отвечает всем нижеизложенным требованиям, успешно выдержала испытания согласно Правилу III/4.2, а ее установка на судне, спуск и подъем отвечают всем требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

Назначение спасательной шлюпки в качестве дежурной, закрепляется приказом капитана по судну.

Кодекс ЛСА требует обязательное наличие на морских судах спусковых и посадочных устройств. Каждое спусковое устройство должно быть устроено так, чтобы обеспечивать безопасный спуск с судна обслуживаемых

спусковым устройством спасательных шлюпок и плотов, либо дежурной шлюпки с их полным снаряжением при дифференте до 10º и крене до 20º на любой борт:

- после посадки в них полного комплекта людей;
- с числом людей не более команды, занятой эксплуатацией шлюпки.

Спуск обслуживаемых спусковым устройством коллективного спасательного средства либо дежурной шлюпки с полной нагрузкой и снабжением, а также порожнем не должен обеспечиваться какими-либо способами, иными, чем с помощью силы тяжести или накопленной механической энергии, не зависящей от судовых источников энергии.

Конструкция каждого спускового устройства должна быть такой, чтобы оно требовало минимального текущего технического обслуживания; все части, требующие технического обслуживания. Все части, требующие регулярного технического обслуживания со стороны экипажа судна, должны быть легкодоступными, а их обслуживание - легко выполнимым.

Кодексом ЛСА предусмотрены нижеследующие требования к индивидуальным спасательным средствам.

Спасательные круги

Каждый спасательный круг должен:

- иметь наружный диаметр не более 800 мм и внутренний диаметр не менее 400 мм;
- изготавливаться из плавучего материала; плавучесть спасательного круга не должна обеспечиваться тростником, пробковой стружкой или крошкой, каким бы то ни было другим рыхлым крошеным материалом или надувными воздушными камерами;
- поддерживать в пресной воде груз железа массой не менее 14,5 кг в течение 24 часов;
- иметь массу не менее 2,5 кг;
- не поддерживать горения или продолжать плавиться после того, как он был полностью охвачен пламенем в течение 2 сек.;
- иметь такую конструкцию, чтобы выдерживать сбрасывание на воду с высоты места его установки над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна или с высоты 30 м;
- если он предназначен для приведения в действие устройства для быстрого разобщения с судном автоматически действующей дымовой шашки и самозажигающегося сигнального огня, иметь массу, достаточную для приведения в действие этих устройств;
- иметь спасательный леер диаметром не менее 9,5 мм и длиной не менее четырех наружных диаметров круга. Спасательный леер должен быть закреплен по периметру круга в четырех равностоящих друг от друга местах, образуя четыре одинаковые петли.

Самозажигающиеся сигнальные огни спасательных кругов должны:

- быть такими, чтобы они не могли быть погашены водой;
- быть белого цвета и должны гореть непрерывно с силой света не менее 2 кд во всех направлениях верхней полусферы или давать проблески с частотой не менее 50 и не более 70 проблесков в минуту.

Автоматически действующие дымовые шашки спасательных кругов должны:

- давать дым хорошо видимого цвета равномерно в течение по меньшей мере 15 мин., находясь на плаву на тихой воде;
- не гореть вспышками и не выбрасывать пламени в течение всего времени действия дымовой шашки;
- не заливать водой на волнении;
- продолжать дымообразование при полном погружении в воду по меньшей мере на 10 сек.;

Плавучие спасательные лини должны:

- быть нескручивающимися;
- иметь диаметр не менее 8 мм;
- иметь разрывное усилие не менее 5 кН.

Спасательные жилеты

Спасательный жилет должен не поддерживать горения или плавиться после того, как он был полностью охвачен пламенем, в течение 2 секунд.

Конструкция спасательного жилета для взрослого человека должна быть такой, чтобы:

- по крайней мере, 75%, совершенно незнакомых с конструкцией жилета, могли правильно воспользоваться им в течение не более одной минуты без всякой помощи, подсказок или предварительной демонстрации;
- после демонстрации надевания все лица смогли правильно надеть его без посторонней помощи в течение не более 1 минуты;
- было совершенно ясно, что его можно надевать лишь на одну сторону или чтобы, по возможности, исключалась вероятность неправильного надевания;
- его было удобно носить;
- в нем можно было прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м без получения телесных повреждений и без смещения или повреждения при этом спасательного жилета.

Спасательный жилет для взрослого человека должен обладать достаточной плавучестью и остойчивостью в пресной воде при отсутствии волнения, чтобы:

- поддерживать рот обессилевшего или потерявшего сознание человека на расстоянии не менее 120 мм от воды так, чтобы тело чело-

века было отклонено назад под углом не менее 20º от его вертикального положения; и

- поворачивать за время не более 5 секунд тело потерявшего сознание человека в воде из любого положения в такое, при котором его рот находится над водой.

Спасательный жилет для взрослого человека должен быть таким, чтобы в нем можно было проплыть короткое расстояние и забраться в спасательную шлюпку или спасательный плот.

Плавучесть спасательного жилета не должна уменьшаться более чем на 5% после погружения его в пресную воду на 24 часа.

Каждый спасательный жилет должен быть снабжен свистком, надежно прикрепленным к нему с помощью шнура.

Надувные спасательные жилеты.

Спасательный жилет, плавучесть которого обеспечивается надуванием, должен иметь не менее двух отдельных камер, надуваться автоматически при погружении, иметь устройство для надувания, приводимое в действие вручную одним движением, а также его конструкция должна быть такой, чтобы предусматривалась возможность надувания ртом.

Каждый сигнальный огонь спасательного жилета должен:

- иметь силу света не менее 0,75кд во всех направлениях верхней полусферы;
- иметь источник энергии, способный обеспечивать силу света 0,75кд в течение не менее 8 часов;
- быть видимым, когда он прикреплен к спасательному жилету, в наибольшей части сегмента верхней полусферы, насколько это практически возможно;
- быть белого цвета.

Если сигнальный огонь является проблесковым, он должен, кроме того:

- снабжаться ручным выключателем; и
- давать проблески с частотой не менее 50 и не более 70 проблесков в минуту.

Гидрокостюмы

Гидрокостюм должен изготавливаться из водонепроницаемых материалов таким, чтобы:

- его можно было распаковать и надеть без посторонней помощи в течение не более 2 минут вместе с любой соответствующей одеждой и спасательным жилетом, если гидрокостюм требует его использования;
- он не поддерживал горения или не продолжал плавиться, после того как полностью охвачен пламенем в течение 2 секунд;

- он закрывал все тело, за исключением лица. Руки также должны быть закрыты, если не предусмотрены постоянно прикрепленные к гидрокостюму перчатки;
- он имел в районе ног приспособление для стравливания излишков воздуха; и
- после прыжка в воду с высоты не менее 4,5 м в него не попадало чрезмерное количество воды.

Гидрокостюм, отвечающий таким требованиям, может использоваться без спасательного жилета.

Человек в гидрокостюме со спасательным жилетом, если гидрокостюм требует его использования, должен иметь возможность:

- подниматься и спускаться по вертикальному трапу длиной не менее 5 м;
- выполнять обычные обязанности, связанные с оставлением судна;
- прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м без повреждения или смещения при этом гидрокостюма и без телесных повреждений; и
- проплыть короткое расстояние и забраться в коллективное спасательное средство.

Гидрокостюм, обладающий плавучестью и предназначенный для использования без спасательного жилета, должен быть снабжен сигнальным огнем и свистком.

Если гидрокостюм требует использования спасательного жилета, то спасательный жилет должен надеваться поверх гидрокостюма. Человек в гидрокостюме должен быть способен надеть спасательный жилет без посторонней помощи.

Человек в гидрокостюме или в гидрокостюме со спасательным жилетом должен быть способен переворачиваться в пресной воде из положения лицом вниз в положение лицом вверх за время не более 5 секунд.

Защитные костюмы

Защитный костюм должен изготавливаться из водонепроницаемых материалов таким, чтобы:

- обеспечивалась его собственная плавучесть не менее 70 Н;
- используемый материал снижал риск от перегрева организма при спасательных операциях и эвакуации;
- закрывалось все тело за исключением лица, кистей рук и, если разрешает администрация, ног. Перчатки и головной капюшон должны быть выполнены с учетом условий использования защитного костюма;
- можно было распаковать и одеть его без посторонней помощи в течение 2 минут;
- не поддерживалось горение или продолжалось плавание костюма после полного охвата пламенем в течение 2 секунд;

- имелся карман для переносного УКВ радиотелефона;
- обеспечивалось боковое зрение в секторе не менее 120º.

Защитный костюм, удовлетворяющий этим требованиям, может использоваться без спасательного жилета.

Защитный костюм должен позволять одевшему его человеку:

1) подниматься и спускаться по вертикальному трапу длиной не менее 5 м;
2) прыгать в воду ногами вперед с высоты не менее 4,5 м и при этом без повреждения или смещения костюма и без получения телесных повреждений;
3) проплыть в воде не менее 25 м и забраться в спасательную шлюпку или плот;
4) надеть спасательный жилет без посторонней помощи;
5) выполнять все вахтенные обязанности по оставлению судна, оказанию помощи другим лицам и использованию дежурной шлюпки.

Защитный костюм должен:

- иметь сигнальный огонь и свисток;
- иметь маркировку с инструкцией, что используется с соответствующей теплой одеждой, если он изготовлен из материала, не обладающего теплоизоляционными свойствами;
- быть таким, чтобы будучи надетым в соответствии с нанесенной на него инструкцией, продолжал обеспечивать достаточную теплозащиту человеку после одного его прыжка в воду с полным погружением таким образом, чтобы температура тела человека не падала быстрее, чем на 1,5ºС после первого получасового пребывания в циркулирующей воде с температурой 5ºС при отсутствии волнения.

Человек в защитном костюме, отвечающем требованим настоящего правила, должен быть способен переворачиваться в пресной воде из положения лицом вниз в положение лицом вверх не более чем за 5 секунд и сохранять это положение. Костюм не должен способствовать перевороту человека лицом вниз в условиях волнения.

Теплозащитные средства

Теплозащитное средство должно изготавливаться из водонепроницаемого материала, обладающего теплопроводностью не выше 7800 Вт/(м^2·К), и иметь такую конструкцию, которая снижала бы потерю тепла телом человека, как конвекционным путем, так и через испарение.

Теплозащитное средство должно:

- закрывать все тело человека любого размера (роста) в спасательном жилете, за исключением лица. Руки также должны быть закрыты, если не предусмотрены постоянно прикрепленные к теплозащитному средству перчатки;

- быть таким, чтобы его можно было распаковать и легко надеть без посторонней помощи в спасательной шлюпке или плоту либо в дежурной шлюпке;
- быть таким, чтобы человек в теплозащитном средстве мог снять его в воде не более чем за 2 минуты, если оно мешает ему плыть.

Теплозащитное средство должно выполнять свои функции надлежащим образом при температуре воздуха от – 30º, до + 20ºС.

В Кодексе ЛСА изложены также требования к визуальным сигнальным средствам.

Парашютные ракеты

Парашютная ракета должна:

1) быть заключена в водостойкий корпус;
2) быть снабжена четко иллюстрирующими способ использования рисунками или краткой инструкцией, нанесенными на ее корпус;
3) иметь встроенное запальное средство; и
4) иметь такую конструкцию, которая не причиняла бы неудобства держащему ее человеку при использовании ракеты в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

При запуске ракеты в вертикальном направлении она должна достигать высоты не менее 300 м. По достижении верхней точки траектории или вблизи нее ракета должна выпускать парашютный сигнал, который должен:

1) гореть ярко-красным огнем;
2) гореть равномерно со средней силой света не менее 30000 кд;
3) иметь длительность горения не менее 40 секунд;
4) иметь скорость спуска не более 5 м/с; и
5) не повреждать во время горения свой парашют или его крепление.

Фальшфейеры

Фальшфейер должен:

1) быть заключен в водостойкий корпус;
2) быть снабжен краткой инструкцией или рисунками, напечатанными на его корпусе и ясно иллюстрирующими способ использования фальшфейера;
3) иметь встроенное запальное средство;
4) иметь такую конструкцию, чтобы не причинять неудобства держащему его человеку и не подвергать опасности коллективное спасательное средство горящими или тлеющими остатками при его использовании в соответствии с инструкцией завода-изготовителя

Фальшфейер должен:

1) гореть ярко-красным огнем;

2) гореть равномерно со средней силой света не менее 15000 кд;
3) иметь длительность горения не менее 2 мин.; и
4) продолжать гореть после погружения его на 10 секунд в воду на глубину 100 мм.

Плавучие дымовые шашки

Плавучая дымовая шашка должна:
1) быть заключена в водостойкий корпус;
2) гореть без вспышек при использовании ее в соответствии с инструкцией завода-изготовителя;
3) быть снабжена краткой инструкцией или рисунками, напечатанными на ее корпусе и ясно иллюстрирующими способ использования плавучей дымовой шашки.

Плавучая дымовая шашка должна:
1) равномерно испускать дым хорошо видимого цвета не менее 3 минут, находясь на плаву на тихой воде;
2) не выбрасывать пламени в течение всего времени действия дымовой шашки;
3) не заливаться водой на волнении; и
4) продолжать дымообразование при погружении ее на 10 секунд в воду на глубину 100 мм.

Линеметательные устройства

Каждое линеметательное устройство должно:
1) обеспечивать метание линя с достаточной точностью;
2) иметь не менее четырех ракет, каждая из которых обеспечивает метание линя на расстояние не менее 230 м в штилевую погоду;
3) включать не менее четырех линей, имеющих каждый разрывное усилие не менее 12 кН;
4) иметь краткую инструкцию или рисунки, поясняющие правила использования линеметательного устройства,

Ракета, если она запускается с помощью пистолета, или комплект, если ракета и линь представляют собой единое целое, должны быть заключены в водостойкий корпус. Кроме того, если ракета запускается с помощью пистолета, линь и ракеты вместе с запальными средствами должны храниться в ящике, обеспечивающем их защиту от воздействия окружающей среды.

4.1.5. ГЛАВА IV - РАДИОСВЯЗЬ
RADIOCOMMUNICATIONS

Часть А - Общие положения
1. Применение
2. Термины и определения
3. Изъятия
4. Функциональные требования

Часть В - Обязательства договаривающихся правительств
5. Обеспечение радиослужб
5-1 Идентификаторы Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности

Часть С - Требования к судам
6. Радиоустановки
7. Радиооборудование - Общие положения
8. Радиооборудование - Морской район А1
9. Радиооборудование - Морские районы А1 и А2
10. Радиооборудование - Морские районы А1, А2 и А3
11. Радиооборудование - Морские районы А1, А2, А3 и А4
12. Вахты
13. Источники энергии
14. Эксплуатационные требования
15. Требования к техническому обслуживанию и ремонту
16. Радиоспециалисты
17. Документирование
18. Приведение на уровень современности координат судна

Глава IV - Радиосвязь - была полностью заменена в результате поправок, принятых конференцией ГМССБ. Она подразделяется на три части и состоит из 18 вышеперечисленных Правил.

Радио появилось на судах в конце XIX - начале XX века. Уже на конференции по радио в 1903 году было принято решение, согласно которому береговые станции были обязаны принимать сообщения, передающиеся с судов и на суда. Как отмечалось, при катастрофе с судном "Титаник" было спасено 700 человек. Число спасенных возможно, было бы больше, если бы на судне "California", которое находилось сравнительно близко к месту аварии, радиоофицер в это время нес вахту. Через три месяца в Лондоне состоялась конференция по радиосвязи, которая хотя и не приняла решения, обязывающие устанавливать радиооборудование на всех судах, но сделала важный шаг в улучшении радиосвязи на судах. Однако уже с 1914 года во все Конвенции включались Положения о радиотелеграфии.

В настоящее время в соответствии с требованиями Главы IV каждое судно должно иметь:

- УКВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием:

1) ЦИВ на частоте 156,525 МГц (канал 70). Должна обеспечиваться возможность осуществлять запуск передачи оповещений о бедствии на канале 70 с места, откуда обычно управляется судно; и
2) радиотелефонных сообщений на частотах 156,3 МГц (канал 6), 156,65 МГц (канал 13) и 156,8 МГц (канал 16);

- радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на канале 70 УКВ, которая может быть выполнена в виде отдельного устройства или встроена в радиоустановку;
- радиолокационный ответчик, обеспечивающий работу в диапазоне 9 ГГц, который:
  1) должен быть расположен так, чтобы его легко можно было использовать; и
  2) может быть одним из тех, которые требуются Правилом III/6.2.2 для спасательных шлюпок и плотов;
- приемник, обеспечивающий прием передач международной службы НАВТЕКС, если судно совершает рейсы в любом районе, в котором имеется международная служба НАВТЕКС;
- радиоаппаратура для приема информации по безопасности на море с помощью системы расширенного группового вызова (РГВ) ИНМАРСАТ, если судно совершает рейсы в любом районе, охватываемом ИНМАРСАТ, но где не обеспечена международная служба НАВТЕКС. Однако суда, совершающие рейсы исключительно в районах, где обеспечивается передача информации по безопасности на море с помощью КВ буквопечатающей телеграфии, и имеющие оборудование, обеспечивающее прием такой информации, могут быть изъяты из этого требования;
- с учетом Правила IV/8.3, спутниковый аварийный радиобуй - указатель местоположения (спутниковый АРБ), который должен:
  1) обеспечивать передачу оповещений о бедствии либо через систему спутников на околополярных орбитах, работающих в диапазоне 406 МГц, либо, если судно совершает рейсы только в районе, охватываемом ИНМАРСАТ, - через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ, работающих в диапазоне 1,6 ГГц;
  2) быть установлен в легкодоступном месте;
  3) быть готовым к отделению вручную и переноске в спасательные шлюпки и плоты одним человеком;
  4) быть способным свободно всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться на передачу при всплытии; и
  5) иметь возможность приводиться в действие вручную.
- На пассажирском судне, в месте, откуда обычно управляется судно, должны быть предусмотрены средства для двусторонней радиосвя-

зи на месте действия для целей поиска и спасания, использующие авиационные частоты 121,5 МГц и 123,1 МГц.

Новая система, которая получила отражение в Главе IV СОЛАС, вбирает в себя все современные достижения, включая спутники, и позволяет производить операции по поиску и спасанию с минимальной задержкой.

Система ГМССБ является системой связи судно - берег, берег - судно, судно - судно. Оборудование, которое необходимо иметь на борту судна, зависит уже не от его тоннажа, а от морских районов, в которых оно плавает. Мировой океан разделен на четыре района: район А1 - в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере одной береговой УКВ-станции (связь примерно в радиусе 25 миль); район А2 - в пределах зоны действия по крайней мере одной береговой средневолновой станции, обеспечивающей возможность передачи сообщений о бедствии с использованием цифрового избирательного вызова (ЦИВ) радиусом действия примерно 100 миль; район А3 - в пределах зоны действия системы геостационарных спутников ИНМАРСАТ (Международная организация морской спутниковой связи), который покрывает весь земной шар за исключением полярных районов; район 4 - за пределами морских районов А1, А2, А3.

Оборудование, требуемое системой ГМССБ, различается в зависимости от района, в котором плавает судно, и включает в себя:

- цифровой избирательный вызов - способ связи, использующий цифровые коды, который позволяет радиостанции устанавливать связь и передавать информацию другим станциям; сигнал бедствия может быть направлен простым нажатием кнопки; система избирательна потому, что извещение может быть направлено на конкретные суда или группу судов (находящихся в конкретном географическом районе) или на все суда и станции;
- координированную передачу и автоматический прием на частоте 518 кГц информации о бедствии на море с помощью узкополосной буквопечатающей телеграфии с использованием английского языка (НАВТЕКС); эта информация автоматически принимается всеми судами в печатном виде, что исключает недопонимание;
- спутниковые аварийные радиобуи - указатели местоположения (спутниковой АРБ), которые работают в диапазоне 406 МГц (при плавании только в районе, охватываемом ИНМАРСАТ - 1,6 ГГц), установленные в легко доступном месте, способные всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться при всплытии, а также имеющие возможность приводиться в действие вручную;
- радиолокационные ответчики, которые автоматически передают сигнал, "перехваченный" ближайшей радиолокационной станцией;
- оборудование для связи через спутники.

Новая Глава IV содержит требования к радиоустановкам и радиооборудованию (в зависимости от морских районов), несению радиовахт, источникам энергии, техническому персоналу и ремонту.

Если специально не предусмотрено иное, данная Глава применяется ко всем судам, к которым применяются настоящие Правила, и к грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

Данная система не применяется к судам, к которым в иных случаях применялись бы настоящие Правила, когда такие суда плавают в водах Великих озер Северной Америки, а также в соединяющих их и в них впадающих водах до предела на восток, образованного нижним выходом шлюза Сен-Ламбер у Монреаля в провинции Квебек (Канада).

Такие суда подпадают под специальные требования по применению радио в целях обеспечения безопасности, содержащиеся в соответствующем соглашении между Канадой и Соединенными Штатами Америки.

4.1.6. ГЛАВА V - БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ SAFETY OF NAVIGATION

Глава V состоит из следующих 35 Правил:

1. Применение
2. Определение
3. Изъятие и эквивалентные замены
4. Навигационные предупреждения
5. Метеорологические службы и предупреждения
6. Служба ледовой разведки
7. Службы поиска и спасания
8. Спасательные сигналы
9. Гидрографические службы
10. Установление судовых сообщений
11. Системы судовых сообщений
12. Службы управления движением судов
13. Установка и эксплуатация средств навигационного оборудования морей
14. Укомплектование судов экипажами
15. Принципы, связанные с конструкцией мостика, его оснащением, конструкцией навигационных систем и оборудования и организацией вахты
16. Техническое обслуживание и ремонт оборудования
17. Электромагнитная совместимость
18. Одобрение, освидетельствования и эксплуатационные требования к навигационным системам и оборудованию и приборам регистрации данных о рейсе
19. Требования к оснащению судов навигационными системами и оборудованием
20. Приборы регистрации данных о рейсе
21. Международный свод сигналов и наставление ИАМСАР
22. Видимость с ходового мостика
23. Устройства для передачи лоцмана
24. Использование системы управления курсом и/или системы управления по заданному пути
25. Работа главного источника электрической энергии и рулевого привода
26. Рулевой привод: испытание и учения
27. Морские навигационные карты и морские навигационные пособия
28. Регистрация событий, связанных с судовождением
29. Спасательные сигналы для использования терпящими бедствие морскими и воздушными судами или людьми
30. Эксплуатационные ограничения

31. Сообщения об опасностях
32. Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях
33. Сообщения о бедствии: обязанности и процедуры
34. Безопасность судовождения и предотвращение опасных ситуаций
35. Неоправданное применение сигналов бедствия

В отличие от основной идеи Конвенции - установить минимальные требования для судов, совершающих международные рейсы, данная Глава применяется ко всем судам, совершающим любые рейсы.

Глава содержит норму, согласно которой капитан судна, находящегося в море, получив из любого источника сообщение о бедствии, обязан полным ходом следовать на помощь людям, терпящим бедствие. Если он лишен возможности сделать это, или в силу особых обстоятельств данного случая считает ненужным, или излишним следовать на помощь, он обязан сделать в судовом журнале запись о причинах, в силу которых он не последовал на помощь людям, терпящим бедствие. Капитан судна, терпящего бедствие, имеет право выбрать одно или несколько судов, ответивших на его призыв о помощи, и долг капитана или капитанов выбранных судов - подчиниться такому выбору. Капитан судна освобождается от обязанности оказывать помощь, если его судно не выбрано, а если было выбрано - когда он получил сообщение от людей, терпящих бедствие, или от капитана другого судна, прибывшего на место происшествия, что помощь больше не нужна.

Согласно Главы V Организация признается единственным Международным органом по разработке и принятию на международном уровне мер, касающихся установления путей в районах, прохода которыми суда должны избегать.

В Главу V вносились поправки Протоколом 1978 года (в части требования к радиолокаторам). Поправки 1981 года касались новых требований к судовому навигационному оборудованию, спасательным сигналам, применению авторулевого, работе рулевого привода.

Конференцией 1995 года в Главу V был внесен ряд изменений, касающихся безопасности судоходства пассажирских судов. В частности, уточнены обязанности капитана судна, получившего сигнал бедствия. Капитан не может быть принужден судовладельцем, фрахтователем или другим лицом не принимать решение, которое, исходя из профессионального суждения капитана, является необходимым для безопасности плавания, особенно при штормовой погоде. Компанией или капитаном на судне должен быть определен рабочий язык, и каждый член экипажа обязан понимать и, в соответствующих случаях, отдавать указания и получать доклады на этом языке.

Пассажирские суда должны иметь на борту план сотрудничества с соответствующими центрами по поиску и спасанию на случай чрезвычайной ситуации. Такой план разрабатывается в сотрудничестве между судном и центрами по поиску и спасанию и утверждается Администрацией.

10 ноября 1988 года на Международной Конференции по гармонизированной системе освидетельствования и оформления свидетельств был принят ряд поправок, оформленных Протоколом 1988 года к Конвенции СОЛАС, которые вступили в силу с 03.02. 2000 г.

В соответствии с этими поправками все суда валовой вместимостью 300 и более, совершающие международные рейсы, и грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, не совершающие международные рейсы, а также пассажирские суда, независимо от размера, должны быть оборудованы автоматической идентификационной системой (АИС) следующим образом:

- суда, построенные 1 июля 2002 г. и после этой даты должны иметь АИС с новостроя;
- суда, совершающие международные рейсы, построенные до 1 июля 2002 г.:
    1) пассажирские суда - не позднее 1 июля 2003 г.;
    2) танкеры - не позднее первого освидетельствования безопасности оборудования и снабжения после 1 июля 2003 г.;
    3) суда, иные, чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 50000 и более, - не позднее 1 июля 2004 г.;
    4) суда, иные, чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 10000 и более, но не менее 50000, - не позднее 1 июля 2005 г.;
    5) суда, иные, чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 3000 и более, но менее 10000, - не позднее 1 июля 2006 г.;
    6) суда, иные, чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 300 и более, но менее 3000, - не позднее 1 июля 2007 г.; и
    7) суда, не совершающие международные рейсы, построенные до 1 июля 2002 г., - не позднее 1 июля 2008 г.

АИС должна:

1) автоматически предоставлять соответствующим образом оборудованным береговым станциям, другим морским и воздушным судам информацию, включая идентификацию судна, его тип, координаты, курс, скорость, эксплуатационное состояние судна и другую связанную с безопасностью информацию;
2) автоматически принимать такую информацию от подобным образом оборудованных судов;
3) вести сопровождение наблюдаемых судов; и
4) обмениваться данными с береговыми средствами.

На Дипломатической Конференции по морской безопасности, проходившей в Лондоне с 9-13 декабря 2002 года, были приняты поправки к Главе V Конвенции СОЛАС. Они содержат новый график установки Автоматических Идентификационных Систем (АИС). Суда, иные, чем пассажирские су-

да и танкеры, валовой регистровой вместимостью 300 и больше, но меньше чем 50000, будут обязаны установить АИС не позднее даты первого освидетельствования безопасности судна по оборудованию и снабжению после 1 июля 2004 года или к 31 декабря 2004 года, какая из них наступит раньше.

Все суда валовой вместимостью 500 и более должны иметь средство автоматической прокладки дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения (САС).

Все суда валовой вместимостью 3000 и более должны иметь второе средство автосопровождения (САС) или иное средство автоматической прокладки дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения, которое функционально независимо.

Навигационное оборудование и системы с альтернативными режимами работы должны иметь индикацию используемого режима работы.

Интегрированные системы ходового мостика должны быть устроены так, чтобы неисправность одной из подсистем незамедлительно привлекла бы звуковой и визуальной аварийно-предупредительной сигнализацией внимание помощника капитана, несущего ходовую навигационную вахту, и не приводила к неисправности любой другой подсистемы. В случае наличия неисправности в одной части интегрированной системы должна быть возможность для работы отдельного оборудования системы или части системы отдельно.

Все суда валовой вместимостью 10000 и более должны иметь:

- средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) или иное средство, чтобы автоматически осуществлять прокладку дистанции и пеленга, по меньшей мере, 20 целей, соединенное с устройством для измерения и индикации скорости и пройденного расстояния относительно воды, для определения опасности столкновения и имитации маневра по расхождению; и
- систему управления курсом или систему управления по заданному пути, или другое средство, чтобы автоматически управлять и удерживать курс и/или прямой путь.

Все суда валовой вместимостью 50000 и более должны дополнительно иметь:

- индикатор угловой скорости поворота или иное средство определения и отображения угловой скорости поворота; и
- устройство для измерения и индикации скорости и пройденного расстояния или другое средство указания скорости и пройденного расстояния относительно грунта в продольном и поперечном направлениях.

Согласно Правила 20 Главы V "Безопасность мореплавания" в целях оказания помощи в расследовании аварий, при совершении международных рейсов, пассажирские суда ро-ро, пассажирские суда иные, чем ро-ро, суда иные чем пассажирские суда, валовой вместимостью 3000 и более, построенные 1 июля 2002 года и после этой даты должны быть оборудованы Прибором регистрации данных о рейсе (ПРД). Пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 2002 года, должны быть оборудованы ПРД - не позднее первого освидетельствования на 1 июля 2002 г. и после этой даты, а пассажирские суда, иные, чем пассажирские ро-ро - не позднее 1 июля 2004 года.

Требования эксплуатационного характера (правила перевозки грузов, ведение записей, проведение учебных тревог и т.п.) распространяются на все суда, независимо от даты постройки, согласно Правила 21 Главы V.

Все суда, от которых в соответствии с настоящей Конвенцией, требуется наличие радиоустановок, должны иметь Международный свод сигналов, в который Организацией могут вноситься поправки и экземпляр Книги III Международного авиационного и морского наставления по поиску и спасанию (ИАМСАР).

В соответствии с правилом 24 "Использование системы управления курсом" в районах высокой интенсивности судоходства, в условиях ограниченной видимости и во всех других опасных для плавания ситуациях должна быть предусмотрена возможность немедленного перехода на ручное управление рулем в соответствии с Правилом 25 "Работа главного источника электрической энергии и рулевого привода" предусмотрено, что в районах, где судовождение требует особой осторожности, на судах должно работать более одного силового агрегата рулевого привода, если такие агрегаты могут работать одновременно. Они должны запускаться с поста на ходовом мостике.

Правило 26 "Рулевой привод" предусматривает, что за 12 часов до отхода судна в рейс экипаж должен испытать и проверить рулевой привод. Процедура испытаний должна включать проверку работы:

- главного рулевого привода предусматривающую перекладку руля с 35º одного борта на 35º другого борта не более чем за 28 секунд;
- вспомогательного рулевого привода, предусматривающую перекладку руля с 15º другого борта не более чем за 60 секунд;
- систем дистанционного управления рулевым приводом;
- постов управления рулем, расположенных на ходовом мостике;
- аварийного электропитания;
- указателей углового положения руля посредством сравнения их показаний с действительным положением руля;
- аварийно-предупредительной сигнализации о потере питания системы дистанционного управления рулевым приводом;
- аварийно-предупредительной сигнализации о неисправности силового агрегата рулевого привода;
- автоматических отключающих устройств;
- средств связи между ходовым мостиком и румпельным отделением.

В Правиле 34 "Безопасности судовождения и предотвращения опасных ситуаций" требуется, чтобы капитан судна до выхода в море разработал план намеченного рейса. План рейса должен определить путь следования, который:

- принимает во внимание любые относящиеся к рейсу системы установленных путей движения судов;
- обеспечивает достаточное пространство для безопасного перехода в течение всего рейса;
- учитывает все известные навигационные опасности и условия погоды; и
- принимает во внимание применимые меры по защите морской окружающей среды.

4.1.7. ГЛАВА VI -ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ CARRIAGE OF CARGOES

Глава VI состоит из трех частей, включающих в себя 9 Правил:

Часть А - Общие положения

1. Применение
2. Информация о грузе
3. Анализ содержания кислорода и оборудование обнаружения газа
4. Использование пестицидов на судах
5. Размещение и крепление

Часть В - Специальные положения для навалочных грузов, иных, чем зерно

6. Приемлемость для перевозки
7. Погрузка, размещение и выгрузка навалочного груза

Часть С - Перевозка зерна

8. Определения
9. Требования для грузовых судов, перевозящих зерно

Данная Глава применяется к перевозке грузов (за исключением жидкостей наливом, газов наливом и тех видов перевозки, которые охвачены другими главами), которые, вследствие их особой опасности для судов и людей на борту, могут потребовать специальной предосторожности на всех судах, к которым применяются настоящие Правила, и к грузовым судам валовой вместимостью менее 500. Однако, для грузовых судов валовой вместимостью менее 500 Администрация, если она считает, что защищенный характер и условия рейса таковы, что делают излишним применение любых специальных требований частей А или В данной Главы, может принять другие надлежащие меры, с тем чтобы обеспечить требуемый уровень безопасности для этих судов.

В дополнение к Положениям частей А и В данной Главы каждое Договаривающееся Правительство должно удостовериться, что обеспечена соответствующая информация о грузе, его размещении и креплении, содержащая, в частности, меры предосторожности, соблюдение которых необходимо для безопасной перевозки таких грузов.

Правило 2 обязывает грузоотправителя обеспечивать капитана судна соответствующей информацией о грузе. Такая информация должна представляться в письменном виде до начала погрузки. Циркулярным письмом КБМ № 663 от 09.12.94 г. ММО ввело единый образец "Информации о грузе". Она применяется ко всем грузам, кроме опасных.

"Информация" должна содержать достоверные и полные сведения о транспортных характеристиках, всех особых и опасных свойствах груза, о

мерах предосторожности, соблюдение которых необходимо для безопасной перевозки груза, его размещения и крепления на судне.

На основе "Информации" решаются вопросы о подборе судов, размещении, укладке и креплении груза на судне, подборе необходимых средств крепления и объеме необходимых материалов для крепления груза, о спецодежде для персонала и т.п.

"Информация" обеспечивается заботами грузоотправителя, который несет ответственность за полноту и достоверность представленных сведений.

При отсутствии в "Информации" сведений, необходимых для принятия решения о мерах по обеспечению безопасности перевозки, капитан вправе пригласить независимого сюрвейера для консультации с отнесением расходов на грузоотправителя.

Грузоотправитель вправе поручить разработку "Информацию о грузе" одной из компетентных организаций.

"Информация о грузе" должна включать:

1) в случае генерального груза и груза, перевозимого в виде грузовых мест, общее описание груза, массы брутто груза или грузовых мест и любых соответствующих особых свойств груза;
2) в случае навалочного груза - информацию об удельном погрузочном объеме груза, операциям по штивке, о склонности к смещению сыпучего груза, включая угол естественного откоса, если это применимо, и о любых других соответствующих специальных свойствах груза. В случае концентратов или иных грузов, которые могут разжижаться, - дополнительную информацию в виде свидетельства о влагосодержании груза и его предельной влажности для транспортировки.
3) в случае навалочного груза, не классифицированного в соответствии с Положениями Главы VII, но который имеет химические свойства, которые могут вызвать возможную опасность, в дополнение к информации, требуемой предыдущими подпунктами, информацию о его химических свойствах.

До погрузки грузовых мест на судно, грузоотправитель должен обеспечит, чтобы масса брутто таких грузовых мест находилась в соответствии с массой брутто, заявленной в отгрузочных документах.

ИНФОРМАЦИЯ О ГРУЗЕ

(Рекомендованная ММО форма, отвечающая требованиям
Правила 2 Главы VI Конвенции СОЛАС-74)
Применение: Эта форма не применяется при перевозке опасных грузов, требующих Декларации, отвечающей требованиям Правила 5 Главы VII Конвенции СОЛАС-74, Правила 4, Приложения III МАРПОЛ 73/78 и секции 9 Общей части МК МПОГ.

<table>
<tr><td colspan="2">Грузоотправитель</td><td>Регистрационный номер
Наименование груза</td></tr>
<tr><td colspan="2">Грузополучатель</td><td>Перевозчик</td></tr>
<tr><td>Наименование/средство транспорта</td><td>Порт/причал отправления</td><td rowspan="2">Инструкции и др. существенные сведения

Требования к укладке и креплению груза</td></tr>
<tr><td colspan="2">Порт/причал назначения</td></tr>
<tr><td colspan="2">Общее описание груза
(форма, габаритные параметры, масса, упаковка)</td><td>Общая масса груза (кг; т)
9 Генеральный груз
9 Грузовые места
9 Навалочный груз</td></tr>
<tr><td colspan="3">Транспортные характеристики груза*
Удельный погрузочный объем, м^3/т
Допустимая высота штабелирования, м и/или ярусов
Угол статической устойчивости, град.
Коэффициенты трения пар: груз-груз, груз-сталь, груз-дерево и др.
Коэффициент проницаемости (при затоплении грузового помещения)
Химические свойства** и другие потенциальные опасности
* Поскольку применимо и известно
** Например, Класс ММО, № ООН, № аварийной карточки</td></tr>
<tr><td colspan="2">Транспортные и особые свойства груза

Нормы расхода материалов и средств крепления груза</td><td>Дополнительные свидетельства (сертификаты)*
9 Сертификат на несущие средства пакетирования
9 Сертификат об укладке и креплении груза в средствах укрупнения
9 Сертификат на средства крепления груза
9 Сертификат о безопасной укладке и креплении груза на судне
9 другие свидетельства
* Если необходимы</td></tr>
<tr><td colspan="2">ДЕКЛАРАЦИЯ
Я настоящим заявляю, что груз (товар) полностью и точно описан и что приведенные результаты измерений и инструкции соответствует моим знаниям и убеждениям и могут быть признаны соответствующими грузу, подлежащему погрузке и условиям предстоящей перевозки</td><td>Наименование/статус подписавшей организации

Подпись по поручению грузоотправителя

Место и дата</td></tr>
</table>

Может быть передана в виде документации на бумаге, в виде электронной базы данных (EDP) или электронными средствами обмена информацией (EDI).

"Информация о грузе" состоит из следующих частей:

1. Информация об участниках морской транспортировки груза: грузоотправителе, грузополучателе и перевозчике с указанием их точных наименований и реквизитов, наименовании и/или виде средства транспорта, названиях пунктов (портов) отправления и назначения. Сведения о перевозчике, грузополучателе, пунктах отправления и назначения приводятся, насколько они известны, на момент составления "Информации о грузе".
2. Описание груза с указанием:
   - полного наименования, с необходимой конкретизацией, номера нормативного документа на выпускаемую продукцию (ГОСТ, ТУ и т.п.), организации изготовителя;
   - формы, габаритных размеров и массы грузового места;
   - вида и описания упаковки, в том числе, наличия и прочности мест, за которые производится перегрузка и крепление груза;
   - транспортных характеристик груза (удельного погрузочного объема, допустимой высоты штабелирования, угла статической устойчивости, коэффициентов трения пар: груз-груз, груз-дерево и др., коэффициента проницаемости груза (при затоплении грузового помещения);
   - химический состав и свойства;
   - транспортных и особых свойств.
3. Требования и мероприятия по обеспечению безопасного режима перевозки, в том числе, требования к укладке и креплению груза, указания о сопутствующих сертификатах.

Сведения о транспортных характеристиках для их включения в "Информацию о грузе" могут быть определены разработчиком "Информации о грузе" по следующим методикам:

- ***удельный погрузочный объем*** $м^3$/т, объем занимаемый единицей массы груза в грузовом помещении судна, который определяется по фактическим замерам на судах, в вагонах или мерных емкостях с точностью не ниже ±5%;
- ***допустимая высота штабелирования,*** *м* и/или ярусы, которая определяется производителем груза исходя из требований сохранности (укладка в грузовых помещениях судов возможна на высоту до 8 м и более метров) с учетом массы грузовых мест и инерционных нагрузок, возникающих при морской транспортировке;
- ***угол статической*** устойчивост град., - острый угол между горизонтальной плоскостью и наклоняемым основанием штабеля груза в момент начала его разрушения в любой форме: опрокидывания, соскальзывания или потери устойчивости структуры штабеля. Угол определяется по фактическим замерам на специальной установке;

- ***коэффициент трения покоя*** пар груз-груз, груз-сталь, груз-дерево или груз и другие противоскользящие материалы, рекомендуемые к применению для повышения устойчивости данного груза;
- ***коэффициент проницаемости*** - отношение между объемом пустот в штабеле и общим объемом штабеля груза. Коэффициент проницаемости определяется по фактическим размерам штабелей на судах, в вагонах или мерных емкостях с точностью не ниже ±5% измеряемой величины;
- ***химические свойства и другие потенциальные опасности*** приводятся разработчиком с указанием Класса ММО, № ООН и № аварийной карточки со ссылкой на источник получения сведений.

Транспортные и особые свойства груза - в этом разделе должны быть указаны свойства груза, определившие его совместимость с другими грузами, требующие принятия специальных мер защиты работающих и т.п.

Нормы расхода материалов и средств крепления груза - в этом разделе могут быть уточнены нормы расхода с учетом фактических транспортных характеристик груза, района предстоящей перевозки, используемых противоскользящих материалов и других факторов.

Инструкции и другие существенные сведения - в этом разделе должны быть приведены требования к укладке и креплению груза, обеспечивающие его сохранность, несмещаемость и др.

Дополнительные сертификаты - этот раздел заполняется, если груз следует в виде укрупненных грузовых мест, сформированных с применением несущих средств пакетирования (сертификат на несущие средства пакетирования), или в транспортных средствах укрупнения под пломбами отправителя (сертификат о соответствии укладки и крепления груза в транспортном средстве условиям морской перевозки), с использованием подкарантинных материалов или объектов, например, лесоматериалов (карантинный сертификат) и в других случаях по необходимости.

"Информация о грузе" должна быть подписана грузоотправителем или разработчиком с указанием: "По поручению грузоотправителя".

Правило 3 устанавливает обязанность обеспечивать анализ содержания кислорода при перевозке определенных навалочных грузов и снабжение судов приборами обнаружения газа, который может служить причиной истощения кислорода в грузовом помещении.

Правило 4 предусматривает соответствующие меры предосторожности, которые должны быть приняты при использовании пестицидов на судах, особенно для целей фумигации.

Правило 5 содержит общие требования к укладке и креплению груза. 69-я сессия КБМ (Резолюция КБМ.69(69)) внесла в Правило 5 поправку, согласно которой погрузка, укладка и крепление груза в течение рейса должны производиться в соответствии с требованиями Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза, принятого на 17 сессии Ассамблеи ММО в ноябре 1991 года (Резолюция А.714(17)).

Кодекс состоит из 7 Глав и 13 Приложений. Применяется к перевозке контейнеров, съемных танков, съемных резервуаров, грузов на колесной основе, тяжелых грузовых мест (локомотивы, трансформаторы и т.д.), листовой стали в рулонах, металлических изделий, якорных цепей, металлического лома навалом, гибких промежуточных контейнеров для навалочных грузов (емкость 3 $м^3$), бревен под палубой, укрупненных грузовых мест.

Целью настоящего Кодекса является обеспечение международной нормы (стандарта) для того, чтобы способствовать безопасному размещению и креплению грузов путем:

- привлечения внимания судовладельцев и операторов судов к необходимости обеспечения того, чтобы судно соответствовало своему предназначению;
- предоставления совета о том, чтобы судно было оборудовано надлежащими средствами крепления груза;
- предоставления общего совета относительно надлежащего размещения и крепления грузов с тем, чтобы свести к минимуму риск для судна и экипажа;
- предоставления специального совета о грузах, которые известны тем, что могут вызвать трудности и опасности в связи с их размещением и креплением;
- рекомендации о действиях, которые должны быть предприняты в штормовых условиях; и
- рекомендации о действиях, которые могут быть предприняты для снижения влияния смещения груза.

Кодекс требует, чтобы каждое грузовое судно имело "Руководство по креплению груза", разработанное судовладельцем и согласованное с классификационным обществом. В нем перечисляется весь имеемый на судне крепежный материал. Согласно решению МАКО (Международная ассоциация классификационных обществ), начиная с 1 марта 2001 года, весь крепежный материал подлежит ежегодному освидетельствованию с выдачей сертификата на каждую крепежную деталь.

Согласно требованиям Кодекса:

- все грузы должны быть размещены и закреплены таким образом, чтобы судно и экипаж не подвергались опасности;
- решения, принимаемые по мерам размещения и крепления груза, должны основываться на наиболее неблагоприятных условиях погоды, которые могут ожидаться на практике в предполагаемом рейсе;
- действия, предпринимаемые капитаном по управлению судном, особенно в неблагоприятных условиях погоды, должны принимать во внимание вид и местоположение груза, и крепежные устройства.

На этой же 17 сессии Ассамблеи ММО в ноябре 1991 года был принят "Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих палубные лесные грузы". Он состоит из шести Глав, включающих в себя общие положения, ос-

тойчивость, укладку груза, крепление, защиту персонала, а также устройства обеспечения безопасности, действия, предпринимаемые во время рейса и двух дополнений:

ДОПОЛНЕНИЕ А - Совет по практике укладки груза

ДОПОЛНЕНИЕ В - Общее руководство по размещению бревен под палубой

Цель данного Кодекса - рекомендовать меры по укладке, креплению и другие эксплуатационные меры безопасности, предназначенные для обеспечения безопасной перевозки палубных лесных грузов.

Кодекс применяется ко всем судам длиной 24 м и более, совершающим перевозку палубного лесного груза. Суда, имеющие и использующие лесную грузовую марку, должны также отвечать требованиям применимых правил Конвенции о грузовой марке.

Судно должно снабжаться самой исчерпывающей информацией об остойчивости, в которой учитывается наличие палубного лесного груза. Такая информация должна давать возможность капитану быстрыми и простыми способами получить точные сведения об остойчивости судна при меняющихся условиях эксплуатации. Исчерпывающие таблицы или диаграммы периода качки подтверждают, что они являются очень полезным средством проверки действительности условий остойчивости.

Остойчивость судна в любое время, включая процесс погрузки и выгрузки палубного лесного груза, должна быть положительной и соответствовать требованиям, принятым Администрацией. Она должна рассчитываться с учетом:

1) увеличенного веса палубного лесного груза вследствие:
   - намокания высохшего или выдержанного леса; и
   - обледенения, если это применимо;
2) изменений в расходуемых запасах;
3) влияние свободной поверхности жидкости в танках; и
4) веса воды, скопившейся в местах, не заложенных лесом, в пределах палубного лесного груза и особенно между бревнами.

Капитан должен:

1) прекратить все погрузочные операции, если возник крен, для которого нет удовлетворительного объяснения, и было бы неосмотрительно продолжать погрузку;
2) прежде, чем выйти в море, убедиться, что:
   - судно не имеет крена;
   - судно имеет достаточную метацентрическую высоту; и
   - тщательно определены и обеспечены условия остойчивости.

Прежде чем грузить палубный груз на любой части верхней палубы:

- люковые крышки и другие отверстия, ведущие в помещения ниже этой части верхней палубы, должны быть надежно закрыты и задраены;

- воздушные трубы и вентиляторы должны быть надежно защищены, а запорные клапаны или подобные устройства должны быть осмотрены, чтобы убедиться в их надежности от проникновения воды;
- скопление льда и снега на такой части должно быть убрано; и
- обычно предпочтительнее, чтобы все палубные найтовы, стойки и тому подобные были на своем месте перед погрузкой на эти специальные части. Это необходимо, если потребуется проверка устройства крепления груза в порту погрузки.

Палубный лесной груз должен быть уложен таким образом, чтобы:

1) безопасные и удобные доступы в помещения экипажа, доступ для приема лоцмана, в машинные помещения и все подобные места, постоянно используемые для работы на судне, должны быть обеспечены все время;
2) если необходимо, открытия, обеспечивающие доступ в районы, описанные выше, должны быть закрыты и задраены от проникновения воды;
3) оборудование обеспечения безопасности, устройства дистанционного управления клапанами и измерительные трубки должны оставаться доступными; и
4) он был компактно уложен и ни в коем случае не должен затруднять управление судном и необходимые работы на нем.

Часть В Главы VI "Специальные положения для навалочных грузов, иных чем зерно" состоит из Правила 6 "Приемлемость для перевозки" и Правила 7 "Погрузка, размещение и выгрузка навалочного груза".

Для того чтобы капитан мог предотвратить чрезмерные напряжения в корпусе, судно должно быть обеспечено буклетом на языке, который знает командный состав, ответственный за грузовые операции на судне. Если этот язык не является английским, судно должно быть обеспечено буклетом также и на английском языке. Буклет, как минимум, должен включать:

- данные об остойчивости, требуемые Правилом II-1/22;
- данные о вместимости балластных танков и производительности средств заполнения и откачки этих танков;
- максимально допустимую нагрузку на единицу поверхности второго дна;
- максимально допустимую нагрузку на трюм;
- инструкции общего характера по погрузке и выгрузке в отношении прочности корпуса, включая любые ограничения по наихудшим условиям эксплуатации в течение погрузки, выгрузки, операций с водяным балластом и рейса;
- любые специальные ограничения по наихудшим условиям эксплуатации, наложенные Администрацией или признанной ею организацией, если применимо; и

- где требуются расчеты на прочность - максимально разрешенные усилия и моменты, воздействующие на корпус судна при погрузке, выгрузке и в рейсе.

Если навалочные грузы перевозятся в твиндеках, люки таких твиндеков должны закрываться в тех случаях, когда информация о погрузке указывает на недопустимый уровень напряжений в наборе днища при открытых люках твиндеков. Поверхность груза достаточно разравнивается и должна либо простираться на одном уровне от борта до борта, либо делиться дополнительными продольными переборками достаточной прочности. Во избежание перенапряжений в наборе палубы твиндека, должна соблюдаться безопасная величина грузовместимости твиндеков.

Капитан и представитель терминала должны обеспечить проведение операций по погрузке и выгрузке в соответствии с согласованным планом.

Перед погрузкой или выгрузкой навалочного груза капитан и представитель терминала должны составить согласованный между ними план, обеспечивающий, чтобы разрешенные усилия и моменты, воздействующие на судно, не превышались при погрузке или выгрузке; план должен включать последовательность, количество и требуемое время на погрузку или выгрузку, принимая во внимание производительность средств погрузки или выгрузки, количество питателей/конвейеров/грейферов и возможностей судна по приему/откачке водяного балласта. План и любые последующие изменения в нем должны передаваться на хранение соответствующей власти государства порта.

Навалочные грузы грузятся, и их поверхность разравнивается, насколько это необходимо, до границ грузового помещения, с тем, чтобы свести к минимуму риск смещения груза и обеспечить достаточную остойчивость в течение всего рейса.

Серьезную опасность для судов и экипажа представляет перевозка определенных навалочных грузов.

В соответствии с Правилом 1(4) был разработан и Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов (Кодекс НГ). Проблемы, связанные с перевозкой таких грузов, рассматривались на Конференции 1960 года, однако в то время оказалось невозможным сформулировать подробные требования (за исключением перевозки зерна). Вместе с тем в Приложении В к Конвенции содержалась рекомендация о необходимости разработки международно-приемлемого Кодекса безопасной практики перевозки навалочных грузов под эгидой ММО.

Первый Кодекс был принят в 1965 году, а пересмотренный - на 11-й сессии Ассамблеи в 1979 году (А.434(XI)). Полномочия на внесение изменение в Кодекс предоставлены КБМ. Кодекс состоит из 10 Разделов (определение; общие меры предосторожности; безопасность персонала и судна; оценка приемлемости груза для безопасной перевозки; методы штивки; методы определения угла естественного откоса; грузы, способные разжижаться и методы испытания; материалы, обладающие химическими свойствами; таблицы

для перевода удельного погрузочного объема) и 6 Приложений (A-P). Кодекс НГ является рекомендацией и может быть использован в качестве основы при подготовке национальных правил.

20-я сессия Ассамблеи приняла Кодекс безопасной практики погрузки и разгрузки судов, перевозящих навалочные грузы (Резолюция А.862(20)) от 27.11.97 г.. Ассамблея призвала правительства срочно принять портовые правила, которые потребовали от операторов терминалов строгого соблюдения соответствующих Кодексов и Рекомендаций ММО, возлагали на капитана ответственность за безопасную погрузку или выгрузку в течение всего времени и представляли капитану право прекратить грузовые операции в случае нарушения оператором плана погрузки или выгрузки, а также уполномочивали портовые власти останавливать грузовые работы, когда под угрозу ставится безопасность судов, перевозящих такие грузы.

Капитан и представитель терминала должны обеспечить, чтобы используемый метод выгрузки не наносил повреждения набору корпуса судна. Капитан обеспечивает, чтобы персонал судна постоянно отслеживал грузовые операции. Где возможно, должна регулярно замеряться осадка судна при погрузке или выгрузке, с целью подтверждения указанного терминалом количества обработанного груза. Каждый замер осадки, и количество груза заносятся в *Грузовую книгу*. Если выявлены значительные отклонения от согласованного плана, то грузовые или балластные, ибо оба этих вида операций должны быть скорректированы с целью исправления отклонений.

При пересмотре Главы VI КБМ решил включить в Часть С требования общего характера, а подробные положения относительно перевозки зерна включить в Кодекс, которому придавалась обязательная сила. Таким образом, Часть С содержит лишь два Правила - Правило 8, в котором говорится о Международном Кодексе безопасной перевозки зерна насыпью, принятом КБМ Резолюцией MSC.23(59) от 23.05.91 г. и дается определение термина "зерно" (это зерно пшеницы, маиса (кукурузы), овса, ржи, ячменя, риса, семена бобовых и обработанное зерно этих культур, когда его свойства схожи со свойствами натурального зерна), а в Правиле 9 устанавливается, что грузовое судно, перевозящее зерно, должно отвечать требованиям указанного Кодекса и иметь документ о разрешении, предусмотренный Кодексом. Судно, не имеющее такого документа, не должно загружаться зерном, прежде чем капитан судна не убедит администрацию, что судно в предлагаемом состоянии загрузки будет отвечать требованиям Кодекса.

Международный Кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью вступил в силу с 1 января 1994 года и применяется к судам независимо от их размера, включая суда валовой вместимостью менее 500 занятые перевозкой зерна насыпью. Кодекс содержит: требования по выдаче документа о разрешении, информации об остойчивости судна и загрузке зерном; требования к остойчивости; правила о погрузке зерна и прочности устройств для его погрузки; нагрузке на переборки и др.

Должно быть показано, что для любого судна, перевозящего зерно насыпью, в течение всего рейса характеристики его остойчивости в неповрежденном состоянии, принимая во внимание кренящие моменты от смещения зерна, отвечают следующим основным критериям:

- угол крена от смещения зерна не должен превышать 12º или в случае судов, построенных на 1 января 1994 года или после, угла входа кромки палубы в воду, смотря по тому, что меньше;
- начальная метацентрическая высота с поправкой на влияние свободной поверхности жидкостей в танках должна быть не менее 0,30м.

Перед погрузкой зерна насыпью капитан судна должен, если того требует Договаривающееся Правительство страны, в которой находится порт погрузки, показать способность судна на всех стадиях любого рейса отвечать критериям остойчивости.

После погрузки и до выхода судна в море, капитан должен обеспечить отсутствие крена.

Судну, не имеющему документа о разрешении, может быть разрешена погрузка зерна насыпью при условии, что:

- общий вес зерна насыпью не должен превышать одной трети дедвейта судна;
- во всех "заполненных отсеках со штивкой" должны быть установлены диаметральные переборки, простирающиеся на всю длину таких отсеков и вниз от подволока палубы или люковых крышек на расстоянии ниже линии палубы, по меньшей мере, равное 1/8 максимальной ширины отсека или 2,4 м смотря по тому, что больше;
- все крышки люков в заполненных отсеках, после штивки должны быть закрыты и задраены;

4.1.8. ГЛАВА VII - ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ CARRIAGE OFDANGEROUS GOODS

Глава VII состоит из четырех частей, включающих в себя 16 Правил:

Часть A - Перевозка опасных грузов в таре или навалом

1. Применение
2. Классификация
3. Тара
4. Маркировка и знаки опасности
5. Документы
6. Размещение и крепление
7. Взрывчатые вещества на пассажирских судах

7-1 Сообщения о происшествиях с опасными грузами

Часть B - Конструкция и оборудование судов, перевозящих опасные химические грузы наливом

8. Определения
9. Применение к танкерам-химовозам
10. Требования к танкерам-химовозам

Часть C - Конструкция и оборудование судов, перевозящих сжиженные газы наливомОпределения

11. Определения
12. Применение к газовозам
13. Требования к газовозам

Часть D - Специальные требования к перевозке отработавшего ядерного топлива, плутония и высокорадиоактивных отходов в таре на судах

14. Определения
15. Применение к судам, перевозящим груз ОЯТ
16. Требования к судам, перевозящим груз ОЯТ

Около 100 лет назад, когда не существовало еще большинства опасных грузов, их перевозка морем не носила массового характера, и поэтому не требовались специальные правила. Лишь в 1894 году первые ссылки появились в английском законе о торговом судоходстве.

20 января 1914 года в Лондоне была принята Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-14). В ее работе приняли участие представители 13 государств. Наряду с требованиями по безопасности мореплавания для всех судо в СОЛАС-14 перевозка грузов, которые по своим свойствам, количеству и методу размещения могли представлять угрозу для жизни пассажиров или безопасности судна, была запрещена. Однако решение о том, какие грузы являются опасными, было оставлено на усмотре-

ние правительств, которые также должны были решить, какие меры предосторожности при упаковке и размещении следует предпринять.

В 1929 году в Лондоне была созвана конференция (на этот раз в ней участвовало 18 государств), на которой была принята новая Конвенция по охране человеческой жизни на море. Она в основном следовала Конвенции 1914 года.

После Второй Мировой войны, учитывая дальнейшее развитие техники, в Лондоне в 1948 году была созвана очередная Международная Конференция, на которой принимается третья Конвенция. К конференции 1948 года перевозка опасных грузов резко увеличилась, и в СОЛАС-48 была включена новая Глава VI - Перевозка зерна и опасных грузов. Конференция посчитала это недостаточным и приняла Рекомендацию 22, в которой обратила внимание на важность Международной унификации в данной области. В Рекомендации указывалось, что грузы должны рассматриваться, как опасные в силу их свойств или характеристик и что должна быть разработана система маркировки, позволяющая использовать символы для определения степени опасности.

В 1956 году в рамках ООН был разработан минимум требований по перевозке опасных грузов для всех видов транспорта (так называемая Оранжевая книга). Однако в области морского транспорта в то время мало что было сделано. После вступления в силу Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации ММКО, в 1959 году была созвана очередная конференция, принявшая СОЛАС-60, в котором Глава VII уже целиком была посвящена перевозке опасных грузов. Она же сохранилась в действующей в настоящее время Конвенции СОЛАС-74. Первоначальная Глава VII регулировала только перевозку опасных грузов, перевозящихся в упаковке. При пересмотре 1983 года (Резолюция MSC.6(48)) текст Главы был полностью заменен. Появились: Часть B - Постройка и оборудование судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Правила 8-10) и Часть C - Постройка и оборудование судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Правила 11-13). Протоколом 88 была принята Часть D и спецтребования к перевозке ОЯТ, плутония и высокорадиоактивных отходов в таре на судах.

Согласно Правил 1 Части А применяется к опасным грузам, перевозимым в упаковке или навалом на всех судах, а также на грузовых судах валовой вместимостью менее 500 т. Перевозка опасных грузов без соблюдения Положений Части А запрещается. Все опасные грузы (Правило 2) подразделяются на 9 классов. Правило 3 содержит требования к упаковке; Правило 4 - к маркировке; Правило 5 - к документам; Правило 6 - к укладке опасных грузов. 69-я сессия КБМ (резолюция КБМ.69(69)) внесла в Правило 6 изменения, аналогичные изменениям, внесенным в Правило 5 Главы VI. Название Правила 6 заменено на "Укладка и крепление". Правило 7 устанавливает дополнительные ограничения для перевозки взрывчатых веществ на пассажирских судах. Правило 7-1 (одобрено Резолюцией MSC.22(59)) содержит требования к капитану судна, перевозящего опасные грузы, сообщать об инцидентах с

такими грузами ближайшему прибрежному государству. Если судно покинуто, или если доклад является неполным, или сообщение не получено, судовладелец, фрахтователь или оператор, их агент выполняют обязанности, возложенные на капитана. Эти сообщения должны основываться на Положениях, одобренных ММО. Ассамблея на 20-й сессии (ноябрь 1997 г.) Резолюцией А.851(20) утвердила Общие принципы системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям, включая Руководство по передаче сообщений об инцидентах с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязнителями моря и призвала правительства обеспечить, чтобы системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям в максимально возможной степени отвечали этим Общим принципам.

В связи с активным ростом химической индустрии объем морских перевозок опасных грузов в послевоенные годы стремительно возрастал. Это, естественно, привело к появлению во многих странах национальных Правил перевозки опасных грузов. Расхождение в региональных условиях перевозки опасных грузов вызывали большие неудобства. Поэтому, исходя из рекомендаций Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 года, Межправительственная морская консультативная организация (ММКО) создала специальный подкомитет, который в течение 1962-1965 г.г. подготовил Международный Кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ). Согласно ему, опасные грузы были подразделены на 9 классов. Ассамблея ММКО в 1965 году одобрила этот Кодекс и рекомендовала странам - членам ММКО, принять его целиком или в качестве базы для разработки национальных Правил морской перевозки опасных грузов. Некоторые страны приняли этот Кодекс в качестве официального руководства. Он состоял из трех томов и дополнений. В первый том входила общая часть Кодекса и Правила морской перевозки опасных грузов 1 и 2 классов. Во второй том - Правила перевозки опасных грузов 3 - 5 классов. В третий том - Правила перевозки опасных грузов 6-9 классов. В общей части отражены классификация опасных грузов, методы определения температуры вспышки, маркировка и ярлыки опасности, грузовые документы, требования по упаковке, указания по противопожарным мерам, алфавитный указатель. В 1990 году МКМПОГ был переиздан в виде четырех томов и приложений к ним с учетом дополнений, принятых за этот период.

Для оказания помощи на случай происшествий с опасными грузами в ММО разработан Порядок действий в аварийной ситуации для судов, перевозящих опасные грузы. В дополнение к Международному медицинскому руководству для судов было одобрено Руководство по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с опасными грузами.

На 17-й Ассамблее 06.11.91 г. в своей Резолюции А.716(17) ММО настоятельно призвала правительства, которые еще не выполнили МКМПОГ, принять его в качестве основы своих национальных Правил по данному вопросу в целях обеспечения безопасной и беспрепятственной международной перевозки морем опасных и вредных грузов, включая экологически опасные

вещества (загрязнители моря) и отходы. Ассамблея вновь уполномочила Комитет по безопасности на море (КБМ) принимать поправки к Кодексу, приложения и дополнения к нему, включая рекомендации по безопасной перевозке, обработке и хранению опасных грузов в портовых районах, не оказывающие влияние на принципы, на которых основан Кодекс.

Так были приняты поправки 1994 года, 1996 года, 1997 года. В мае 1998 года в МКМПОГ была включена поправка "29-98", принятая КБМ ММО на его шестьдесят девятой сессии. Поправка вступила в силу 1 января 1999 года с шестимесячным переходным периодом до 1 июля 1999 года.

Этой поправкой классификация, идентификация, маркировка и упаковка опасных товаров стандартизирована для всех способов транспортировки. Новые условия были добавлены, чтобы охватить перевозку товаров открытыми сверху контейнеровозами, и многие из существующих секций Кодекса были пересмотрены и обновлены.

Кодекс был представлен в четырех отдельных томах. Настоящий Кодекс в измененном формате, включая Поправки 30-00, был принят на 72 сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации (ММО) 23 мая 2000 г. Первое издание Кодекса, опубликованное в ММО в сентябре-октябре 2000 г., четырежды корректировалось ММО путем издания Списка опечаток и исправлений (Errata and corrigenda). Первый Список опубликован в сентябре 200 г., второй - в ноябре 2000 г., третий - в январе 2001 г., четвертый - в октябре 2001 г. Консолидированный Список опечаток и исправлений датируется 31 октября 2001 года. В каждом томе настоящего издания указано, по состоянию на какую дату приведен текст настоящего Кодекса. Оригинальное издание Кодекса состоит из двух томов и Добавления (Supplement). В настоящем издании том 2 Кодекса был разделен на две книги (книга 1 и книга 2) в связи с большим объемом русского и английского текстов. При этом для удобства пользования текст ряда глав и приложения, в том числе Перечень опасных грузов и Алфавитный указатель, приводятся сначала на русском, а потом на английском языках; в связи с этим компоновка самого текста и нумерация страниц в настоящем издании несколько отличается от оригинального.

Название Кодекса на русском языке, в отличие от предыдущего издания, изменено на "Международный морской Кодекс по опасным грузам" (сокращенное название - Кодекс ММОГ), которое более точно корректируется как с названием Кодекса на английском языке, так и с его содержанием. Кроме того, новое название подчеркивает отличие, в том числе и по внешнему виду, издания Кодекса 2000 г., включая Поправки 30-00, от предыдущего консолидированного издания 1994 г. с Поправками 28-96 и 29098 под названием "Международный Кодекс морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ)". На основе МКМПОГ и обобщения различных международных и национальных правил ОИИМФ (г. Одесса) были разработаны Правила морской перевозки опасных грузов (МОПОГ), которые введены в действие с первого января 1969 года. Первоначально они были изданы в трех томах.

МОПОГ имеют статус обязательного документа. В МОПОГ грузы полностью сгруппированы по принципу общности их свойств, требований к таре и упаковке, техническим условиям хранения и перевозки. МОПОГ соответствуют МКМПОГ и СОЛАС-74 (Глава VII). Последнее переиздание МОПОГ в двух томах было осуществлено ЮжНИИМФ (г. Одесса) в 1990 году. В настоящее время МОПОГ постоянно корректируется на основе требований, вносимых поправками к ММОГ. Корректуру вносит ЗАО ЦНИИМФ г. Санкт-Петербург.

Требования МКМПОГ и МОПОГ распространяются на перевозку на судах, а также на перегрузку и хранение в портах:

- опасных грузов в упаковке, в том числе сформированных в транспортные пакеты, загруженных в контейнеры или транспортные средства;
- опасных грузов наливом в вагонах-цистернах, контейнерах-цистернах и автоцистернах;
- порожних грузовых единиц не очищенных из-под остатков опасных грузов.

Правила не распространяются:

- на перевозку грузов навалом и наливом на судах всех видов;
- на разрядные грузы;
- на судовые запасы, оборудование и снабжение;
- на топливо, смазочные материалы, антифризы и хладагенты транспортных средств и спецконтейнеров, необходимые для их функционирования.

Кодекс ММОГ не является обязательным, однако многие государства включили его Положения в свое национальное законодательство. Хотя Кодекс предназначен для судоходства, он не может затрагивать производителя и отправителя опасных грузов, особенно в отношении терминологии, упаковки и маркировки.

Кодекс ММОГ регулирует и перевозку радиоактивных материалов (соответствующие положения отражают Правила для безопасной перевозки радиоактивных материалов МАГАТЭ), однако он не содержит специальных требований к конструкции и оборудованию судов, перевозящих отработанное ядерное топливо. Поэтому 4 ноября 1993 года на 18 сессии Ассамблеи ММО (Резолюция А.748(18)) был принят Кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в контейнерах на борту судов.

Кодекс регулирует перевозку радиоактивных материалов, содержит специальные требования к конструкции и оборудованию судов, перевозящих отработанное ядерное топливо.

На 20-й сессии Ассамблеи ММО 27.11.97 г. Кодекс ОЯТ был дополнен положениями, регулирующими создание планов на случай чрезвычайных происшествий и направление информации об инцидентах с перевозимыми веществами.

Для целей данного Кодекса, суда, перевозящие груз ОЯТ, подразделяются на следующие три класса, в зависимости от общей активности нуклида веществ, которые перевозятся на судне.

Судно класса ОЯТ 1 - суда, которые имеют свидетельство на перевозку веществ с общей активностью нуклида менее 4000 ТБк.

Судно класса ОЯТ 2 - суда, которые имеют свидетельство на перевозку отработавшего ядерного топлива или высокорадиоактивных отходов с общей активностью нуклида менее $2x10^6$ ТБк и суда, которые имеют свидетельство на перевозку плутония с общей активностью нуклида менее $2x10^6$.

Судно класса ОЯТ 3 - суда, которые имеют свидетельство на перевозку отработавшего ядерного топлива или высокорадиоактивных отходов и суда, которые имеют свидетельство на перевозку плутония без ограничений по максимальной общей активности материалов.

Настоящий Кодекс применяется к судам, осуществляющим перевозку груза ОЯТ, как предписано в Правиле VII/15 Конвенции СОЛАС.

В дополнение к требованиям данного Кодекса, к перевозке груза ОЯТ должны применяться положения Кодекса ММОТ.

До перевозки груза ОЯТ, судно, предназначенное для перевозки груза ОЯТ, должно быть подвергнуто первоначальному освидетельствованию, которое должно включать полный осмотр его конструкции, оборудования, арматуры, устройств и материалов в той степени, в которой на судно распространяются требования Кодекса.

После первоначального освидетельствования Администрация или организация, признанная ею, в соответствии с Правилом 1/6 Конвенции СОЛАС должна выдать судну Международное свидетельство о годности судна к перевозке груза ОЯТ.

Судно, имеющее свидетельство на перевозку груза ОЯТ, подвергается проверкам и освидетельствованиям, согласно применимым положениям Главы 1 Конвенции, для того, чтобы убедиться в том, что конструкция, оборудование, арматура, устройства и материалы отвечают положениям данного Кодекса.

Международное свидетельство о годности судна к перевозке груза ОЯТ перестает быть действительным, если освидетельствование не было проведено или показало, что судно не отвечает положениям данного Кодекса, или когда истек срок действия какого-либо свидетельства судна, требуемого Конвенцией СОЛАС.

За последние 30-35 лет морские перевозки химических грузов наливом резко возросли, и были созданы специализированные суда для их перевозки. Танкеры-химовозы являются наиболее сложными сооружениями в силу того,

что перевозимый ими груз представляет огромную угрозу с точки зрения безопасности мореплавания и охраны морской среды, несравнимую с той опасностью, которую представляет сырая нефть. Строительство специализированных судов для перевозки наливом химических грузов началось в основном после Второй Мировой войны и к середине 60-х годов танкер-химовоз становится совершенно особым типом судна, отличным даже от обычного танкера. В это же время в ММО возник вопрос о безопасности таких судов, обсуждение которого привело к принятию в 1971 году Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом. В своей первоначальной форме он не предназначался для охраны окружающей среды. По поручению Ассамблеи КБМ внес в него многочисленные изменения. Кодекс носит характер рекомендации.

После принятия МАРПОЛ-73/78 положение Кодекса становится двусмысленным, поскольку его правила были распространены на аспекты борьбы с загрязнением, содержащиеся в Приложении II МАРПОЛ. Поэтому в ММО сложилось общее мнение, что проблема может быть решена путем придания Кодексу обязательной силы, внеся поправку в Главу VII, в 1983 году он был заменен. Согласно Правилу 10 части В, танкер-химовоз должен отвечать требованиям Международного Кодекса по химовозам (Международного Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ), принятого Резолюцией MSC.4(48), требования которого являются обязательными. Танкер-химовоз должен проходить освидетельствования с выдачей свидетельств, предусмотренных Кодексом и подлежать соответствующему контролю.

Кодекс МКХ состоит из 20 Глав: общие положения; живучесть судна и расположение грузовых емкостей; устройство судна; грузовая емкость; система грузовых трубопроводов; конструкционные материалы; регулирование температуры груза; газоотводные системы грузовых емкостей; регулирование состава среды; электрические установки; противопожарная защита и тушение пожара; искусственная вентиляция в грузовой зоне; контрольно-измерительные устройства; защита персонала; специальные требования; эксплуатационные требования; дополнительные меры по охране морской среды; сводная таблица минимальных требований; перечень химических веществ, к которым Кодекс не применяется; требования к судам, предназначенным для сжигания жидких химических отходов в море. В Приложении к Кодексу приводится форма Международного свидетельства о пригодности судна к перевозке опасных химических грузов наливом.

Кодекс вступил в силу 1 июля 1986 года и применяется к судам независимо от размера, включая суда валовой вместимостью менее 500 осуществляющие перевозки наливом грузов, являющихся жидкими опасными химическими веществами.

Вопросы безопасности газовозов возникли в ММО примерно в то же время, что и проблема танкеров-химовозов. Принимая Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, Ас-

самблея просила КБМ подготовить Кодекс, охватывающий перевозки сжиженных газов наливом. Такой Кодекс был подготовлен и Ассамблея на 91 сессии (ноябрь 1975 г.) приняла Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Резолюция А.328(IX)). Дальнейшее развитие перевозок и технологии привели к пониманию того, что положения такого Кодекса должны быть обязательными. В результате поправок, внесенных в Главу VII в 1983 г., Правило 13 Части С установил, что газовоз должен отвечать требованиям Международного Кодекса по газовозам (Международного Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, принятого КБМ Резолюцией MSC.5(48)). Судно должно проходить освидетельствование с выдачей свидетельств, предусмотренных Кодексом, положения которого являются обязательными. Газовоз подлежит контролю в портах.

Кодекс вступил в силу с 1 июля 1986 года и применяется к судам независимо от размера, включая суда валовой вместимостью менее 500 осуществляющие перевозки сжиженных газов. Кодекс подразделяет суда на четыре типа: 1G - требующие принятия максимальных предупредительных мер для исключения утечки груза; 2G - требующие принятия существенных предупредительных мер; 2PG - длиной 160 м и менее, требующие принятия существенных предупредительных мер, и где грузы перевозятся во вкладных цистернах; 3G - требующие принятия умеренных предупредительных мер. Структура Кодекса в основном соответствует структуре Кодекса МКХ.

21 мая 2002 года Комитет по безопасности на море циркулярным письмом MSC/Circ.1027 внес поправки к "Документу о соответствии", определив его как "Документ о соответствии специальным требованиям к судам, перевозящим опасные грузы по положениям правила II-2/19 Конвенции СОЛАС-74 с поправками".

Комитет по безопасности на море на своей 75 сессии (15-24 мая 2002 г.) из-за поправок к главе II-2 Конвенции СОЛАС, рассмотрел и одобрил пересмотренную стандартную форму Документа о соответствии, требуемого правилом II-2/19 Конвенции СОЛАС. Новое циркулярное письмо MSC/Circ.1027 следует применять с 1 июля 2002 г.

В документе УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1) что конструкция и оборудование вышеупомянутого судна находятся в соответствии с положениями правила II-2/19 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками; и

2) что судно пригодно для перевозки тех классов опасных грузов, которые указаны в Дополнении, при условии выполнения всех положений Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) и Кодекса безопасной практики перевозки навалочных грузов (Кодекс НГ) в отношении конкретных веществ.

Документ выдается классификационным обществом на срок до пяти лет, т.к. его продолжительность полностью зависит от срока действия Свидетельства безопасности грузового судна по конструкции.

4.1.9. ГЛАВА VIII - ЯДЕРНЫЕ СУДА NUCLEAR SHIPS

Глава состоит из 12 Правил:

1. Применение
2. Применение других глав
3. Изъятие
4. Одобрение реакторной установки
5. Пригодность реакторной установки к эксплуатации в судовых условиях
6. Радиационная безопасность
7. Информация о безопасности
8. Наставление по эксплуатации
9. Освидетельствования
10. Свидетельства
11. Специальный контроль
12. Аварии

Данная Глава применяется ко всем ядерным судам за исключением военных кораблей.

Правила других Глав настоящей Конвенции применяются к ядерным судам за исключением тех их положений, которые изменены Правилами данной Главы.

Ядерное судно, ни при каких обстоятельствах, не может быть освобождено от выполнения требований какого-либо из Правил данной Конвенции.

Свидетельство, называемое *Свидетельством о безопасности ядерного пассажирского судна,* выдается ядерному пассажирскому судну после его проверки и освидетельствования, если оно отвечает требованиям Глав II-1, II-2, III, IV, и VIII и любым иным применимым требованиям настоящих Правил.

Свидетельство, называемое *Свидетельством о безопасности ядерного грузового судна*, выдается ядерному грузовому судну после его проверки и освидетельствования, если оно отвечает изложенным в Правиле 1/10 требованиям в отношении освидетельствования грузовых судов, требованиям Глав II-1, II-2, III, IV, и VIII и любым иным применимым требованиям настоящих Правил.

В Свидетельствах о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельствах о безопасности ядерного грузового судна указывается, что "судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям Главы VIII Конвенции и соответствует Информации о безопасности, одобренной для судна".

Срок действия Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна не может превышать 12 месяцев.

Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна выдаются либо Админи-

страцией, либо лицом или организацией, должным образом ею на то уполномоченными. В любом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство. Все ядерные суда подлежат специальному контролю до входа в порты Договаривающихся правительств в целях установления наличия на борту действительного Свидетельства о безопасности ядерного судна и отсутствия повышенной радиационной или иной ядерной опасности, угрожающей экипажу, пассажирам или населению, водным путям, продовольственным либо водным ресурсам в море или в порту.

Правительствам тех стран, в которые предполагается заход ядерного судна, заблаговременно представляется Информация о безопасности. Для сведения и руководства обслуживающего персонала судна подготавливается подробное Руководство по эксплуатации, которое одобряется правительством. Капитан ядерного судна в случае аварии, могущей вызвать опасность для окружающей среды, немедленно информирует правительство государства флага, а также компетентные правительственные власти той страны, в водах которой может находиться или к водам которой приближается судно в поврежденном состоянии.

4.1.10. ГЛАВА IX - УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ

MANAGEMENT FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS

Глава состоит из 6 Правил, принята на Конференции 1994 года.

1. Определения
2. Применение
3. Требования по управлению безопасностью
4. Освидетельствование
5. Поддержание состояния системы
6. Проверка и контроль

В Главе IX изложены все требования Международного Кодекса по управлению безопасностью и предотвращением загрязнения.

Для целей данной Главы, если специально не предусмотрено иное:

Международный Кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) означает Международный Кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Организацией Резолюцией А.741(18) с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями Статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его Главы I.

Компания означает собственника судна или любую другую организацию, или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна, и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Международным Кодексом по управлению безопасностью.

4.1.11. ГЛАВА X - МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ

SAFETY MEAS RES FOR HIGH SPEED CRAFT

Глава состоит из трех Правил.

1. Определения
2. Применение
3. Требования, предъявляемые к высокоскоростным судам

1. Данная Глава применяется к следующим высокоскоростным судам, построенным 1 января 1996 года и после этой даты:

- пассажирским судам, которые за время своего рейса не удаляются от места убежища на расстояние, превышающее расстояние, которое они могут пройти за 4 часа на эксплуатационной скорости при полной загрузке; и
- грузовым судам валовой вместимостью 500 и более, которые за время своего рейса не удаляются от места убежища на расстояние, превышающее расстояние, которое они могут пройти за 8 часов на эксплуатационной скорости при полной загрузке.

2. Любое судно, независимо от даты постройки, после ремонта, переоборудования, модификации и связанного с ними изменения в оборудовании, должно, по меньшей мере, отвечать требованиям, предъявлявшимся к нему до этого. Такое судно, если оно построено до 1 июля 2002 года, должно, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным в эту дату или после нее, по меньшей мере, в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании. В части, подвергаемой капитальному ремонту, переоборудованию, модификации существенного характера им связанному с ними изменению в оборудовании, суда должны отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным 1 июля 2002 года и после этой даты, в той мере, в которой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

Для целей данной Главы:

Кодекс высокоскоростных судов 1994 года (Кодекс ВСС 1994) означает Международный Кодекс безопасности высокоскоростных судов 1994 года, принятый Комитетом по безопасности на море Организации Резолюцией MSC.36(63) с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями Статьи VIII настоящей Конвенции.

Кодекс высокоскоростных судов 2000 года (Кодекс ВСС 2000) означает Международный Кодекс безопасности высокоскоростных судов 2000 года, принятый Комитетом по безопасности на море Организации Резолюцией MSC.97(73) с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при

условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции.

Высокоскоростное судно означает судно, способное развивать максимальную скорость в метрах в секунду (м/с), равную или превышающую

$$3{,}7\nabla^{0{,}1667},$$

где: ∇ - объемное водоизмещение, соответствующее расчетной ватерлинии, $м^3$, за исключением судов, корпус которых поддерживается полностью вне водной поверхности в неводоизмещающем режиме аэродинамическими силами, возникающими от поверхностного эффекта.

Высокоскоростное судно, построенное 1 января 1996 года и после этой даты, но до 1 июля 2002 года, отвечающее полностью требованиям Кодекса высокоскоростных судов 1994 года, освидетельствованное и получившее Свидетельство, как это предусмотрено вышеупомянутым Кодексом, считается отвечающим требованиям Глав I-IV и Правил V/18,19 и 20.

4.1.12. ГЛАВА XI - СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

SPECIAL VEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

Глава XI была принята на Конференции ММО в мае 1994 года. В Правиле 1 оговорено представление полномочий признанным организациям, которыми являются классификационные общества, действующие от имени Правительства государства флага. В Правиле 2 предусмотрено, что навалочные суда и нефтяные танкера подлежат проверкам по расширенной программе в соответствии с руководством, принятым Ассамблеей Организации Резолюцией А.744(18) с возможными поправками, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок.

Правило 3 "Опознавательный номер судов" применяется ко всем пассажирским судам валовой вместимостью 100 и более и ко всем грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

Каждое судно должно иметь опознавательный номер, который соответствует системе опознавательных номеров судов ММО, принятой Организацией.

Опознавательный номер судна должен включаться в свидетельства и заверенные копии свидетельств, которые выдаются согласно Правилам 12 и 13 Главы I СОЛАС.

В отношении судов, построенных до 1 января 1996 года, данное Правило вступает в силу при возобновлении любого свидетельства 1 января 1996 года или после этой даты.

В соответствии с *Правилом 4* судно, находясь в порту другого Договаривающегося правительства, подлежит контролю должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством, который касается выполнения эксплуатационных требований в отношении безопасности судов, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейшие судовые процедуры, относящиеся к безопасности судов.

Договаривающееся правительство, осуществляющее контроль, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в море до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящей Конвенции.

К данному Правилу применяются предписанные в Правиле 19 Главы I Конвенции, процедуры контроля государством порта.

В период с 9-13 декабря 2002 года на проходившей в Лондоне Дипломатической конференции по морской безопасности к Главе XI были приняты поправки, которые вступили в силу с 1 июля 2004 года.

Существующая Глава XI СОЛАС (Специальные меры по повышению уровня безопасности на море) была перенумерована как Глава XI-1. Правило

XI-1/3 изменено с внесением требования о том, чтобы судовой идентификационный номер был постоянно отмечен на видном месте - на корпусе судна или надстройке. Пассажирские суда должны нести маркировку на горизонтальной поверхности, видимой с воздуха. Суда также должны быть маркированы их идентификационными номерами внутри надстройки в служебных помещениях.

Новое *Правило XI-1/5* требует, чтобы суда выпускались с документом "Журнал непрерывной регистрации истории судна", который предназначен для того, чтобы сберегать на борту документ об истории судна. Журнал должен быть выдан Администрацией и должен содержать информацию такую, как название судна и государства, под флагом которого судно имеет право на плавание, дата регистрации судна этим государством, идентификационный номер судна, порт, в котором судно зарегистрировано, и название зарегистрированного владельца/владельцев и их зарегистрированный адрес. Любые изменения должны записываться в журнал для того, чтобы содержать обновленную и текущую информацию наряду с историей изменений.

Новая *Глава XI-2* (Специальные меры по повышению уровня охраны на море) добавлена после перенумерованной Главы XI-1. *Правило 2* данной Главы применяется ко всем пассажирским и высокоскоростным пассажирским судам, совершающим международные рейсы, к грузовым судам, включая высокоскоростные и морские буровые передвижные установки валовой вместимостью 500 и более, а также к портовым средствам, обслуживающим эти суда.

Правило XI-2/3 новой Главы закрепляет Международный Кодекс охраны судов и портовых средств (Кодекс МОСП). Часть А этого Кода становится обязательной, а часть В содержит руководящие указания о том, как лучше всего выполнять обязательные требования части А.

Правило обязывает Администрации, установить уровни охраны и обеспечить представление информации по уровню охраны судам, плавающим под их флагом. До входа в порт, или во время стоянки в порту, в пределах территории Договаривающегося Правительства, судно должно соблюдать требования по уровню охраны, установленному этим Договаривающимся Правительством, если такой уровень охраны выше, чем уровень охраны, установленный Администрацией этого судна.

Правило XI-2/8 подтверждает роль капитана в осуществлении его профессиональных убеждений при принятии необходимых решений для поддержания охраны. Указывается, что он не должен сдерживаться Компанией, фрахтователем или любым другим лицом в этом отношении.

Правило XI-2/6 требует, чтобы все суда были обеспечены системой охранной тревоги в соответствии со строгим графиком, который предусматривает оборудование большинства судов в течение 2004 года, а оставшихся - в течение 2006 года. Когда включается система охранной тревоги, необходимо войти в курс дела и передать с судна на берег сигнал охранной тревоги компетентному органу, назначенному Администрацией, идентифицируя судно,

его местоположение и указывая, что безопасность судна находится под угрозой, или оно было подвергнуто опасности. Система не будет поднимать любой сигнал тревоги на борту судна. Система охранной тревоги должна приводиться в действие с навигационного мостика и, по крайней мере, с одного другого места.

Правило XI-2/10 охватывает требования для портовых средств, предусмотренные, между прочим, для Договаривающегося Правительства, чтобы гарантировать, что оценка охраны портовых средств выполнена, а планы охраны портовых средств разработаны, осуществлены и рассмотрены в соответствии с Кодексом МОСП.

Другие правила в этой Главе охватывают предоставление информации в ММО, контроль судов в порту (включая такие меры, как отсрочка, задержание, ограничение эксплуатации, включая движение в пределах порта, или изгнание судна из порта), и специфическую ответственность Компаний.

4.1.13. ГЛАВА XII- ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ

ADDITIONAL SAFETY MEASURES FOR BULK CARRIERS

В настоящее время Глава состоит из 12 правил:

1. Определение
2. Применение
3. Сроки задействования
4. Требования к остойчивости в поврежденном состоянии навалочных судов
5. Прочность конструкции навалочных судов
6. Требования к конструкции навалочных судов и иные требования
7. Освидетельствование грузовых трюмов навалочных судов
8. Информация о выполнении требований к навалочным судам
9. Требования к навалочным судам, не способным выполнять правило 4.2 из-за конфигурации их грузовых трюмов
10. Декларация о плотности навалочного груза
11. Прибор для определения нагрузки
12. Эксплуатационные требования для датчиков уровня воды на навалочных судах

Продолжающаяся гибель судов, перевозящих навалочные грузы (иногда без всяких следов), а также большие потери человеческих жизней, потребовали принятия дополнительных мер. Ассамблея ММО (ноября 1991г.) приняла Резолюцию А.713(17) - Безопасность судов, перевозящих навалочные грузы, в которой поручила КБМ в возможно короткий срок разработать требования по проектированию, постройке, эксплуатации, техническому обслуживанию и освидетельствованию таких судов и установить меры предосторожности в отношении типа грузов. Впредь до разработки таких требований Ассамблея рекомендовала использовать Временные меры, которые следует принять для повышения безопасности судов, перевозящих навалочные грузы (приложение к Резолюции).

Конференция, проходившая в Лондоне в ноябре 1997 года, дополнила Конвенцию новой Главой XII - Дополнительные меры безопасности для судов, перевозящих навалочные грузы. Глава содержала одиннадцать правил:

Правило 1 - Определения

Правило 2 - Применение;

Правило 3 - Последовательность имплементации;

Правило 4 - Требования к остойчивости судов в поврежденном состоянии

Правило 5 - Конструктивная прочность
Правило 6 - Конструктивные и иные требования
Правило 7 - Проверка судовых трюмов
Правило 8 - Информация о соответствии с требованиями для судов
Правило 9 - Требования к судам, не соответствующим Правилу 4.2 в связи с конструкцией их грузовых трюмов
Правило 10 - Декларация о плотности навалочного груза
Правило 11 - Погрузочные приборы

Глава вступила в силу 1 июля 1999 года.

Все навалочные суда должны отвечать требованиям данной Главы, в дополнение к применимым требованиям других глав.

Правило 3
"Сроки задействования"

(Данное Правило применяется к судам, построенным до 1 июля 1999 г.)

Навалочные суда, к которым применимы Правила 4 или 6, должны отвечать положениям таковых правил согласно нижеследующим срокам, со ссылкой на расширенную программу проверок, требуемых Правилом XI/2:

- навалочные суда, которым исполнится 20 лет и более на 1 июля 1999 г., - к дате промежуточного или первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999г., смотря по тому, что наступит ранее;
- навалочные суда, которым на 1 июля 1999 г. исполнится 15 лет и более, но менее 20 лет, - к дате первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999 г., но не позднее 1 июля 2002 г.; и
- навалочные суда, которым на 1 июля 1999 г. будет менее 15 лет, - к дате первого периодического освидетельствования после даты, на которую судну исполнится 15 лет, но не позднее даты, на которую ему исполнится 17 лет.

Правило 4
"Требования к остойчивости в поврежденном состоянии навалочных судов"

1. Навалочные суда с одинарным корпусом длиной 150 м и более, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/м^3 и более, построенные 1 июля 1999 г. и после этой даты, при загрузке по летнюю грузовую марку, должны выдерживать затопление любого одного грузового трюма, находящегося в любом состоянии загрузки, и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как предписано в пункте 3.
2. Навалочные суда с одинарным корпусом длиной 150 м и более, перевозящие навалочные грузы плотностью 1780 кг/м^3 и более, по-

строенные до 1 июля 1999 г., при загрузке по летнюю грузовую марку должны выдерживать затопление носового трюма.

Правило 5
"Прочность конструкции навалочных судов"
(Данное Правило применяется к навалочным судам, построенным 1 июля 1999 г. и после этой даты)

Навалочные суда с одинарным корпусом длиной 150 м и более, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/м^3 и более, должны иметь достаточную прочность, чтобы выдерживать затопление любого одного грузового трюма в любых условиях загрузки и балластировки судна, принимая во внимание динамические нагрузки от наличия воды в трюме и учитывая рекомендации, принятые Организацией.

Правило 6
"Требования к конструкции навалочных судов и иные требования"
(Данное Правило применяется к навалочным судам, построенным до 1 июля 1999 г.)

Навалочные суда с одинарным корпусом длиной 150 м и более, перевозящие навалочные грузы плотностью 1780 кг/м^3 и более, должны отвечать требованиям данного Правила в соответствии со сроками, предписанными в Правиле 3.

Правило 7
"Освидетельствования грузовых трюмов навалочных судов"
(Данное Правило применяется к навалочным судам, построенным до 1 июля 1999 г.)

Навалочное судно с одинарным корпусом длиной 150 м и более, возрастом 10 лет и более, не должно перевозить навалочные грузы плотностью 1780 кг/м^3 и более, если оно не прошло удовлетворительно либо:

- периодическое освидетельствование в соответствии с расширенной программой проверок, требуемых Правилом XI/2; или
- освидетельствование всех грузовых трюмов в том же самом объеме, как это требуется при периодических освидетельствованиях в расширенной программе требуемых Правилом XI/2 проверок при освидетельствовании.

Правило 8
"Информация о выполнении требований к навалочным судам"

1. Буклет, требуемый Правилом VI/7.2, заверяется Администрацией или, по ее поручению, в целях указания на то, что выполняются Правила 4, 5, 6 и 7 соответственно.
2. Любые ограничения, наложенные на перевозку навалочных грузов плотностью 1780 кг/м^3 и более в соответствии с требованиями Правила 6, указываются в буклете.

Правило 9
"Требования к навалочным судам, не способным выполнять Правила 4.2 из-за конфигурации их грузовых трюмов"

(Данное Правило применяется к навалочным судам, построенным до 1 июля 1999 г.)

Для навалочных судов, подпадающих под действие Правила 4.2, построенных с недостаточным количеством поперечных водонепроницаемых переборок, чтобы отвечать требованиям вышеуказанного Правила, Администрация может позволить послабление в выполнении Правил 4.2 и 6, при условии, что эти суда отвечают следующим требованиям:

- в отношении носового грузового трюма, проверки, предписанные при проведении ежегодного освидетельствования по расширенной программе проверок, требуемых Правилом XI/2;
- иметь систему аварийно-предупредительной сигнализации о высоком уровне воды в льяльных колодцах всех грузовых трюмов или в тоннеле грузового конвейера, соответственно, подающую звуковой и световой сигналы тревоги на ходовом мостике, одобренную Администрацией.

Правило 10
"Декларация о плотности навалочного груза"

До погрузки навалочного груза на навалочное судно, грузоотправитель должен объявить плотность груза.

Любой груз с объявленной плотностью от 1250 до 1780 кг/м^3 должен пройти проверку на плотность, выполненную аккредитованной на проведение испытания организацией.

Правило 11
"Прибор для определения нагрузки"
(Данное Правило применяется к навалочным судам,
независимо от даты их постройки)

1. Навалочные суда длиной 150 м и более оборудуются прибором, способным предоставлять информацию о перерезывающих силах и изгибающих моментах, принимая во внимание рекомендацию, принятую Организацией.
2. Навалочные суда длиной 150 м и более, построенные до 1 июля 1999 г., должны отвечать требованиям пункта 1 и не позднее даты первого промежуточного или периодического освидетельствования, следующих сразу за 1 июля 1999 г.

Правило 12

Резолюцией MSCю145(77) 5 июня 2003 г. было принято 12 Правило "Эксплуатационные требования для датчиков уровня воды на навалочных судах". Правило вступило в силу с 1 июля 2004 года.

Стандарт предусматривает технические функциональные требования к установленным в соответствии с Правилом XII/12 Конвенции СОЛАС устройствам датчиков уровня воды и аварийно-предупредительной сигнализации.

Датчик уровня воды означает систему, включающую чувствительные системы и устройства индикации, которые обнаруживают и предупреждают о поступлении воды в грузовые трюмы и в другие помещения, как требуется в Правиле XII/12.1 Конвенции СОЛАС.

Методы выявления уровня воды могут быть прямыми или косвенными, как определено ниже:

- прямые средства выявления определяют присутствие воды физическим контактом воды с устройством;
- косвенные средства выявления включают устройства без физического контакта с водой.

Чувствительные элементы должны быть пригодны к установке либо в кормовой части каждого грузового трюма, либо в самой низкой части помещений, иных, чем грузовые трюмы, к которым применяются эти требования.

Системы выявления уровня воды должны быть способны к непрерывной эксплуатации, когда судно находится в море.

Системы датчиков должны обеспечить надежную индикацию того, что вода достигла заданного уровня.

Система должна быть способна к следующему:

Для грузовых трюмов:

1. Сигнал аварийно-предупредительной сигнализации, визуальный и звуковой, подается, когда глубина воды у чувствительного элемен-

та достигает предсигнального уровня в контролируемом помещении. Индикация должна указывать помещение.

2. Сигнал аварийно-предупредительной сигнализации, как визуальный, так и звуковой, подается, когда уровень воды у чувствительного элемента достигает основного сигнального уровня, указывая на увеличение уровня воды в грузовом трюме. Индикация должна указывать помещение, а звуковая сигнализация не должна быть такой же, как для предсигнального уровня.

Для отсеков, иных, чем грузовые трюмы:

3. Сигнал аварийно-предупредительной сигнализации, как визуальный, так и звуковой, указывающий на присутствие воды в отсеке, ином, чем грузовой трюм, подается, когда уровень воды в контролируемом помещении достигает чувствительного элемента. Визуальные и звуковые характеристики сигнализации должны быть такими же, как и для основного сигнального уровня в трюме.

Детекторное оборудование должно иметь надлежащую коррозионную стойкость ко всем предназначенным к перевозке грузам.

Датчик, показывающий уровень воды, должен быть способен к срабатыванию с точностью до ±100 мм.

Часть системы, которая имеет проводку в грузовой зоне, должна быть абсолютно безопасна.

Визуальная и звуковая сигнализация должна быть подходящей для размещения на ходовом мостике.

4.1.14. ДОПОЛНЕНИЕ - СВИДЕТЕЛЬСТВА

1. Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна.
2. Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции.
3. Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.
4. Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию.
5. Форма Свидетельства о безопасности грузового судна.
6. Форма Свидетельства об изъятии.

4.1.14.1. Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна

СВИДЕТЕЛЬСТВО
О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено
Перечнем оборудования (форма Р)

(Герб государства) *(Государство)*

на $\frac{\textit{любой}^{*}}{\textit{короткий}}$ международный рейс

Выдано на основании положений Международной конвенции
по охране человеческой жизни на море 1974 г.,
измененной Протоколом 1988 г. к ней

по уполномочию Правительства

……

(Название государства)

……

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне**

Название судна …….
Регистровый номер или позывной сигнал …….
Порт прописки ……..
Валовая вместимость ……....
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (Правило IV/2) …….
Номер ММО ……...
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где это применимо, - дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера ……..

---

* Ненужное зачеркнуть.
* По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями Правила I/7 Конвенции.
2. Что освидетельствованием установлено, что:
   2.1. судно отвечает требованиям Конвенции в отношении:
   .1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением;
   .2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящиеся к нему устройств и деталей;
   .3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки судна;

Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (Правило II-1'13)	Надводный борт	Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо грузы
C.1	……..	……
C.2	……..	……
C.3	……..	……

   2.2. судно отвечает требованиям Конвенции в отношении конструкционной противопожарной защиты, противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;
   2.3. спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;
   2.4. судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;
   2.5. судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;
   2.6. действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;
   2.7. судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и навигационных изданий;
   2.8. судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
   2.9. во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции

3. Что выдано/не выдано* Свидетельство об изъятии.
   Настоящее Свидетельство действительно до ……
   Выдано в ……
   (Место выдачи Свидетельства)

…… ……
(Дата выдачи) *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения Правила I/14(d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции и настоящее Свидетельство в соответствии с Правилом I/14(d) Конвенции признается действительным до ……..

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……..
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения Правила I/14(e) или I/14(f)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом I/14(e)/I/14(f)*

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……..
(Печать или штамп организации)

* Ненужное зачеркнуть

APPENDIX - CDERTIFICATES

1. Form of Safety Certificate for Passenger Ships ……..
2. Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships ……..
3. Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships ……..
4. Form of Safety Radio Certificate for Cargo Ships ……...…..
5. Form of Safety Certificate for Cargo Ships ……....…..
6. Form of Exemption Certificate ……..

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment
(Form P)

(Official seal) *(State)*

for $\frac{an}{short}$*international voyage

Issued under the provisions of the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified
by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

……..…
(Name of the State)

by ……..
(Person or organized authorized)

Particulars of ship**

Name of ship ……..…….
Distinctive number or letters ……..…….
Port of registry …….
Gross tonnage ……..……
Sea areas in which ship is certified to operate
(regulation IV/2) ……..……
IMO Number ……..….
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage
of construction or, where applicable, date on which work
for a conversion or an alteration or modification of a major
character was commenced ……..

---

* Delete as appropriate.

** Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/7 of the Convention.
2. That the survey showed that:
   2.1. the ship complied with the requirements of the Convention as regards:
      .1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
      .2 the watertight subdivision arrangements and details;
      .3 the following subdivision load lines:

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (regulation II-I/13)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C.1	……..	……
C.2	……..	……
C.3	……..	……

   2.2. the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;
   2.3. the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, life rafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
   2.4. the ships was provided with a line-throwing appliances and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
   2.5. the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
   2.6. the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
   2.7. the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
   2.8. the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
   2.9. in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

3. That an Exemption Certificate has/has not* been issued.
   This certificate is valid until ……
   Issued at ……...
   (Place of issue of Certificate)

…… ……..
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 1/14(d) of the Convention, be accepted as valid until …….

Signed: ……
(Signature of authorized official)
Place: ……..
Date: ……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 1/14(e) or 1/14(f) applies

This certificate shall, in accordance with regulation 1/14(e)/1/14(f)* of the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……
(Signature of authorized official)
Place: ……..
Date: ……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

4.1.14.2. Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ

Перечнем оборудования (форма Р)

(Герб государства) *(Государство)*

Выдано на основании положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., измененной Протоколом 1988 г. к ней

по уполномочию Правительства

……

(Название государства)

……

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне**

Название судна …….

Регистровый номер или позывной сигнал …….

Порт прописки ……..

Валовая вместимость ……....

Дедвейт судна (в метрических тоннах)** ……..

Номер ММО ……..

Тип судна ***

Навалочное судно

Нефтяной танкер

Танкер-химовоз

Газовоз

Грузовое судно, иное, чем любое из вышеназванных судов

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где это, - дата, на которую началось переоборудование или изменение, или модификация существенного характера ……

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями Правила 1/10 Конвенции.
2. Что освидетельствованием установлено, что состояние конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, определенных в упомянутом выше Правиле, удовлетворительно и судно отвечает соответствующим требованиям Глав II-1 и II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам и схемам противопожарной защиты).

---

* По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

** Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

*** Ненужное зачеркнуть.

3. Что две последние проверки подводной части судна проводились …… и ……
(Даты)

4. Что выдано/не выдано* Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство до ……..**, при условии проведения ежегодных и промежуточных освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с Правилом 1/10 Конвенции.

Выдано в …….
(Место выдачи Свидетельства)

……. ……
(Дата выдачи) *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом Правилом 1/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/Промежуточное освидетельствование Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/Промежуточное освидетельствование Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с Правилом 1/14(a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в Правиле 1/2(n) Конвенции, если не снесены поправки вы соответствии с Правилом 1/14(h).

Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с Правилом 1/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном освидетельствовании в соответствии с Правилом 1/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)

Место ……
Дата ……..……..
(Печать или штамп организации)

Подтверждение проверок подводной части судна**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проверке, требуемой Правилом 1/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Первая проверка

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Вторая проверка

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения Правила 1/14(c)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом 1/14(c) Конвенции, признается действительным до ……..

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

** Могут быть внесены сведения относительно дополнительных проверок.

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения Правила 1/14(d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом 1/14(d) Конвенции, признается действительным до ……

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения Правила 1/14(e), или 1/14(f)

Настоящее Свидетельство в соответствии с Правилом 1/14(e)/14(f)* Конвенция признается действительным до ……...

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения Правила 1/14(h)

В соответствии с Правилом 1/14(h) Конвенции новой ежегодной датой является ……

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

В соответствии с Правилом 1/14(h) Конвенции новой ежегодной датой является …….

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

Form of Safety Contraction Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

(Official seal) *(State)*

Issued under the provisions of the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified
by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

……..…

(Name of the State)

by ……..

(Person or organized authorized)

Particulars of ship*

Name of ship ……..…….

Distinctive number or letters ……..…….

Port of registry …….

Gross tonnage ……..……

Deadweight of ship (metric tons)** ……

IMO Number ……..….

Type of ship***

Bulk carrier

Oil tanker

Chemical tanker

Gas carrier

Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced ……

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/10 of the Convention.
2. That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans).

---

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

** For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

*** Delete as appropriate.

3. That the last two inspections of the ship's bottom took place on ……..and ……..
4. That an Exemption Certificate has/has not* been issued.

This Certificate is valid until ……** subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation 1/10 of the Convention.

Issued at ……...

(Place of issue of Certificate)

…… ……..

(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Endorsement for annual and intermediate surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at survey required by regulation 1/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate.

** Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 1/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation 1/14(h).

Annual/Intermediate survey in accordance with regulation 1/14(h)(iii)

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 1/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement for inspection of the outside of the ship's bottom**

THIS IS TO CERTIFY that, at an inspection required by regulation 1/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

First inspection: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Second inspection: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with 1/14(c) of the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate.

** Provision may be made for additional inspections.

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 1/14(d) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with 1/14(d)of the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or a period of grace where regulation 1/14(e) or 1/14(f) applies

This Certificate shall, in accordance with 1/14(e)/14(f)* the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 1/14(h) applies

In accordance with regulation 1/14(h) the Convention, the new anniversary date is ……...

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

In accordance with regulation 1/14(h) the Convention, the new anniversary date is ……...

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

---

* * Delete as appropriate.

4.1.14.3. Форма свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено
Перечнем оборудования (Форма Е)

(Герб государства) *(Государство)*

Выдано на основании положений Международной Конвенции
по охране человеческой жизни на море 1974 г.,
измененной Протоколом 1988 г. к ней

по уполномочию Правительства

……

(*Название государства)*

……

(Уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне*

Название судна …….
Регистровый номер или позывной сигнал …….
Порт приписки ……..
Валовая вместимость ……
Дедвейт судна (в метрических тоннах)** ……...
Длина судна (Правило III/3.12) ……
Номер ММО ……

Тип судна***

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное, чем любое из вышеназванных судов
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где это, - дата, на которую началось переоборудование или изменение, или модификация существенного характера ……

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями Правила 1/10 Конвенции.
2. Что освидетельствованием установлено, что:
   2.1. судно отвечает требованиям Конвенции в отношении противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.2. спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.3. судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.4. судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и навигационных изданий;

2.5. судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов на море;

2.6. во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

3. Что выдано/не выдано* Свидетельство об изъятии.

Настоящее Свидетельство действительно до ……..**, при условии проведения ежегодных и промежуточных освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с Правилом 1/8 Конвенции.

Выдано в …….

(Место выдачи Свидетельства)

……. ……

(Дата выдачи) *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

Подтверждение ежегодного и периодического освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом Правилом 1/8 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование Подписано ……

(Подпись уполномоченного лица)

Место ……

Дата ……..

(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с Правилом 1/14(a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в Правиле 1/2(n) Конвенции, если не снесены поправки вы соответствии с Правилом 1/14(h).

Ежегодное/Периодическое* освидетельствование — Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/Периодическое* освидетельствование — Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование — Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с Правилом 1/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/периодическом* освидетельствовании в соответствии с Правилом 1/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)

Место ……
Дата ……..……..
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения Правила 1/14(c)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом 1/14(c) Конвенции, признается действительным до ……..

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения Правила 1/14(d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом 1/14(d) Конвенции, признается действительным до ……

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения Правила 1/14(e), или 1/14(f)

Настоящее Свидетельство в соответствии с Правилом 1/14(e)/14(f)* Конвенция признается действительным до ……...

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения Правила 1/14(h)

В соответствии с Правилом 1/14(h) Конвенции новой ежегодной датой является ……

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

В соответствии с Правилом 1/14(h) Конвенции новой ежегодной датой является …….

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented
by a Record of Equipment (Form E)

(Official seal) *(State)*

Issued under the provisions of the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified
by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

……..…

(Name of the State)

by ……..

(Person or organized authorized)

Particulars of ship*

Name of ship ……..…….
Distinctive number or letters ……..…….
Port of registry …….
Gross tonnage ……..……
Deadweight of ship (metric tons)** ……
Length of ship (regulation III/3/12) ……
IMO Number ……..….

Type of ship***

Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Cargo ship other than any of the above
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced ……

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/8 of the Convention.
2. That the survey showed that:

---

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

** For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

*** Delete as appropriate.

2.1. the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
2.2. the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
2.3. the ship was provided with a line-throwing appliances and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
2.4. the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipments, means of embarkation forpilots and nautical publication;
2.5. the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collision at Sea in force;
2.6. in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

3. That an Exemption Certificate has/has not* been issued.

This Certificate is valid until ……** subject to the annual and periodical surveys in accordance with regulation 1/8 of the Convention.

Issued at ……...
(Place of issue of Certificate)

…… ……..
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Endorsement for annual and intermediate surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at survey required by regulation 1/8 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate.

** Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 1/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation 1/14(h).

Annual/Periodical* survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Periodical* survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Periodical survey in accordance with regulation 1/14(h)(iii)

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/periodical* survey in accordance with regulation 1/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement to extent the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 1/14(c) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 1/14 (c) of the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 1/14(d) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with 1/14(d)of the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 1/14(e) or 1/14(f) applies

This Certificate shall, in accordance with 1/14(e)/14(f)* the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 1/14(h) applies

In accordance with regulation 1/14(h) the Convention, the new anniversary date is ……...

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

In accordance with regulation 1/14(h) the Convention, the new anniversary date is ……...

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

---

* * Delete as appropriate.

4.1.14.4. Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО РАДИООБОРУДОВАНИЮ

Настоящее свидетельство должно быть дополнено
Перечнем радиооборудования (Форма R)

(Герб государства) *(Государство)*

Выдано на основании положений Международной Конвенции
по охране человеческой жизни на море 1974 г.,
измененной Протоколом 1988 г. к ней

по уполномочию Правительства

…….

(*Название государства)*

……

(Уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне*

Название судна …….
Регистровый номер или позывной сигнал …….
Порт приписки ……..
Валовая вместимость ……
Морские районы, на плавание в которых судну выдано
Свидетельство (Правило IV/2) ……
Номер ММО ……..
Дата закладки киля или даты, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где это применимо, - дата, на которую началось переоборудование или изменение, или модификация существенного характера ……..

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями Правила 1/9 Конвенции.
2. Что освидетельствованием установлено, что:
   2.1. судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;
   2.2. действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции.
3. Что выдано/не выдано** Свидетельство об изъятии.

---

* По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

** Ненужное зачеркнуть.

Настоящее Свидетельство действительно до ……..**, при условии проведения ежегодных и промежуточных освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с Правилом 1/9 Конвенции.

Выдано в …….

(Место выдачи Свидетельства)

……. …….

(Дата выдачи) *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

Подтверждение периодического освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом Правилом 1/9 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Периодическое освидетельствование

Подписано ……

(Подпись уполномоченного лица)

Место ……

Дата ……...

(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование

Подписано ……

(Подпись уполномоченного лица)

Место ……

Дата ……...

(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование

Подписано ……

(Подпись уполномоченного лица)

Место ……

Дата ……...

(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование

Подписано ……

(Подпись уполномоченного лица)

Место ……

Дата ……...

(Печать или штамп организации)

---

* Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с Правилом 1/14(a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствует ежегодной дате, определенной в Правиле 1/2(n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с Правилом 1/14(h).

Периодическое освидетельствование в соответствии с Правилом 1/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодическом* освидетельствовании в соответствии с Правилом 1/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)

Место ……
Дата ……..……..
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения Правила 1/14(c)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом 1/14(c) Конвенции, признается действительным до ……..

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения Правила 1/14(d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом 1/14(d) Конвенции, признается действительным до ……..

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения Правила 1/14(e), или 1/14(f)

Настоящее Свидетельство в соответствии с Правилом 1/14(e)/14(f)* Конвенция признается действительным до ……...

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения Правила 1/14(h)

В соответствии с Правилом 1/14(h) Конвенции новой ежегодной датой является ……

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

В соответствии с Правилом 1/14(h) Конвенции новой ежегодной датой является …….

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

* Ненужное зачеркнуть.

Form of Safety Radio Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment
(Form R)

(Official seal) *(State)*

Issued under the provisions of the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974,
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

……..…
(Name of the State)

by ……..
(Person or organized authorized)

Particulars of ship*

Name of ship ……..…….
Distinctive number or letters ……..…….
Port of registry …….
Gross tonnage ……..……
Sea areas in which ship is certified to operate
(regulation IV/2) …….
IMO Number ……..
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage
of construction or, where applicable, date on which work
for or an alteration or modification of a major character was
commenced …….…….

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/9 f the Convention.
2. That the survey showed that:
   2.1. the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
   2.2. the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
3. That an Exemption Certificate has/has not**been issued.

---

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

** Delete as appropriate.

This Certificate is valid until ……* subject to the periodical surveys in accordance with regulation 1/9 f the Convention.

Issued at ……..
(Place of issue of Certificate)

…… ……..
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Endorsement for periodical surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at survey required by regulation 1/9 f the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Periodical survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

* Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 1/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation 1/14(h).

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 1/14(e) or 1/14(f) applies

This Certificate shall, in accordance with 1/14(e)/14(f)* the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 1/14(h) applies

In accordance with regulation 1/14(h) the Convention, the new anniversary date is ……...

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

In accordance with regulation 1/14(h) the Convention, the new anniversary date is ……...

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

Periodical survey in accordance with regulation 1/14(h)(iii)

THIS IS TO CERTIFY that, at a periodical survey in accordance with regulation 1/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement to extent the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 1/14(c) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 1/14 (c) of the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 1/14(d) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with 1/14(d)of the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

4.1.14.5. Форма Свидетельства о безопасности грузового судна

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено
Перечнем радиооборудования (Форма С)

(Герб государства) *(Государство)*

Выдано на основании положений Международной Конвенции
по охране человеческой жизни на море 1974 г.,
измененной Протоколом 1988 г. к ней

по уполномочию Правительства

……

(*Название государства)*

……

(Уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне*

Название судна …….
Регистровый номер или позывной сигнал …….
Порт приписки ……..
Валовая вместимость ……
Дедвейт судна (в метрических тоннах)** ……...
Длина судна (Правило III/3.12) ……
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (Правило IV/2) ……..
Номер ММО ……

Тип судна ***

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное, чем любое из вышеназванных судов
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где это, - дата, на которую началось переоборудование или изменение, или модификация существенного характера ……

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями Правил 1/8, 1/9 и 1/10 Конвенции.
2. Что освидетельствованием установлено, что:

---

* По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.
** Только для нефтяных танкеров, танкероов-химовозов и газовозов.
*** Ненужное зачеркнуть.

2.1. состояние конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, определенных в Правиле 1/10, удовлетворительное, и судно отвечает соответствующим требованиям Главы II-1 и главы II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам и схемам противопожарной защиты);

2.2. две последние проверки подводной части судна проводились ..... и .....
(Даты)

2.3. судно отвечает требованиям Конвенции в отношении противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.4. спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5. судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.6. судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.7. действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.8. судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и навигационных изданий;

2.9. судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия, в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновения судов в море;

2.10. во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

3. Что выдано/не выдано* Свидетельство об изъятии.

Настоящее Свидетельство действительно до .....**, при условии проведения ежегодных, промежуточных и периодических освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с Правилом 1/8, 1/9 и 1/10 Конвенции.

Выдано в .....
(Место выдачи Свидетельства)

....
(Дата выдачи) *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

---

* Ненужное зачеркнуть.

** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с Правилом 1/14(a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в Правиле 1/2(n) Конвенции, если не снесены поправки вы соответствии с Правилом 1/14(h).

Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований относящихся к конструкции, механизмам, оборудованию и снабжению, указанным в пункте 2.1 настоящего Свидетельства

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом Правилом 1/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/Периодическое* освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/Периодическое* освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с Правилом 1/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/периодическом* освидетельствовании в соответствии с Правилом 1/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)

Место ……
Дата ……..
(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

Подтверждение проверок подводной части судна*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проверке, требуемой Правилом 1/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Первая проверка

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Вторая проверка

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Подтверждение ежегодного и периодического освидетельствований, относящихся к спасательным средствам и прочему оборудованию и снабжению, указанным в пунктах 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 и 2.9 настоящего Свидетельства

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом Правилом 1/8 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/Промежуточное** освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/Промежуточное** освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

---

* Могут быть внесены сведения относительно дополнительных проверок.

** Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное/периодическое освидетельствование в соответствии с Правилом 1/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/периодическом* освидетельствовании в соответствии с Правилами 1/8 и 1/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)

Место ……
Дата ……..……..
(Печать или штамп организации)

Подтверждение периодических освидетельствований, относящихся к радиоустановкам, указанным в пунктах 2.6 и 2.7 настоящего Свидетельства

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом Правилом 1/9 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Периодическое освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

Периодическое освидетельствование
в соответствии с Правилом 1/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодическом освидетельствовании в соответствии с Правилами 1/9 и 1/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)

Место ……
Дата ……..
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения Правила 1/14(c)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом 1/14(d) Конвенции, признается действительным до ……..

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……....
(Печать или штамп организации)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения Правила 1/14(d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом 1/14(d) Конвенции, признается действительным до ……..

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……....

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения Правила 1/14(e), или 1/14(f)

Настоящее Свидетельство в соответствии с Правилом 1/14(e)/14(f)* Конвенция признается действительным до ……...

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения Правила 1/14(h)

В соответствии с Правилом 1/14(h) Конвенции новой ежегодной датой является ……

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

В соответствии с Правилом 1/14(h) Конвенции новой ежегодной датой является …….

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место …….
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

Form of Safety Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment
(Form C)

(Official seal) *(State)*

Issued under the provisions of the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974,
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

……..…

(Name of the State)

by ……..

(Person or organized authorized)

Particulars of ship*

Name of ship ……..…….

Distinctive number or letters ……..…….

Port of registry …….

Gross tonnage ……..……

Deadweight of ship (metric tons)** ……

Length of ship (regulation III/3/12) ……

Sea areas in which ship is certified to operate
(regulation IV/2) …….

IMO Number ……..….

Type of ship***

Bulk carrier

Oil tanker

Chemical tanker

Gas carrier

Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced …….

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/8, 1/9 and 1/10 of the Convention.
2. That the survey showed that:

---

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

** For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

*** Delete as appropriate.

2.1. the condition of the structure, machinery and equipment as defined in regulation 1/10 was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapter II-1 and chapter II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans);

2.2. the last two inspections of outside of the ship's bottom took place on …… and ……
(Dates)

2.3. the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.4. the life--saving appliances and the equipment of the lifeboats, life-rafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.5. the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances with the requirements of the Convention;

2.6. the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.7. the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

2.8. the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.9. the ship was provided with lights shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.10. in all other respects, the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

3. That an Exemption Certificate has/has not*been issued.

This Certificate is valid until ……** subject to the annual, intermediate and periodical surveys and inspections of the ship's bottom in accordance with regulation 1/8, 1/9 and 1/10 of the Convention.

Issued at ……..
(Place of issue of Certificate)

…… ……..
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate.

** Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 1/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation 1/14(h).

Endorsement for annual and intermediate surveys relating to structure, machinery and equipment referred to in paragraph 2.1 of this Certificate

THIS IS TO CERTIFY that, at survey required by regulation 1/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Periodical survey in accordance with regulation 1/14(h)(iii)

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 1/10 and 1/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

Endorsement for inspection of the outside of the ship's bottom**

THIS IS TO CERTIFY that, at an inspection required by regulation 1/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

First inspection: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Second inspection: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement for periodical surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at survey required by regulation 1/9 f the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Periodical* survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Periodical* survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

---

* Provision may be made for additional inspections.

** Delete as appropriate.

Annual/Periodical survey in accordance with regulation 1/14(h)(iii)

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/periodical* survey in accordance with regulation 1/8 and 1/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement for periodical surveys relating to radio installations referred to in paragraphs 2.6 and 2.7 of this Certificate

THIS IS TO CERTIFY that, at survey required by regulation 1/9 f the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Periodical survey:
Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Periodical survey:
Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Periodical survey:
Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Periodical survey:
Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

Periodical survey in accordance with regulation 1/14(h)(iii)

THIS IS TO CERTIFY that, at a periodical survey in accordance with regulation 1/9 and 1/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: ……..….
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement to extent the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 1/14(c) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 1/14 (c) of the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..….
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 1/14(d) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with 1/14(d)of the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 1/14(e) or 1/14(f) applies

This Certificate shall, in accordance with 1/14(e)/14(f)* the Convention, be accepted as valid until ……

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 1/14(h) applies

In accordance with regulation 1/14(h) the Convention, the new anniversary date is ……...

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

In accordance with regulation 1/14(h) the Convention, the new anniversary date is ……...

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

4.1.14.6. Форма свидетельства об изъятии

СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ИЗЪЯТИИ

(Герб государства) *(Государство)*

Выдано на основании положений Международной Конвенции
по охране человеческой жизни на море 1974 г.,
измененной Протоколом 1988 г. к ней

по уполномочию Правительства

…….

(*Название государства)*

……

(Уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне*

Название судна …….
Регистровый номер или позывной сигнал …….
Порт приписки ……..
Валовая вместимость ……
Номер ММО ……...

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
Что судно, в силу положений Правила……Конвенции, освобождается от выполнения требований ……Конвенции.

Условия, если они имеются, при которых выдается Свидетельство об изъятии: …….

Рейсы, если они совершаются, на которые выдается Свидетельство об изъятии: …….

Настоящее Свидетельство действительно до ……., при условии что Свидетельство ……, к которому приложено настоящее Свидетельство, действительно.

Выдано в …….
(Место выдачи Свидетельства)

……. …….
(Дата выдачи) *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

---

* По выбору сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения Правила 1/14(c)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом 1/14(c) Конвенции, признается действительным до ……, при условии что Свидетельство ……, к которому приложено настоящее Свидетельство, действительно.

Подписано ……

(Подпись уполномоченного лица)

Место …….

Дата ……....

(Печать или штамп организации)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения Правила 1/14(d)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с Правилом 1/14(d) Конвенции, признается действительным до ……, при условии, что Свидетельство ……., к которому приложено настоящее Свидетельство, действительно.

Подписано ……

(Подпись уполномоченного лица)

Место …….

Дата ……....

(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения Правила 1/14(e), или 1/14(f)

Настоящее Свидетельство в соответствии с Правилом 1/14(e)/14(f)* Конвенция признается действительным до ……, при условии что Свидетельство ……., к которому приложено настоящее Свидетельство, действительно …….

Подписано ……

(Подпись уполномоченного лица)

Место …….

Дата ……....

(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

Form of Exemption Certificate

EXEMPTION CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment
(Form C)

(Official seal) *(State)*

Issued under the provisions of the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974,
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of
……..…
(Name of the State)
by ……..
(Person or organized authorized)

Particulars of ship*

Name of ship ……..…….
Distinctive number or letters ……..…….
Port of registry …….
Gross tonnage ……..……
IMO Number ……..….

THIS IS TO CERTIFY:
That the ship is, the authority conferred by regulation …….
of the Convention, exempted from the requirements of ……...the Convention.

Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:
……

Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:
……

This Certificate is valid until ……subject to the ……..
Certificate, to which this Certificate is attached, remaining valid.

Issued at ……...
(Place of issue of Certificate)

…… ……..
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

---

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

Endorsement to extent the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 1/14(c) applies

This Certificate shall, in accordance with regulation 1/14 (c) of the Convention, be accepted as valid until …… subject to the …….Certificate, to which this Certificate is attached, remaining valid.

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 1/14(d) applies

This Certificate shall, in accordance with 1/14(d)of the Convention, be accepted as valid until ……..subject to the ……..….Certificate, to which this Certificate is attached, remaining valid.

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 1/14(e) or 1/14(f) applies

This Certificate shall, in accordance with 1/14(e)/14(f)* of the Convention, be accepted as valid until ……..……subject to the …….Certificate, to which this Certificate is attached, remaining valid.

Signed: ……..……
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

4.2. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МОРЯ С СУДОВ 1973 г., ИЗМЕНЕННАЯ ПРОТОКОЛОМ 1978 г.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIP 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

4.2.1. История принятия Конвенции МАРПОЛ-73/78

Впервые вопрос о предотвращении загрязнения с судов рассматривался на международном уровне в 1926 году, когда в Вашингтоне состоялась конференция представителей 13 государств. На этой конференции США предложили ввести полное запрещение сбросов нефти с морских судов (включая военные корабли). Было принято решение установить систему прибрежных зон, в которых бы запрещался сброс нефтяной смеси с содержанием нефти, превышающим 0,05%. Установление ширины таких зон оставлялось на усмотрение государств, но она не должна была превышать 50 миль. Во избежание сброса балластных вод поощрялось установление на судах сепараторов. Государство флага должно было потребовать от судов соблюдения установленных запретных зон. Был создан предварительный проект Конвенции, который, однако, так никогда и не был принят. В 1936 году Совет Лиги Наций принял решение о созыве международной конференции для рассмотрения проекта, однако дальнейшее развитие событий в мире сделало созыв конференции невозможным.

После окончания Второй Мировой войны этот вопрос был поднят в ООН. В ответ на вопросник, распространенный Генеральным секретарем ООН, многие государства подчеркивали необходимость принятия мер по предотвращению загрязнения на международном уровне. В 1954 году по инициативе Великобритании в Лондоне была созвана Международная конференция, из которой была принята Международная Конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью. Это было первое международное соглашение по предотвращению загрязнения моря с судов, которое вступило в силу 26 июля 1958 года. Первоначально функции депозитария выполняло правительство Великобритании, а после вступления в силу Конвенции ММКО эти функции были переданы Организации.

Конвенция 1954 года пыталась решить проблему двумя путями:

1) установлением "Запретных зон" протяженностью, как правило, 50 миль от берега, в которых запрещался сброс нефти и нефтяной смеси в пропорции 100 и более частей нефти на 1 млн. частей смеси (100 мг/л);
2) оборудованием в каждом основном порту приемных сооружений, способных принять от использующих этот порт судов, не являю-

щихся танкерами, остающихся на судне нефтеостатков от загрязненной нефтью балластной или промывочной воды из танков при условии, что такая вода прошла процесс сепарации при помощи нефтесепараторов, отстойного танка или других средств.

Конференцией предусматривался созыв новой конференции для принятия дополнительных мер через три года после вступления Конвенции в силу. Таким образом, в 1962 году ММКО созвала Международную конференцию, на которой были приняты первые поправки к Конвенции 1954 года. Поправки 1962 года, вступившие в силу 18 мая 1967 года, увеличили размер "запретных зон до 100 и 150 миль, а также включили в сферу действия Конвенции танкеры валовой вместимостью более 150 т (до этого Конвенция распространялась на танкеры вместимостью 500 т и более). В 1969 году Конвенция была существенно дополнена. Сброс балластных вод с танкера разрешался при выполнении следующих условий: общее их количество в балластном рейсе не должно превышать 1/15000 полной грузовместимости танкера; мгновенная интенсивность сброса не должна превышать 60 л на милю пути; сброс не может осуществляться ближе 50 миль от берега. Эти поправки вступили в силу в 1978 году.

МАРПОЛ-73 состоял из 20 статей Конвенции, двух протоколов (I - порядок передачи сообщений об инцидентах; II - арбитражная процедура урегулирования споров) и пяти приложений (I - Правила предотвращения загрязнения нефтью; II - Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми наливом; III - Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках, автодорожных и железнодорожных цистернах; IV - Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов; V - Правила предотвращения загрязнения мусором с судов). При ратификации Конвенции государства могли сделать заявления о том, что они не принимают приложения III, IV, V или любое из них (в отличие от приложений I и II эти приложения считаются "факультативными").

За пять лет участниками МАРПОЛ-73 стали только три государства, в то время как для вступления в силу требовалось участие 15 государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50% валовой вместимости судов мирового торгового флота. К этому времени в результате аварий танкеров уже были сформулированы новые требования, которые необходимо было включить в МАРПОЛ-73. В феврале 1978 года в Лондоне состоялась Международная конференция по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения моря, в которой приняли участие 62 государства. В результате работы Конференции(17 февраля) были приняты два протокола: Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ-78). Различие протоколов по отношению к оригинальным конвенциям заключается в том, что Протокол к СОЛАС-74 не мог вступить в силу раньше вступле-

ния в силу самой Конвенции, и его участниками могли быть лишь государства - стороны СОЛАС, в то время как Протокол МАРПОЛ-78 является по отношению к МАРПОЛ-73 совершенно самостоятельным документом и включает в себя все положения МАРПОЛ-73 (ст. I Протокола). Сложилась ситуация, при которой МАРПОЛ-73 уже не может вступить в силу в первоначальном виде.

Конвенция 1973 г., измененная Протоколом 1978 г., известна как Международная Конвенция по предотвращению загрязнения окружающей среды с судов, 1973 г., измененная Протоколом 1978 г. (МАРПОЛ-73/78).

Протокол 1978 г. вступил в силу 2 октября 1983 г. и его участниками в настоящее время являются свыше 90 государств, валовой тоннаж судов которых составляет приблизительно 90% валового тоннажа мирового торгового флота. Следует иметь в виду, что приложения Конвенции (кроме Приложения 1) вступают в силу самостоятельно.

В Конвенции МАРПОЛ-73/78 предусмотрены меры по сокращению и предотвращению загрязнения окружающей среды вредными веществами, которые перевозятся на судах или образуются в процессе их эксплуатации.

Правила, охватывающие различные источники загрязнения с судов сегодня содержатся в шести Приложениях к МАРПОЛ-73/78.

Приложение I	Правила предотвращения загрязнения нефтью. Вступило в силу 02.10.83 г.
Приложение II	Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом. Вступило в силу 06.04.87 г.
Приложение III	Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках, автодорожных цистернах. Вступило в силу 01.07.92 г.
Приложение IV	Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов. Вступило в силу с 01.08.05 г. на основании Резолюции МЕРС 115(51) принятой 22.04.04 г.
Приложение V	Правила предотвращения загрязнения мусором с судов. Вступило в силу 31.12.89 г.
Приложение VI	Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов. Вступило в силу с 01.01.05г.

В настоящее время Конвенция МАРПОЛ-73/78 состоит из трех книг.

Книга I воспроизводит современный текст положений статей, протоколов и пяти Приложений Конвенции.

В книге II, с целью обеспечения единообразия действий в международной морской и юридической практике, приводятся толкования положений МАРПОЛ-73/78, а также по выполнению ее приложений.

В книге III приведено Приложение VI и Технический Кодекс контроля за выбросом окислов азота при работе судовых двигателей.

МАРПОЛ-73/78 включает в себя:

- Международную Конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (20 статей).
- Протокол 1978 года к Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (9 статей).
- Протокол I: Положения, касающиеся сообщений об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ (5 статей).
- Резолюция A.851(20): Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовых сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязнителями моря.
- Приложение: Общие принципы систем судовых сообщений и требования к судовым сообщениям, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря.
- Протокол II: Арбитраж (10 статей).
- 6 Приложений.

Пересмотр требований МАРПОЛ-73/78, изменение и дополнение правил Конвенции возложен на Комитет ММО по защите морской среды (КЗМС или МЕРС). Комитет также разрабатывает пояснения и толкования правил и руководства по их выполнению.

МАРПОЛ-73/78 есть главный международный инструмент, регулирующий требования по защите морской среды от загрязнения. Проверка выполнения этих требований также составляет один из основных объектов инспектирования судов, в особенности специальных судов - всех танкеров и судов для перевозки вредных веществ.

Настоящая Конвенция применяется:

а) к судам, которым дано право плавания под флагом Стороны Конвенции;

б) к судам, которые не имеют права плавания под флагом Стороны Конвенции, но действуют под юрисдикцией Стороны Конвенции.

Ничто в настоящей статье не должно истолковываться как ограничение или расширение суверенных прав Сторон, обусловленных международным правом на морское дно и его недра, примыкающие к их побережью, с целью разведки и разработки их природных ресурсов.

Настоящая Конвенция не применяется к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам или иным судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им, когда они используются только для правительственной некоммерческой службы. Однако, каждая Сторона путем принятия соответствующих мер должна обеспечить, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, в соответствии с настоящей Конвенцией.

Любое нарушение требований Конвенции, где бы оно ни происходило, запрещается. Санкции за такие нарушения устанавливают в соответствии с

законодательством Администрации судна, совершившего нарушение. Нарушение Конвенции в месте, находящемся под юрисдикцией Стороны, также запрещается. Санкции за такое нарушение устанавливаются в соответствии с законодательством этой страны. Меры наказания должны быть достаточно строгими, чтобы пресечь нарушения, и равно строгими независимо от места совершения нарушения.

Судно, обязанное иметь свидетельство в соответствии с правилами, может быть подвергнуто инспектированию соответствующими должностными лицами во время пребывания в порту или удаленных от берега терминалов, находящихся под юрисдикцией какой-либо Стороны. Такое инспектирование ограничивается лишь проверкой наличия на судне непросроченного Свидетельства, если только нет явных оснований полагать, что состояние судна или его оборудование в значительной мере не соответствует указанным в Свидетельстве данным. В этом случае предпринимаются меры, обеспечивающие, чтобы судно не уходило до тех пор, пока не будет больше представлять чрезмерной угрозы морской среде.

Если Сторона отказывает иностранному судну в заходе в порт или подходе к удаленному терминалу, либо принимает меры против такого судна на основании того, что оно не отвечает положениям Конвенции, об этом немедленно информируется консул или дипломатический представитель государства флага. Информация направляется Администрации также в случае, если судно не имеет действительного Свидетельства в соответствии с правилами. Сторона применяет требования Конвенции к судам государств, не являющихся ее сторонами, поскольку это необходимо для того, чтобы этим судам не создавались более благоприятные условия (ст. 5).

Судно, стоящее в порту или у терминала, в любой момент может быть подвергнуто инспектированию, чтобы проверить, не произвело ли оно сброса вредных веществ в нарушение правил. Если такое нарушение будет обнаружено, Администрации направляется сообщение для принятия соответствующих мер. По получении доказательств нарушения Администрация возбуждает преследование в соответствии со своим законодательством, информирует о принятых ею мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, и ММО. Такое же инспектирование может быть произведено, если от любой другой Стороны получена просьба о расследовании вместе с достаточными доказательствами того, что судно произвело в каком-либо месте сброс вредных веществ или стоков.

4.2.2. ПРОТОКОЛ I

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СООБЩЕНИЙ ОБ ИНЦИДЕНТАХ, СВЯЗАННЫХ СО СБРОСОМ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ
(в соответствии со статьей 8 Конвенции)

PROTOKOL I
PROVISIONS CONCERNING REPOETS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES

Статья I
"Обязанность давать сообщения"

Предусматривает, что капитан или иное лицо, несущее ответственность за любое судно, вовлеченное в какой-либо инцидент, сообщает сведения о таком инциденте без задержки и в возможно полном объеме в соответствии с положениями настоящего Протокола.

Статья II
"Случаи, в которых даются сообщения"

В соответствии с этой статьей сообщение дается в любом случае, когда инцидент влечет:

a) сброс выше разрешенного уровня или возможный сброс нефти или вредных жидких веществ по любой причине, включая сброс с целью обеспечения безопасности судна или спасания человеческой жизни на море; или

b) сброс или вероятный сброс опасного вещества в упаковке, включая вещества в грузовых контейнерах, съемных танках, автомобильных и железнодорожных транспортных средствах, морских баржах; или

c) повреждения, поломки или аварии судна длиной 15 м или более, которые:

i) влияют на безопасность судна, включая, но не ограничивая столкновение, посадку на мель, пожар, взрыв, разрушение конструкции, затопление и смещение груза; или

ii) ведут к ухудшению безопасности мореплавания, включая, но не ограничивая повреждение или разрушение рулевого механизма, силовой установки, системы электрообеспечения и необходимости дополнительной помощи другого судна для обеспечения плавания; или

d) осуществленный в ходе эксплуатации сброс нефти или вредных жидких веществ, количество или мгновенная интенсивность сброса которых превышает пределы разрешенные в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья III
Содержание сообщения

Сообщения в любом случае включают:

a) данные, идентифицирующие вовлеченные суда;
b) время, тип и место инцидента;
c) количество и тип вредного вещества, вовлеченного в инцидент;
d) меры по оказанию помощи и спасанию.

Статья IV
Дополнительные сообщения

Лицо, обязанное в соответствии с положениями настоящего Протокола давать сообщение, должно, когда это возможно:

a) дополнить первоначальное сообщение, если необходимо, и представить сведения о последующих событиях; и

b) в возможно более полном объеме удовлетворять просьбы затронутых государств о представлении дополнительных сведений.

Статья V
Процедуры передачи сообщений

Сообщения передаются ближайшему прибрежному государству при помощи наиболее быстрого и доступного средства связи с максимально возможной срочностью, согласно требований Резолюции А.851(20) принятой 27.11.97 г. "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязнителями моря".

Системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям должны, насколько это практически возможно, отвечать следующим принципам:

.1 сообщения должны содержать лишь информацию, необходимую для достижения целей системы;

.2 сообщения должны быть простыми, с использованием при этом стандартной международной формы и порядка сообщений с судов; в случаях, когда могут возникнуть языковые трудности, используемые языки должны включать английский язык с использованием, когда это возможно, стандартного морского навигационного словаря-разговорника или, по усмотрению Международного свода сигналов;

.3 число сообщений должно быть минимальным;

.4 за передачу сообщений не должно взиматься никакой платы;

.5 сообщения, касающиеся безопасности или загрязнения, должны передаваться без задержки, однако время и место передачи несрочных сообще-

ний должны назначаться с достаточной гибкостью, с тем, чтобы это не мешало выполнению основных функций, связанных с судовождением;

.6 информация, полученная с помощью систем, должна передаваться в другие системы в случаях, когда это необходимо для целей, связанных с бедствием, обеспечением безопасности и загрязнением;

.7 основная информация (характеристика судна, судовые системы, оборудование и т.д.) должна передаваться один раз, храниться в системе и обновляться судном при появлении изменений в переданной им основной информации;

.8 назначение системы должно быть четко определено;

.9 правительства, учреждающие систему судовых сообщений, должны подробно информировать мореплавателей о требованиях, которые необходимо соблюдать, и процедурах, которые необходимо выполнять. Должны быть четко указаны подробности, касающиеся типов судов и районов, на которые распространяется система, времени и географических точек представления сообщений, береговых учреждений, ответственных за эксплуатацию системы;

.10 при учреждении системы судовых сообщений и ее эксплуатации необходимо учитывать:

10.1 ответственность и требования на международном и национальном уровнях;

10.2 издержки для операторов судов и ответственных властей;

10.3 навигационные опасности;

10.4 существующие и предлагаемые средства обеспечения безопасности; и

.11 правительства должны обеспечить, чтобы береговые учреждения, ответственные за эксплуатацию системы, были укомплектованы персоналом, прошедшим надлежащую подготовку;

.12 правительства должны принимать во внимание взаимосвязь между системами судовых сообщений и другими системами;

.13 предпочтительно, чтобы в системах судовых сообщений использовалась единая рабочая радиочастота; если требуются дополнительные частоты, то число таких частот должно быть минимально необходимым для эффективной эксплуатации системы;

.14 информация, направленная с помощью системы на суда, должна быть ограничена той, которая необходима для обеспечения надлежащей эксплуатации системы и безопасности;

.15 системы судовых сообщений и требования должны предусматривать передачу с судов специальных сообщений, касающихся неисправностей или недостатков в отношении их корпуса, механизмов, оборудования или укомплектования экипажем либо касающихся других ограничений, которые могут отрицательно влиять на безопасность мореплавания, а также специальных сообщений, касающихся инцидентов, связанных с фактическим или вероятным загрязнением моря;

.16 правительства должны издавать инструкции для своих береговых учреждений, ответственных за эксплуатацию систем судовых сообщений, включающих фактическое или возможное загрязнение;

.17 государства, которым нанесен ущерб или возможно будет нанесен ущерб в результате инцидентов, связанных с загрязнением, и которым может потребоваться информация, относящаяся к инциденту, должны принимать во внимание обстоятельства, в которых находится капитан.

4.2.3. ПРОТОКОЛ II

АРБИТРАЖ
(в соответствии со статьей 10 Конвенции)

ARBITRATION

Статья I

Арбитражная процедура при условии, что спорящие Стороны не примут иного решения, осуществляется в соответствии с положениями настоящего Протокола.

Статья II

Третейский суд создается по просьбе одной из Сторон Конвенции, адресованной другой, на основании статьи 10 настоящей Конвенции. Просьба об арбитраже должна содержать изложение существа дела с приложением подтверждающих документов.

Обращающаяся с просьбой Сторона сообщает Генеральному секретарю Организации о том, что она заявила просьбу о создании Суда, о других спорящих Сторонах и о статьях Конвенции или правилах, в отношении толкования или применения которых, по ее мнению, существует разногласие. Генеральный секретарь направляет эти сведения всем Странам.

Статья III

Третейский суд состоит из трех членов: двух арбитров, назначаемых соответственно каждой из спорящих сторон, и третьего арбитра, который назначается по соглашению между двумя первыми арбитрами и действует в качестве Председателя Суда.

Статья IV

Если по истечении шестидесяти дней со дня назначения второго арбитра не будет назначен Председатель Суда, то Генеральный секретарь Организации по просьбе любой из Сторон в течение дополнительного шестидесятидневного срока назначает Председателя Суда из числа квалифицированных лиц, список которых был предварительно составлен Советом Организации.

Председатель Суда, назначенный в соответствии с положениями настоящей статьи, не должен быть лицом, имеющим или имевшим гражданство одной из заинтересованных Сторон, если только на это не дала согласие другая Сторона.

Статья V

Суд может рассматривать встречные требования, непосредственно связанные с предметом спора, и принимать по ним решения.

Статья VI

Каждая Сторона несет обязательства по вознаграждению своего арбитра, связанные с Судом расходы и расходы по подготовке своего дела. Расходы по вознаграждению Председателя Суда и все общие расходы, связанные с разбирательством, распределяются поровну между Сторонами. Суд ведет учет всех своих расходов и представляет по ним окончательный счет.

Статья VII

Любая Сторона Конвенции, чьи интересы правового характера могут быть затронуты решением по делу, может после письменного уведомления Сторон, первоначально прибегнувших к арбитражной процедуре, присоединиться к участию в ней с согласия Суда.

Статья VIII

Каждый третейский суд, созданный в соответствии с положениями настоящего Протокола, устанавливает свои собственные правила процедуры.

Статья IX

Решения Суда как в отношении его правил процедуры и места заседания, так и по любому вопросу, переданному на его рассмотрение, принимаются большинством голосов его членов.

Статья X

Суд выносит решение в течение пяти месяцев со дня своего создания, если не решит в случае необходимости продлить этот период на срок, не превышающий трех месяцев. К решению суда прилагается изложение его мотивов. Оно является окончательным и обжалованию не подлежит. Оно направляется Генеральному секретарю Организации. Стороны должны исполнить решение без промедления.

4.2.4. ПРИЛОЖЕНИЕ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения нефтью"

ANNEX I OF MARPOL-73/78 "REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL"

Приложение I к Конвенции МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения нефтью" состоит из четырех глав, состоящих из 26 правил и трех дополнений":

ГЛАВА I	Общие положения
ГЛАВА II	Требования по ограничению загрязнения при эксплуатации
ГЛАВА III	Требования по доведению до минимума загрязнения нефтью с нефтяных танкеров в результате повреждения борта и днища
ГЛАВА IV	Предотвращение загрязнения в результате инцидента, вызывающего загрязнение нефтью

Дополнения к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ-73/78

Дополнение I:	Перечень нефтей
Дополнение II:	Форма свидетельства IOPP (Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью)
Дополнение III:	Форма журнала нефтяных операций

Определения, содержащиеся в Главе I, уточняют такие понятия, как "нефть", "нефтесодержащая смесь", "нефтяной танкер", "новое судно", "особый район" и т.д. Положения применяются ко всем судам, если специально не предусмотрено иное. Правило 4 устанавливает, что каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более и каждое другое судно валовой вместимостью 400 и более подлежат первоначальному, периодическому и промежуточному освидетельствованию.

Первоначальное освидетельствование (перед вводом судна в эксплуатацию или перед первоначальной выдачей свидетельства) выполняют для того, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют требованиям Приложения. Периодическое освидетельствование через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, производится, чтобы удостовериться в соответствии судна этим же требованиям. Промежуточное освидетельствование (как минимум, одно в течение срока действия свидетельства) осуществляются с тем, чтобы убедиться, что оборудование и связанные с ним насосы и все системы полностью удовлетворяют применяемым требованиям и находятся в хорошем рабочем состоянии.

Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается каждому нефтяному танкеру валовой вместимостью 150 и более и любому другому судну валовой вместимостью 400 и более, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, после освидетельствования в соответствии с положениями Приложения I (Правило 5). Оно выдается Администрацией либо лицом или должным образом уполномоченной ею организацией. В любом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

Свидетельство составляется на официальном языке выдающей его страны. Если используемый язык не является английским или французским, то текст Свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков. Срок, на который выдается Свидетельство, не может превышать пяти лет (Правило 8).

Международная Конференция, состоявшаяся в 1994 году, дополнила Приложение I новым Правилом 8А - Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований, согласно которому судно подлежит инспекции в том случае, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения нефтью.

Правило 9 Главы II устанавливает ограничения сброса нефти. Резолюцией МЕПС 51(32) от 6 марта 1992 года в него были внесены существенные поправки:

1. С учетом Положений, предусмотренных Правилами 10 и 11 настоящего Приложения и пунктом 2 настоящего Правила, запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с судов, к которым применяется настоящее Приложение, за исключением случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

a) с нефтяного танкера, за исключением случаев, предусмотренных в подпункте (b) данного пункта:

(i) танкер находится вне пределов особого района;

(ii) танкер находится на расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега;

(iii) танкер находится в пути;

(iv) мгновенная интенсивность сброса нефти не превышает 30 литров на морскую милю;

(v) общее количество сброшенной с существующих танкеров в море нефти не превышает 1/15000 общего количества данного вида груза, частью которого является остаток, а с новых танкеров - 1/30000 общего количества данного вида груза, частью которого является остаток;

(vi) на танкере находятся в действии система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и отстой-

ный танк, требуемый Правилом 15 настоящего Приложения;

b) с судна валовой вместимостью 400 и более, не являющегося нефтяным танкером, а также из льял машинных помещений нефтяного танкера, за исключением льял отделения грузовых насосов, если только стоки машинных льял не смешаны с остатками нефтяного груза;
   (i) судно находится вне пределов особого района;
   (iii) судно находится в пути;
   (iii) содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 частей на миллион;
   (iv) на судне находится в действии оборудование требуемое Правилом 16 настоящего Приложения.

2. В отношении судна валовой вместимостью менее 400 не являющегося нефтяным танкером и плавающего за пределами особого района, Администрация обеспечивает, чтобы оно было оборудовано, насколько это целесообразно и практически осуществимо, устройствами для хранения нефтяных остатков на борту и их сброса на приемные сооружения либо в море в соответствии с требованиями пункта 1(b) настоящего Правила.

3. Во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под нею обнаружены видимые следы нефти, правительства Сторон Конвенции в пределах своих возможностей безотлагательно расследуют относящиеся к данному случаю факты для установления, имело ли место нарушение положений настоящего Правила или Правила 10 настоящего Приложения. Расследование, в частности, должно включать сведения о ветре и состоянии моря, о пути и скорости судна, о других возможных источниках появления вблизи судна видимых следов нефти, а также о любых записях, относящихся к сбросу нефти.

4. Положения пункта 1 настоящего Правила не применяются к сбросу чистого и изолированного балласта, а также к сбросу необработанных нефтесодержащих смесей, нефтесодержание которых без разбавления не превышает 15 миллионных долей, и которые не сбрасываются из льял отделения грузовых насосов и не смешаны с остатками нефтяного груза.

5. Сбрасываемый в море сток не должен содержать химических или иных веществ, количество или концентрация которых являются опасными для морской среды, а также химических или иных веществ, введенных в сток с целью обойти условия сброса, установленные в настоящем Правиле.

6. Нефтяные остатки, которые не могут быть сброшены в море в соответствии с пунктами 1, 2 и 4 настоящего Правила, сохраняются на борту и сбрасываются на приемные сооружения.

Правило 10 посвящено методам предотвращения загрязнения нефтью с судов при плавании в особых районах. В дополнение к районам Средиземного, Балтийского, Черного и Красного морей, Аденского залива и Района заливов Резолюцией МЕПС 42(30) от 16 ноября 1990 года к особому району отнесен и район Антарктики, а Резолюцией МЕПС 75(40) - Северо-западные Европейские воды. В особых районах запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с судна валовой вместимостью 400 (за исключением содержания нефти в стоке, не превышающего 15 миллионных долей при условии, что судно находится в пути и сброс производится как можно дальше от берега, но не ближе 12 миль).

Правило 11 содержит исключения, при которых запрет на сброс не применяется (к сбросу в целях обеспечения безопасности судна или спасания человеческой жизни на море, в результате повреждения судна и его оборудования; к сбросу веществ, содержащих нефть и одобренных Администрацией, которые используются для борьбы с особыми случаями загрязнения).

Согласно ***Правилу 12*** правительства каждой стороны обязуются предусматривать на нефтеналивных терминалах, в ремонтных портах и других портах, в которых суда должны сдавать нефтяные остатки, сооружения для приема таких остатков и нефтесодержащих смесей, достаточные для удовлетворения потребностей пользующихся ими судов.

Существенные изменения были внесены в ***Правило 13***. Так, согласно поправкам, принятым МЕПС 6 марта 1992 года (Резолюция МЕПС 52/32) были приняты два новых Правила: Правило 13F - Предотвращение загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель, и Правило 13G - то же, но по существующим танкерам.

Правило 13 F применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 600 и более:

a) контракт на постройку которых заключен 6 июля 1993 года или после этой даты; либо

b) в случае отсутствия контракта на постройку, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 6 января 1994 года или после этой даты; либо

c) поставка которых осуществляется 6 июля 1996 года или после этой даты; либо

d) которые были подвергнуты значительному переоборудованию:

   i) в отношении которого контракт заключен после 6 июля 1993 года; или

   ii) в случае отсутствия контракта - строительные работы в отношении которого начаты после 6 января 1994 года; или

   iii) которое завершено после 6 июля 1996 года.

Танки изолированного балласта должны быть расположены таким образом, чтобы создать защитный экран вокруг грузовых танков.

Грузовые танки по всей длине должны быть защищены балластными танками, или отсеками, не являющимися грузовыми или топливными танками, следующим образом:

- бортовые танки или отсеки должны простираться либо на всю высоту борта судна или от настила второго дна до самой верхней палубы, не принимая во внимание скругленное соединение палубы с бортом, где оно имеется. Они должны быть устроены так, чтобы грузовые танки располагались внутрь от теоретической линии наружной обшивки борта на расстоянии не менее чем 2 метра.

Минимальная высота каждого танка двойного дна для изолированного балласта должна составлять 1/15 ширины танкера или 2 метра в зависимости от того, что меньше.

Танки изолированного балласта должны иметь отдельную систему, не проходящую через грузовые танки и предназначенную исключительно для балластных операций.

Танки изолированного балласта не должны использоваться для перевозки какого-либо груза или хранения судовых запасов.

Согласно ***Правилу 13G*** существующие танкеры дедвейтом 20 тыс. т и более для перевозки сырой нефти и танкеры дедвейтом 30 тыс. т и более для перевозки нефтепродуктов подлежат усиленной программе проверок в соответствии с руководством, разработанным ММО. Установлен предельный возраст судна, при достижении которого оно должно соответствовать требованиям, установленным для новых танкеров.

Согласно ***Правилу 20*** каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более и каждое судно валовой вместимостью 400 и более снабжаются Журналом нефтяных операций, который ведется по форме, установленной в Дополнении III.

На 40-й сессии МЕПС дополнил Приложение новым ***Правилом 25А*** - Остойчивость новых нефтяных танкеров в неповрежденном состоянии.

В соответствии с ***Правилом 26*** каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более и каждое судно, не являющееся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 и более должны иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией. Для судов, построенных до 4 апреля 1993 года, настоящее требование применяется через 24 месяца после этой даты.

Такой план должен составляться в соответствии с руководством, разработанным Организацией, в письменном виде на рабочем языке капитана и лиц командного состава. План должен включать, по крайней мере:

a) процедуру, которой должны следовать капитан или другие лица, несущие службу на судах, при сообщении в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, как это требуется в статье 8 настоящей Конвенции и Протоколе I к ней, на основе руководства, разработанного Организацией;
b) перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью;
c) подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для ограничения или регулирования сброса нефти в результате инцидента; и
d) процедуры и пункты связи на судне для координации действий на борту судна с национальными и местными властями по борьбе с загрязнением.

4.2.5. ПРИЛОЖЕНИЕ II К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом"

ANNEX II OF MARPOL-73|78 "REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIGNID SUBSTANCES W BULK"

Приложение II к МАРПОЛ-73/78 - Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими вещества, перевозимыми наливом. - состоит из 14 Правил и 5 Дополнений:

Дополнение I:	Руководство по классификации вредных жидких веществ.
Дополнение II:	Перечень вредных веществ, перевозимых наливом.
Дополнение III:	Перечень других жидких веществ.
Дополнение IV:	Журнал грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом.
Дополнение V:	Форма Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

Положения настоящего Приложения, если особо не оговорено иное, применяются ко всем судам, перевозящим вредные жидкие вещества наливом. В силу оно вступило с 6 апреля 1987 года.

Если груз, подпадающий под положения Приложения I к настоящей Конвенции, перевозится в грузовом помещении танкера-химовоза, то применяются также соответствующие требования Приложения I к настоящей Конвенции.

Правило 13 настоящего Приложения применяется только к судам, перевозящим вещества, которые в отношении ограничения их сброса отнесены к категории A, B или C.

Положения Правила 5 настоящего Приложения в отношении требований к сбросу ниже ватерлинии и максимальной концентрации в кильватерной струе судна применяются к судам, построенным до 1 июля 1986 года, с 1 января 1988 года.

Согласно ***Правила 3*** "Классификация и перечень вредных жидких веществ" все вредные жидкие вещества разделяются на следующие четыре категории:

1. *Категория A* - вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, представляют большую опасность либо для морских ресурсов, либо для здоровья человека или причиняют большой вред природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, в силу чего оправдывают применение строгих мер по недопущению загрязнения.
2. *Категория B* - вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, представляют опасность либо для морских ресурсов, либо для здоровья человека или причиняют вред природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, в силу чего оправдывают применение особых мер по недопущению загрязнения.
3. *Категория C* - вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, представляют небольшую опасность либо для морских ресурсов, либо для здоровья человека или причиняют небольшой вред природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, в силу чего требуют соблюдения особых условий эксплуатации.
4. *Категория D* - вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, представляют некоторую опасность либо для морских ресурсов, либо для здоровья человека или причиняют минимальный вред природной привлекательности моря в качестве места отдыха иди другим видам правомерного использования моря, в силу чего требуют некоторого внимания при эксплуатации.

Руководство по классификации вредных жидких веществ приведено в Дополнении I к настоящему Приложению.

Вредные жидкие вещества, перевозимые наливом, которые в настоящее время классифицируются как относящиеся к категории A, B, C или D и попадают под положения настоящего Приложения, указаны в Дополнении II к настоящему Приложению.

Другие жидкие вещества, перевозимые наливом, которые определены как не относящиеся к категории A, B, C или D и не попадают под положения Приложения, обозначаются "III" в Главе 17 или 18 Международного Кодекса по химовозам.

К числу особых районов Приложение относит районы Балтийского и Черного морей и район Антарктики, южнее широты 60º.

Правило 5 содержит требования по сбросу в море различных веществ. Например, запрещается любой сброс вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, в районе Антарктики. Запрещается сброс в море веществ категории А или балластных вод, промывочных вод или иных остатков или смесей, содержащих такие вещества. После мойки образующиеся остатки сбрасываются в приемные сооружения. Вода, добавленная после этого в танк, может быть сброшена в море при одновременном соблюдении всех следующих условий: судно находится в пути, имея скорость не менее 7 узлов (несамоходные - 4 узла); сброс производится ниже ватерлинии; сброс производится на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега на глубине 25 м. Соответствующие требования предусмотрены и для веществ категории B, C и D. Условия сброса не распространяются, если речь идет о безопасности судна и спасании человеческой жизни на море.

Правило 6 предусматривает ряд исключений, когда сброс может производиться. Они в основном аналогичны тем, которые содержатся в Приложении I. Правительство каждой стороны обязуется предусмотреть приемные сооружения для судов, пользующихся ее портами.

Правило 8 регламентирует меры контроля, которые должны осуществляться в соответствии с процедурой, разработанной ММО. Капитаны судов, перевозящих жидкие вещества наливом, обеспечивают выполнение требований Правила 5 и ведут Журнал грузовых операций во всех случаях, когда проводятся операции, предусмотренные в ***Правиле 9***, т.е. при погрузке и выгрузке груза, внутрисудовой перекачке, очистке танков, сброса в море и т.д. Форма Журнала приводится в Дополнении II. Компетентные власти могут проверить Журнал на борту любого судна, находящегося в порту, снять копию с любой записи и потребовать, чтобы капитан ее заверил.

Согласно ***Правилу 10*** суда, перевозящие вредные жидкие вещества наливом, подлежат первоначальному, периодическому, промежуточному (как минимум, одному в течение срока действия свидетельства) и ежегодному освидетельствованиям. Эти освидетельствования осуществляются должностными лицами Администрации.

В соответствии с ***Правилом 11*** каждому судну, перевозящему вредные жидкие вещества наливом, которое занято в рейсах в порты и терминалы других Сторон Конвенции, после освидетельствования выдается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом. Оно выдается на срок, установленный Администрацией, но не может превышать пяти лет. Свидетельство теряет силу, если судно передается под флаг другого государства. Свидетельство составляется на официальном языке выдающей его страны по форме, приведенной в Дополнении V. Если используемый язык не является английским или француз-

ским, то текст Свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков.

Согласно ***Правилу 13*** танкеры-химовозы, построенные к 1 июля 1986 года или после этой даты, должны отвечать требованиям Международного Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом.

Конструкция, оборудование и эксплуатация судов, перевозящих вредные жидкие вещества категории A, B или C наливом, должны быть такими, чтобы свести к минимуму неконтролируемый сброс в море таких веществ.

Танкеры-химовозы, построенные до 1 июля 1986 года должны отвечать требованиям Кодекса по химовозам, применимым к судам:

1) суда, контракт на постройку которых заключен 2 ноября 1973 года или после этой даты, и которые заняты в рейсах в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других государств-участников Конвенции; и
2) суда, построенные 1 июля 1983 года или после этой даты, которые заняты в рейсах между портами или терминалами только государства, под флагом которого судно имеет право плавать;
3) суда, контракт на постройку которых заключен до 2 ноября 1973 года и которые заняты в рейсах в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других государств - участников Конвенции; и
4) суда, построенные до 1 июля 1983 года, которые заняты в рейсах между портами или терминалами государства, под флагом которого судно имеет право плавать, за исключением того, что для судов валовой вместимостью менее 1600 необходимость отвечать требованиям Кодекса в отношении конструкции и оборудования наступает не позднее 1 июля 1994 года.

В отношении судов, не являющихся танкерами-химовозами и перевозящих вредные жидкие вещества категорий A, B или C наливом, Администрация принимает надлежащие меры, основанные на Руководстве, разработанном Организацией для обеспечения выполнения положений пункта 1 настоящего Правила.

Правило 14 "Перевозка и сброс нефтеподобных веществ" информирует о том, что вредные жидкие вещества, упомянутые в Дополнении II к настоящему Приложению как подпадающие под категорию C или D и отнесенные Организацией к нефтеподобным веществам в соответствии с критериями, разработанными Организацией, могут перевозиться на нефтяном танкере, при условии соблюдения всех следующих требований:

а) судно удовлетворяет положениям Приложения I к настоящей Конвенции, применимым к нефтепродуктовозам, определение которых дано в Приложении I;

b) судно имеет Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью с добавлением к нему по форме В, в котором сделана запись о том, что судно может перевозить нефтеподобные вещества в соответствии с настоящим правилом и эта запись включает перечень нефтеподобных веществ, которые судну разрешено перевозить;

c) в случае перевозки веществ категории С судно отвечает требованиям по остойчивости в поврежденном состоянии к судам типа 3 согласно:

(i) Международному Кодексу по химовозам, - если судно построено 1 июля 1986 года или после этой даты; или

(ii) Кодексу по химовозам, насколько он применим согласно Правилу 13 настоящего Приложения, - если судно построено до 1 июля 1986 года;

d) прибор для измерения содержания нефти в системе автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти одобрен Администрацией для целей контроля сброса нефтеподобных веществ, подлежащих перевозке.

В ***Правиле 15*** "Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований" предусмотрено, что судно находясь в порту другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения вредными жидкими веществами.

Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.

Ничто в настоящем Правиле не должно толковаться как ограничение прав и обязанностей Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований специально предусмотренных в настоящей Конвенции.

4.2.6. ПРИЛОЖЕНИЕ III К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке"

ANNEX III OF MARPOL-73|78 "REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HURM FUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGE FORM"

После вступления его в силу с 1 июля 1992 года Комитет по защите морской среды Резолюцией МЕПС 58(33) от 30 октября 1993 года одобрил новый текст Приложения. По сравнению с другими приложениями Приложение III весьма кратко, и это связано с тем, что для целей Приложения "вредными веществами" являются вещества, которые определены как загрязнители моря в Международном Кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), "упаковка" определяется как форма грузовых емкостей, также указанных в МКМПОГ. Таким образом, согласно Приложению III МАРПОЛ Правила МКМПОГ носят обязательный характер.

Согласно ***Правилу I*** правила Приложения применяются ко всем судам, если не предусмотрено иное. Перевозка вредных веществ не в соответствии с положениями Приложения запрещается. В дополнение к Приложению каждая Сторона Конвенции издает или поручает издание подробных требований по упаковке, маркировке, ярлыкам, документации, укладке, предельным количествам и исключениям в целях предотвращения или сведения к минимуму загрязнения морской среды вредными веществами.

Правило 2 содержит общие требования к упаковке, ***Правило 3*** - к маркировке и ярлыкам.

Грузовые места, содержащие вредное вещество, маркируются надежной долговечной маркировкой с правильным техническим наименованием (одни коммерческие названия применять нельзя) и маркируются надежной долговечной маркировкой или снабжаются надежным долговечным ярлыком, указывающими, что вещество является загрязнителем моря. Такое обозначение дополняется, где это возможно, также и любым другим способом, например, указанием соответствующего номера вещества по Списку опасных грузов ООН.

Метод маркировки правильного технического наименования или снабжения ярлыками грузовых мест, содержащих вредное вещество, является таковым, чтобы эта информация поддавалась распознанию на грузовых местах, находящихся в море в погруженном состоянии, по меньшей мере, в течение

трех месяцев. При выборе подходящих маркировки и ярлыков учитывается долговечность применяемых материалов и поверхности грузового места.

На грузовые места, содержащие небольшие количества вредных веществ, требования по маркировке могут не распространяться.

Правило 4 - к документации.

Во всех документах, относящихся к морской перевозке вредных веществ, в которых перечисляются такие вещества, используется правильное техническое наименование каждого такого вещества (одни коммерческие названия применять нельзя), и вещество обозначается дополнительными словами "ЗАГРЯЗНИТЕЛЬ МОРЯ".

Транспортные документы, представленные грузоотправителем, должны включать подтвержденные подписью свидетельство или декларацию о том, что предъявляемый к перевозке груз надлежащим образом упакован, маркирован или снабжен ярлыками и находится в пригодном к перевозке состоянии, обеспечивающем сведение к минимуму опасности для морской среды, либо сопровождаться такими свидетельством или декларацией.

Каждое судно, перевозящее вредные вещества, должно иметь специальный реестр или манифест с перечислением находящихся на борту вредных веществ и указанием их размещения на судне. Вместо такого специального реестра или манифеста может использоваться подробный грузовой план, на котором представлено расположение имеющихся на борту вредных веществ. Копии таких документов сохраняются также на берегу у судовладельца или его представителя до выгрузки этих вредных веществ.

При наличии на судне специального реестра, манифеста или подробного грузового плана, предписываемых Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками для случая перевозки опасных грузов, документы, предписываемые настоящим Правилом, могут быть объединены с документами, предписываемыми для перевозки опасных грузов. В случае объединения этих документов проводится четкое разграничение между опасными грузами и вредными веществами, на которые распространяется действие настоящего Приложения.

Правило 5 содержит общее требование к размещению и креплению.
Вредные вещества размещаются и закрепляются так, чтобы свести к минимуму опасность для морской среды без ухудшения безопасности судна и находящихся на борту людей.

Правило 6 - к предельному количеству груза.

Некоторые вредные вещества по обоснованным научным и техническим причинам могут требовать запрещения их перевозки либо ограничения количества, которое может перевозиться на борту любого судна. При ограничении перевозимого количества учитываются должным образом размере-

ния, конструкция и оборудование судна, а также характер упаковки и свойства вещества.

Согласно Правилу 7, выбрасывание за борт вредных веществ, перевозимых в упаковке, запрещается, за исключением случаев, когда это необходимо в целях обеспечения безопасности судна иди спасания человеческой жизни на море.

С учетом положений настоящей Конвенции принимаются соответствующие меры, основанные на физических, химических и биологических свойствах вредных веществ, для контролирования смыва за борт утечек при условии, что применение таких мер не ухудшает безопасности судна и находящихся на борту людей.

Международная Конференция 1994 года дополнила Приложение III ***Правилом 8*** - Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований.

В соответствии с требованиями данного правила:

1. Судно, находясь в порту другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения вредными веществами.
2. При обстоятельствах, приведенных в пункте 1 настоящего Правила, Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.

В Дополнении содержится Руководство по определению вредных веществ в упаковке.

Согласно Руководству вредными веществами являются вещества, определяемые по любому из следующих критериев:

- в значительной степени биоаккумулируемые и по имеющимся данным создающие опасность для морских живых организмов и здоровья человека;
- биоаккумулируемые с сопутствующим риском для морских живых организмов или здоровья человека и ненадолго сохраняющие свои свойства, в течение недели или менее;
- способные приводить морские живые организмы в непригодность к употреблению в пищу;
- высокотоксичные для морских живых организмов.

4.2.7. ПРИЛОЖЕНИЕ IV К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов"

ANNEX IV OF MARPOL-73/78 "REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS"

Приложение IV - Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов - состоит из 11 правил и Дополнения.

Приложение пока в силу вступило с 01.08.05г.

Правило 1 определяет "сточные воды" как стоки и прочие отходы из всех типов туалетов, медицинских помещений, камбуза, помещений, в которых содержатся живые животные, и прочие сточные воды, если они смешаны с перечисленными стоками.

Согласно ***Правилу 2*** положения настоящего Приложения применяются:

- к новым судам валовой вместимостью 200 и более;
- к новым судам валовой вместимостью менее 200, которым разрешается перевозить более 10 человек;
- к новым судам, для которых валовая вместимость не замеряется и которым разрешается перевозить более 10 человек;
- к существующим судам валовой вместимостью 200 и более через 10 лет после вступления в силу настоящего Приложения;
- к существующим судам валовой вместимостью менее 200, которым разрешается перевозить более 10 человек, через 10 лет после вступления в силу настоящего Приложения;
- к существующим судам, для которых валовая вместимость не замеряется и которым разрешается перевозить более 10 человек, через 10 лет после вступления в силу настоящего Приложения.

Для целей настоящего Приложения:

1. "Новое судно" означает судно:
   a) контракт на постройку которого заключен, или, при отсутствии контракта на его постройку, киль которого заложен, или которое находится в подобной стадии постройки на день вступления в силу настоящего Приложения или позже; или
   b) поставка которого осуществляется через три года или более после дня вступления в силу настоящего Приложения.
2. "Существующее судно" означает судно, не являющееся новым судном.

В соответствии с ***Правилом 3***:

1. Каждое судно, от которого требуется выполнение положений настоящего Приложения и которое совершает рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией другим Сторон Конвенции, подлежит установленным ниже освидетельствованиям:
   a) первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Свидетельства, требуемого Правилом 4 настоящего Приложения, которое проводится, чтобы удостовериться, что:
      (i) если судно оборудовано установкой для обработки сточных вод, то эта установка отвечает эксплуатационным требованиям, основанным на нормативах и методах испытаний, разработанных Организацией;
      (ii) если судно оснащено системой для измельчения и обеззараживания сточных вод, то тип этой системы одобрен Администрацией;
      (iii) если судно оборудовано сборным танком, то вместимость такого танка удовлетворяет Администрацию как достаточная для хранения всех сточных вод с учетом эксплуатации судна, числа лиц, находящихся на борту, и других относящихся к делу факторов и имеется способ для визуального определения количества содержимого сборного танка; и
      (iv) судно оборудовано трубопроводом, выведенным наружу к месту, удобному для сброса сточных вод в приемное сооружение, и этот трубопровод оснащен стандартным сливным соединением в соответствии с Правилом 11 настоящего Приложения.
   b) периодическому освидетельствованию через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, чтобы удостовериться, что оборудование, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения.

Правило 4 излагает, что:

1. Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) выдается каждому судну, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, после его освидетельствования в соответствии с положениями Правила 3 настоящего Приложения.

2. Такое Свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

Правило 5 предусматривает выдачу Свидетельства другим Правительством при условии, что на судне выполнены все положения настоящего Приложения, которое выдает или поручает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) в соответствии с настоящим Приложением.

В Правиле 6 указано, что Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) составляется на официальном языке выдающей стороны по форме, соответствующей образцу, приведенному в Дополнении к настоящему Приложению. Если используемый язык не является английским или французским, то текст Свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков.

В соответствии с ***Правилом 7*** Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет со дня его выдачи.

В ***Приложении IV*** особых районов для сброса сточных вод Конвенцией не предусмотрено.

Сброс сточных вод в море запрещается, за исключением случаев, когда выполняются сразу все следующие условия:

1) судно постепенно сбрасывает сточные воды, измельченные и обеззараженные в судовой установке:
   - методы и устройства сброса одобрены;
   - судно имеет действующее Международное Свидетельство;
   - судно находится на расстоянии более 4 морских миль от ближайшего берега и скорость не менее 4 узлов;
2) судно постепенно сбрасывает не измельченные и не обеззараженные сточные воды:
   - судно должно быть на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега;
   - судно имеет скорость не менее 4 узлов.
3) судно сбрасывает обработанные сточные воды, используя установку для обработки сточных вод:
   - методы и устройства сброса одобрены;
   - судно имеет действующее Международное Свидетельство;

- сброс не должен приводить к появлению видимых плавающих твердых частиц и вызывать изменение цвета окружающей воды.

Если сточные воды смешаны с другими загрязненными водами, сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

В территориальных и внутренних водах любых государств сброс сточных вод с судов может производиться в соответствии с национальными правилами этих государств, если ими установлены менее строгие требования, чем требования МАРПОЛ-73/78.

Исключения, содержащиеся в ***Правиле 9***, аналогичны исключениям, содержащимся в других приложениях.

В соответствии с ***Правилом 10*** правительства обязуются предусмотреть в портах и терминалах сооружения для приема сточных вод.

Правило 11 содержит требования к стандартным сливным соединениям.

Для обеспечения возможности присоединения труб приемных сооружений к судовому сливному трубопроводу оба трубопровода оснащаются стандартным сливным соединением в соответствии со следующей таблицей:

СТАНДАРТНЫЕ РАЗМЕРЫ ФЛАНЦЕВ СЛИВНЫХ СОЕДИНЕНИЙ

Наименование	**Размер**
Наружный диаметр	210 мм
Внутренний диаметр	Соответственно наружному диаметру трубы
Диаметр окружности центров отверстий под болты	170 мм
Прорези во фланце	4 отверстия диаметром 18 мм, расположенные на равных расстояниях по окружности центров вышеупомянутого диаметра с прорезями до наружной кромки фланца. Ширина прорезей 18 мм
Толщина фланца	16 мм
Болты, гайки: количество, диаметр	4, каждый диаметром 16 мм и надлежащей длины

Для судов, имеющих теоретическую высоту борта 5 м и менее, внутренний диаметр сливного соединения может быть равным 38 мм.

4.2.8. ПРИЛОЖЕНИЕ V К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения мусором с судов"

ANNEX V OF MARPOL-73/78 "REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS"

Приложение V - Правила предотвращения загрязнения мусором с судов - содержит 9 правил и Дополнение, в силу вступило с 31.12.88 г.

Согласно ***Правилу 1,*** "мусор" означает все виды продовольственных, бытовых и эксплуатационных отходов (исключая свежую рыбу и ее остатки), которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению.

Правило 2 предусматривает, что Положения настоящего Приложения, если не оговорено иное, применяются ко всем судам.

Правило 3 оговаривает порядок удаления мусора за пределами особых районов. Запрещается выбрасывание в море всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора.

Обладающие плавучестью сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы могут выбрасываться в море на расстоянии не ближе 25 миль от берега, а пищевые отходы и другой мусор - 12 миль (при измельчении в соответствии с установленными требованиями - не менее 3 миль).

Такой измельченный или размолотый мусор должен проходить через отверстия размером не более 25 мм.

Правило 4 предусматривает особые требования к удалению мусора.

Запрещается выбрасывание любых подпадающих под действие настоящего Приложения материалов со стационарных или плавучих платформ, занятых разведкой, разработкой и связанными с ними процессами обработки в море минеральных ресурсов морского ложа, а также со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 м от них.

Разрешается сброс в море пищевых отходов, пропущенных через измельчитель или мельничное устройство, с таких стационарных или плавучих платформ, расположенных на расстоянии более 12 морских миль от берега, и со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 м от них. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

Правило 5 излагает процедуры удаления мусора в пределах особых регионов.

Для целей настоящего Приложения особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря и "Район заливов", район Северного моря и Антарктический район, район Карибского моря, включая Мексиканский залив и Карибское море.

В них запрещается выбрасывание в море:

- всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора, но не ограничиваясь ими;
- всякого прочего мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, бутылки, черепки, сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы;
- выбрасывание в море пищевых отходов должно производиться настолько далеко от берега, насколько это выполнимо, но в любом случае не ближе 12 морских миль от ближайшего берега;
- выбрасывание в районе бассейна Карибского моря пищевых отходов, пропущенных через измельчитель или мельничное устройство, должно производиться настолько далеко от берега, насколько это выполнимо, но в любом случае, не подлежащем Правилу 4, не ближе 3 морских миль от ближайшего берега. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

Если мусор смешан с другими отходами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

Правительство каждой Стороны Конвенции, береговая линия которой прилегает к особому району, обязуется обеспечить, чтобы во всех портах, находящихся в особых районах, были, как можно скорее предусмотрены достаточные приемные сооружения в соответствии с Правилом 7 настоящего Приложения с учетом особых потребностей судов, эксплуатируемых в этих районах. Правительство каждой Стороны Конвенции обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавания под ее флагом, перед выходом в район Антарктики имели на борту достаточные емкости для сохранения мусора при плавании в этом районе и имели договоренности о сбросе такого мусора и приемное сооружение после выхода из этого района.

В Правиле 6 "Исключения" дана информация о том, что Правила 3, 4 и 5 настоящего Приложения не применяются:

a) к удалению мусора с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасания человеческой жизни на море;
b) к удалению мусора в результате повреждения судна или его оборудования при условии, что, до и после случившегося повреждения,

были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса;

с) к аварийной потере синтетических рыболовных сетей при условии, что были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения такой потери.

Правило 7 "Приемные сооружения" информирует, что Правительство каждой Стороны Конвенции обязуется предусмотреть в портах и терминалах сооружения для приема мусора в соответствии с потребностями пользующихся ими судов, не приводя к чрезмерному простою этих судов.

В соответствии с требованиями ***Правила 8*** "Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований" судно, находясь в порту другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которые касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур относящихся к предотвращению загрязнения мусором.

Правило 9 требует:

1. Чтобы на каждом судне длиной 12 метров или более должны вывешиваться плакаты, которые уведомляют экипаж и пассажиров о соответствующих требованиях Правил 3 и 5 настоящего Приложения по удалению отходов.

Плакаты рекомендуется писать на официальном языке государства, под флагом которого плавает судно и на английском или французском, если суда заняты в рейсе к портам или морским терминалам других сторон Конвенции.

2. Каждое судно валовой вместимостью 400 и более и каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 человек и более, должно иметь и выполнять план управления мусором. В плане должны в письменном виде содержаться процедуры сбора, хранения, обработки и удаления мусора, включая использование оборудования на борту судна. Он должен также определить лицо ответственное за выполнение плана. Такой план должен соответствовать Руководству, разработанному Организацией и написанному на рабочем языке команды.

3. Каждое судно валовой вместимостью 400 и более и каждое судно, которое сертифицировано для перевозки 15 человек и более занятое в рейсах в порты или к морским терминалам, находящимся под юрисдикцией других сторон Конвенции и каждая стационарная или плавучая платформа, занятая разведкой или эксплуатацией морского дна, должны иметь Журнал операций с мусором, либо как часть официального судового журнала либо иное, который должен иметь форму, указанную в Дополнении к Приложению.

a. Каждую операцию сброса или завершенного сжигания следует записывать в Журнале операций с мусором и подписывать с указанием даты сжигания или сброса ответственным лицом. Каждая заполненная страница Журнала операций с мусором должна быть подписана капитаном судна. Записи в Журнале операций с мусором должны производиться как на официальном языке государства, под флагом которого плавает судно, так и на английском или французском языке. Запись на официальном языке государства, под флагом которого плавает судно, следует считать преимущественным в случаях споров и разногласий.
b. Запись каждого сжигания или сброса должна включать дату и время, местоположение судна, описание мусора и предполагаемое количество сброшенного или сожженного мусора.
c. Журнал операций с мусором должен находиться на борту судна в таком месте, чтобы в разумное время быть доступным для инспекции. Этот документ следует хранить в течение 2-х лет после последней записи.
d. В случае сброса, удаления или аварийной потери вещества, указанных в Правилах настоящего Приложения, следует делать запись в Журнале операций с мусором с указанием условий и причин потери.

Администрация может освободить от выполнения требования о наличии Журнала операций с мусором:

- любое судно, находящееся в рейсе длительностью 1 час или менее и сертифицированное для перевозки 15 человек или более;
- стационарные или плавучие платформы, занятые разведкой и эксплуатацией морского дна.

Компетентные официальные лица правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал операций с мусором на борту любого судна, к которому применимо данное Правило, во время его нахождения в порту или у морского терминала и могут делать копии любой записи в Журнале и могут требовать от капитана этого судна удостоверить, что данная копия правильна. Любую сделанную таким образом копию записи в судовом Журнале операций с мусором, удостоверенную капитаном судна в подлинности, следует принимать при любой юридической процедуре, как свидетельство факта, констатированного этой записью. Проверка Журнала операций с мусором и получение заверенной копии компетентным официальным лицом, производимые согласно этому параграфу, должны проводиться настолько быстро, чтобы не вызывать необоснованной задержки судна.

Записи в Журнале операций с мусором должны производиться в каждом из следующих случаев:

a) Когда мусор сбрасывается в море:
   i) Дата и время сброса.
   ii) Место сброса (долгота и широта).
   iii) Категория сбрасываемого мусора.

iv) Оцененный объем сброса для каждой категории, м^3.
v) Подпись лица, ответственного за операцию.

b) Когда мусор сбрасывается на береговые приемные сооружения или на другое судно:

i) Дата и время сброса.
ii) Порт или приемные сооружения или наименование судна.
iii) Категория сбрасываемого мусора.
iv) Оцененный объем сброса для каждой категории, м^3.
v) Подпись лица, ответственного за операцию.

c) Когда мусор сожжен:

i) Дата и время начала и окончания сжигания.
ii) Местоположение судна (долгота и широта).
iii) Оцененный объем сожженного мусора, м^3.
iv) Подпись лица, ответственного за операцию.

d) Аварийный или другой исключительный сброс мусора:

i) Время события.
ii) Порт или местоположение судна (долгота и широта).
iii) Оцененное количество и категория мусора.
iv) Обстоятельства сброса, выброса или потери, причины этого и общие заметки.

Капитан должен получить от оператора береговых приемных сооружений или от капитана другого судна, принявшего мусор квитанцию или сертификат, детализирующий оцененное количество переданного мусора. Квитанции или сертификаты должны храниться на борту судна вместе с Журналом операций с мусором в течение двух лет.

Количество мусора на борту следует оценивать в м^3, по возможности отдельно для каждой категории. Журнал операций с мусором содержит много ссылок на оценку количества мусора. Признается, что точность определения количества мусора оставлена для толкований. Оцененные объемы различны до и после обработки. Некоторые процессы обработки не могут быть разрешены для пищевых отходов. Эти факторы должны приниматься во внимание при внесении записей и их интерпретации.

4.2.9. ПРИЛОЖЕНИЕ VI К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов"

ANNEX VI OF MARPOL-73/78 "REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS"

После длительной подготовки в 1997 году 27 ноября состоялась Международная Конференция, на которой был принят Протокол, дополняющий Конвенцию новым Приложением VI - Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов состоящим из 19 правил. Правила ограничивают содержание серы в судовом топливе до 4,5%, запрещают любой преднамеренный выброс в атмосферу озоноразрушающих веществ и ограничивают выброс окислов азота. Технический Кодекс по контролю за выбросами окислов азота, принятый Конференцией содержит требования к освидетельствованию судовых дизельных установок с выдачей соответствующих свидетельств.

Целью настоящего Кодекса является установление обязательных процедур испытаний, освидетельствований и сертификации судовых дизелей, которые предоставят возможность изготовителям двигателей, судовладельцам и Администрациям обеспечить, чтобы все применяемые судовые дизельные двигатели удовлетворяли соответствующим предельным значениям выбросов NO_x, установленным в Правиле 13 Приложения VI к МАРПОЛ-73/78. Администрациям рекомендуется оценивать характеристики выбросов главных и вспомогательных дизельных двигателей на специальном испытательном стенде.

Последующие испытания на судне могут быть неизбежно ограниченными по масштабу и точности.

Правило 13 "Окислы азота" применяется к:

- каждому дизелю с выходной мощностью более 130 кВт, который установлен на судне, построенном 1 января 2000 года или после этой даты; и
- каждому дизелю с выходной мощностью более 130 кВт, который подвергается существенному переоборудованию 1 января 2000 года или после этой даты.

Эксплуатация каждого дизеля, к которому применяется настоящее правило, запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный выброс NO_2) из дизеля находятся в следующих пределах:

(i)	17,0 г/кВт·ч,	при n менее 130 об/мин
(ii)	$45 \times n^{(-0,2)}$ г/кВт·ч,	при n, равном или более 130, но не менее 2000 об/мин
(iii)	9,8 г/кВт·ч,	при n, равном или более 2000 об/мин

где n - номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту).

Для уменьшения судовых выбросов NO_x по меньшей мере до пределов, установленных в Кодексе, в двигателе применяется система очистки выхлопных газов, одобренная Администрацией.

Правило 14 с поправками, внесенными Резолюцией МЕРС 121(52) от 15.10.04 г., предусматривает следующие районы контроля выброса серы:

- Балтийское море, Северное море, Западные побережья Соединенного Королевства, Ирландии, Бельгии, Франции, Испании и Португалии от Шетландских островов на севере до мыса Сан-Висенти на юге, а также пролив Ла-Манш и подходы к нему.

Содержание серы в жидком топливе, используемом на судах в районе Контроля выбросов SO_x, не должно превышать 1,5%.

На судах должна применяться система очистки выхлопных газов, одобренная Администрацией с учетом руководства, которое должно быть разработано Организацией для уменьшения общего выброса окислов серы с судов, включая как вспомогательные, так и главные двигательные установки, до величины 6,0 г SO_x/кВт·ч или менее, рассчитанной как полный вес выброса двуокиси серы.

Поправки к Правилу 6 Приложения предусматривают выдачу или подтверждение Международного Свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды:

а) каждому судну валовой вместимостью 400 или более, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон; и

б) платформам и буровым установкам, совершающим рейсы в воды, находящиеся под суверенитетом или юрисдикцией других Сторон Протокола 1997 года.

Приложение VI вступило в силу с 01.01.05 г. Однако вопрос требуемого содержания серы в жидком топливе пока еще не решен полностью.

4.2.10. Исключения из правил по предотвращению загрязнениямп при сбросе вредных веществ

Каждое Приложение МАРПОЛ-73/78 имеет исключения при сбросе всех вредных веществ.

Так, Правила Приложений не применяются:

- к сбросу в море нефти или нефтеводяной смеси; ядовитых жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества; сточных вод; мусора; вредных веществ, перевозимых в упаковке - в целях спасения человеческой жизни на море или обеспечения безопасности любого судна;
- к сбросу вышеназванных веществ в результате повреждения судна или его оборудования, при условии, что после повреждения судна или обнаружения сброса были приняты все разумные меры по устранению или сведению к минимуму такого сброса, включая случаи, когда судовладельцы или капитан действовали с намерением вызвать повреждение судна.

4.2.11. Форма свидетельства IOPP

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

(Примечание: К настоящему свидетельству должен прилагаться Перечень конструкции и оборудования)

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом к ней, 1978 года, (именуемой далее "Конвенция") по уполномочию Правительства).

……..
(полное официальное название страны)

……..
(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Конвенции)

Название судна	**Регистровый номер или позывной сигнал**	**Порт приписки**	**Валовая вместимость**

Тип судна:

Нефтяной танкер*

Судно, не являющееся нефтяным танкером, с грузовыми танками, подпадающими под действие пункта 2 Правила 2 Приложения 1 к Конвенции*

Судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЧТО:

1. СУДНО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНО В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛОМ 4 ПРИЛОЖЕНИЯ 1 К КОНВЕНЦИИ.
2. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕМ УСТАНОВЛЕНО, ЧТО СОСТОЯНИЕ КОНСТРУКЦИИ, ОБОРУДОВАНИЯ, СИСТЕМ, УСТРОЙСТВ, ПРИСПОСОБЛЕНИЙ И МАТЕРИАЛОВ СУДНА ВО ВСЕХ ОТНОШЕНИЯХ УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО И ЧТО СУДНО ОТВЕЧАЕТ ПРИМЕНИМЫМ ТРЕБОВАНИЯМ ПРИЛОЖЕНИЯ 1 К КОНВЕНЦИИ.

Настоящее свидетельство действительно до …… при условии проведения освидетельствований в соответствии с Правилом 4 Приложения 1 к Конвенции.

Выдано в ……..
(Место выдачи свидетельства)

……19……
(Дата выдачи)

…….
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп полномочной организации)

---

* Ненужное зачеркнуть

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНОГО И ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом Правилом 4 Приложения 1 к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции:

Ежегодное освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/Промежуточное* освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/Промежуточное* освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

---

* Ненужное зачеркнуть.

FORM OF IOPP CERTIFICATE

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

(Note: This certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

……..
(full designation of the country)

by ……..
(full designation of the competent person or organization authority under the provisions of the Convention)

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage

Type of ship:

Oil tanker*

Ship other then an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2(2) of Annex I of the Convention

Ship other than any of the above*

THIS IS TO CERTIFY:

1. THAT THE SHIP HAS BEEN SURVEYED IN ACCORDANCE WITH THE REGULATION 4 OF ANNEX 1 OF THE CONVENTION; AND

2. THAT THE SURVEY SHOWS THAT THE STRUCTURE, EQUIPMENT, SYSTEMS, FITTINGS, ARRANGEMENT AND MATERIAL OF THE SHIP AND THE CONDITION THEREOF ARE IN ALL RESPECTS SATISFACTORY AND THAT THE SHIP COMPLIES WITH THE APPLICABLE REQUIREMENTS OF ANNEX I OF THE CONVENTION.

This certificate is valid until……subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex I of the Convention.

Issued at ……...
(Place of issue of Certificate)

…… ……..
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

ENDORSEMENT FOR ANNUAL
AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS CERTIFY that at a survey regulation 4 of Annex I of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey:

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……

(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey:

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……

(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey:

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……

(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……

(Seal or stamp of authority, as appropriate)

4.2.12. Форма журнала нефтяных операций

ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ
OIL RECORD BOOK

Часть 1. Операции в машинном отделении
(Для всех судов)

Part 1. Machinery space operations
(All ships)

Название судна_____
Name of ship

Регистровый номер
или позывные _____
Distinctive number or letters

Валовая вместимость _____
Gross tonnage

Начат _____ Окончен _____
Period from to

Примечание: Часть 1 Журнала нефтяных операций должна быть предусмотрена на каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 и более и на каждом судне, не являющемся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 и более для записи соответствующих операций в машинном отделении. Кроме того, для нефтяных танкеров должна быть предусмотрена также Часть II Журнала нефтяных операций для записи соответствующих грузовых и балластных операций.

Note: Oil Record Book I shell be provided to every oil tanker of 150 and above and every ship of 400 and above, others, than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo ballast operations.

ВВЕДЕНИЕ

На следующих страницах настоящего раздела представлен полный перечень пунктов операций машинного отделения, которые в надлежащих случаях подлежат регистрации в Журнале нефтяных операций в соответствии с Правилом 20 Приложения I Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ-73/78). Пункты сгруппированы в определенные разделы, каждому из которых присвоен буквенный код.

При внесении записей в Журнал нефтяных операций в соответствующих колонках должны проставляться дата, операционный код и номер пункта. Требуемые подробности операции записываются в хронологическом порядке на чистом месте страницы.

Каждая завершающая операция должна быть подписана и датирована лицом командного состава, ответственным за операцию. Каждая заполненная страница должна быть подписана капитаном судна.

В Журнале нефтяных операций содержится много ссылок на количество нефти. Ограниченная точность измерительных устройств танков, изменения температуры, а также часть груза, осевшая в конструкциях, будет влиять на точность этих показаний. Записи в Журнале нефтяных операций следует рассматривать соответствующим образом.

INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating there to (MARPOL-73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter code.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Teach completed operation shall be signed for and dated by the officer or officer in charge. Each completed page shall be signed by the master of the ship.

The Oil Record Book contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book should be considered accordingly.

4.2.13. Форма свидетельства

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ

Выдано в соответствии с положениями Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом к ней 1978 года с поправками (именуемой далее "Конвенция") по уполномочию правительства.

……..

(полное официальное название страны)

……..

(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Конвенции)

Название судна	**Регистровый номер или позывной сигнал**	**Порт приписки**	**Валовая вместимость**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО

1. Судно освидетельствовано в соответствии с положениями Правила 10 Приложения II к Конвенции.
2. Освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, арматура, устройства и материалы судна и их состояние являются во всех отношениях удовлетворительными и что судно удовлетворяет применимым к нему требованиям Приложения II к Конвенции.
3. Освидетельствованием установлено, что на судне имеется руководство в соответствии со Стандартами на методы и устройства согласно требованиям Правил 5, 5А и 8 Приложения II к Конвенции и что устройства и оборудование судна, предписанные руководством, во всех отношениях удовлетворяют и соответствуют применимым требованиям упомянутых Стандартов.
4. Судно может перевозить наливом следующие вредные жидкие вещества при условии соблюдения всех соответствующих эксплуатационных положений Приложения II к Конвенции.

Вредные жидкие вещества	Условия перевозки (номера танков и т.д.)
* Продолжение - на дополнительных подписанных и датированных листах	

Настоящее свидетельство действительно до ……..при условии проведения освидетельствований в соответствии с Правилом 10 Приложения II к Конвенции.

Выдано в …….
(Место выдачи Свидетельства)

…….19___г. …….
(Дата выдачи) *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проведении освидетельствования, требуемого Правилом 10 Приложения II к Конвенции, установлено, что судно удовлетворяет соответствующим положениям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное* освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……...
(Печать или штамп организации)

* Ненужное зачеркнуть.

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

……..
(full designation of the country)

by ……..
(full designation of the competent person or organization authority under the provisions of the Convention)

Name of ship	**Distinctive number or letters**	**Port of registry**	**Gross tonnage**

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of regulation 10 of Annex II of the Convention.

2. That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex II of the Convention.

3. That the ship has been provided with a manual in accordance with the standards for procedures and arrangements as called for by regulation 5, 5A and 8 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the manual are in all respects satisfactory and, comply with the applicable requirements of the said Standards.

4. That the ship is suitable for the carriage in bulk of the following noxious liquid substances, provided that all relevant operational provisions of Annex II of the Convention are observed.

Noxious liquid substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)
* Continued on additional signed and dated sheets	

This certificate is valid until …….subject to surveys in accordance with regulation 10 of Annex II of the Convention.

Issued at ……..
(Place of issue of Certificate)

……19___ ……..
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 10 of Annex II of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey:

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……

(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey:

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……

(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey:

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……

(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: ……..…
(Signature of authorized official)
Place: …….
Date: ……..……

(Seal or stamp of authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

4.2.14. ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ (1973 г.)

Выдано в соответствии с положениями Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года по уполномочию Правительства.

……..
(полное официальное название страны)

……..
(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.)

Название судна	**Позывные**	**Порт приписки**	**Валовая вместимость**	**Число людей, которое разрешено судну нести на борту**

Новое/существующее судно*……

Дата контракта на постройку ……

Дата закладки киля или дата,
на которую судно находилось
в аналогичной стадии постройки …….

Дата поставки судна ……..

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО

1. Судно оборудовано установкой для обработки сточных вод (измельчителем), сборным танком* и сливным трубопроводом согласно пунктам 1 (a)(i) - (iv) Правила 3 Приложения IV к Конвенции:

*a) Описание установки для обработки сточных вод:
Тип установки для обработки сточных вод ……
Изготовитель …….

* Ненужное зачеркнуть

Администрация удостоверяет, что установка для обработки сточных вод обеспечивает сток, отвечающий следующим нормам* …….

*b) Описание измельчителя:
Тип измельчителя …….
Изготовитель …….
Качество сточных вод
после обеззараживания …….

*c) Описание сборных танков:
Общая вместимость сборных танков ……куб. м
Место размещения ……

*d) Трубопровод для сброса сточных вод в приемное сооружение снабжен стандартным сливным соединением.

2. Судно освидетельствовано в соответствии с Правилом 3 Приложения IV к Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года в отношении предотвращения загрязнения сточными водами, и освидетельствованием установлено, что оборудование судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения IV к Конвенции.

Настоящее Свидетельство сохраняет силу до …….

Выдано в …….
(Место выдачи Свидетельства)

……. ……
(Дата выдачи) *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

В соответствии с положениями пунктов 2 и 4 Правила 7 Приложения IV к Конвенции срок действия данного Свидетельства продлен до …….

Подписано ……
(Подпись уполномоченного лица)
Место ……
Дата ……..

(Печать или штамп организации)

---

* Привести параметры.

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of:

……..
(full designation of the country)

by ……..
(full designation of the competent person or organization authority under the provisions of the Convention)

Name of ship	**Distinctive number or letters**	**Port of registry**	**Gross tonnage**	**Number of persons which the ship is Certified to carry**

New/existing ship*

Date of building contract …….

Date on which keel was laid or ship
was at a similar stage of construction ……...

Date of delivery ……

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. The ship is equipped with a sewage treatment plant (comminute) holding tank* and a discharge pipeline in compliance with regulation 3(1) (a) (i) to (iv) of Annex IV of the Convention as follows:
   *(a) Description of the sewage treatment plant:
   Type of sewage treatment plant ……
   Name of manufacturer ……..

* Delete as appropriate.

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the following effluent standards:* ……..

*(b) Description of comminute:
Type of comminute …….
Name of manufacturer ……
Standard of sewage after disinfection …….

*(c) Description of holding tank equipment:
Total cacti of the holding tank ……..m^3
Location ……

(d) A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

(2) The ship has been surveyed in accordance with regulation 3 of Annex IV of the International Convention for Prevention from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by sewage and the survey showed that the equipment of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This Certificate is valid until ……

Issued at ……...
(Place of issue of Certificate)

…… ……..
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Under the provisions of regulation 7(2) and (4) of Annex IV of the Convention the validity of this Certificate is extended until ……...
…….

Signed: ……
(Signature of authorized official)
Place: ……..
Date: ……
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

* Parameters should be incorporated.

4.2.15. ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Название судна _____
Регистровый № или позывной сигнал _____
Номер ММО _____
Период _____ Начато _____ Закончено _____

1. ВВЕДЕНИЕ

В соответствии с Правилом 9 Приложения V Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ-783/78) должна проводиться запись каждой операции законного сжигания или сброса мусора с судна. Это включает сброс в море, на береговые приемные сооружения или на другое судно.

2. МУСОР И УПРАВЛЕНИЕ МУСОРОМ

Мусор включает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, включая свежую рыбу и ее части, образовавшиеся во время нормальной эксплуатации судна и подлежащих постоянному или периодическому удалению, за исключением таких веществ, которые определены или перечислены в других приложениях МАРПОЛ-73/78 (таких как нефть, сточные воды или вредные химические грузы).

Руководство по применению Приложения V МАРПОЛ-73/78 следует также использовать для получения информации.

3. ОПИСАНИЕ МУСОРА

Для целей настоящего журнала мусор группируется по следующим категориям:

1. Пластмассы.
2. Плавающий сепарационный, упаковочный и перевязочный материал.
3. Измельченные бумага, ветошь, металл, стекло, бутылки, посуда (глиняная, фаянсовая) и т.п.
4. Изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, посуда и т.п.
5. Пищевые отходы.
6. Зола от инсинераторов.

4. ВНЕСЕНИЕ ЗАПИСЕЙ В ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

4.1. Записи в Журнале операций с мусором должны производиться в каждом из следующих случаев:

a) Когда мусор сбрасывается в море.
   i) Дата и время сброса.
   ii) Место сброса (долгота и широта).
   iii) Категория сбрасываемого мусора.
   iv) Оцениваемый объем сброса для каждой категории, $м^3$.
   v) Подпись лица, ответственного за операцию.
b) Когда мусор сбрасывается на береговые приемные сооружения или на другое судно:

i) Дата и время сброса.
ii) Порт или приемные сооружения или наименование судна.
iii) Категория сбрасываемого мусора.
iv) Оцененный объем сброса для каждой категории, м^3.
v) Подпись лица, ответственного за операцию.

c) Когда мусор сожжен.
i) Дата и время начала и окончания и сжигания.
ii) Местоположение судна (широта и долгота).
iii) Оцененный объем сожженного мусора, м^3.
iv) Подпись лица, ответственного за операцию.

d) Аварийный или другой исключительный сброс мусора.
i) Время события.
ii) Порт или местоположение судна (широта и долгота).
iii) Оцененное количество и категория мусора.
iv) Обстоятельства сброса, выброса или потери, причины этого и общие заметки.

4.2. Квитанции.

Капитан должен получить от оператора береговых приемных сооружений или от капитана другого судна принявшего мусор квитанцию или сертификат, детализирующий оцененное количество переданного мусора. Квитанции или сертификаты должны храниться на борту судна вместе с Журналом операций с мусором в течении двух лет.

4.3. Количество мусора.

Количество мусора на борту следует оценивать в м^3, по возможности отдельно для каждой категории. Журнал операций с мусором содержит много ссылок на оценку количества мусора. Признается, что точность определения количества мусора оставлена для толкований. Оцененные объемы различны до и после обработки. Некоторые процессы обработки не могут быть разрешены для приемлемой оценки объема, например, непрерывная обработка пищевых отходов. Эти факторы должны приниматься во внимание при внесении записей и их интерпретации.

4.2.16. РЕГИСТРАЦИЯ СБРОСОВ МУСОРА

Название судна: _____
Регистровый № или позывной сигнал _____
Номер ММО _____

Категории мусора:

1. Пластмассы
2. Обладающие плавучестью сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы
3. Измельченные изделия из бумаги, ветоши, стекла, металла, бутылки, черепки и т.д.
4. Изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и т.д.
5. Пищевые отходы
6. Зола из инсинераторов

ПРИМЕЧАНИЕ. СБРОС ЛЮБОГО МУСОРА, ИНОГО, ЧЕМ ПИЩЕВЫЕ ОТХОДЫ В ОСОБЫХ РАЙОНАХ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ДОЛЖЕН КЛАССИФИЦИРОВАТЬСЯ ТОЛЬКО МУСОР, СБРАСЫВАЕМЫЙ В МОРЕ ДЛЯ МУСОРА ИНОЙ КАТЕГОРИИ, ЧЕМ КАТЕГОРИЯ 1, СБРАСЫВАЕМОГО НА БЕРЕГ, НЕОБХОДИМО УКАЗЫВАТЬ ЛИШЬ ПЕРЕЧЕНЬ, А ТАКЖЕ ОБЩЕЕ КОЛИЧЕТСВО.

Дата/ время	Поло-жение судна	Оцененный объем сброшенного в море мусора ($м^3$)					Сброшено на берег или на другое судно ($м^3$)		Оцененный объем сожженного мусора ($м^3$)	Подтверждение/ Подпись
		кат 2	кат 3	кат 4	кат 5	кат 6	кат. 1	Прочий		

Подпись капитана _____ Дата _____

APPENDIX

GARBAGE RECORD BOOK

Name of ship: _____
Distinctive number or letters _____
IMO No _____
Period: _____ From: _____ To: _____

1. INTRODUCTION

In accordance with Regulation 9 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL-73|78) a record is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges at sea, to reception facilities, or to other ships.

2. GARBAGE AND GARBAGE MANAGEMENT

Garbage includes all kinds of food, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the vessel and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other annexes to MARPOL-73/78 (such as oil, sewage or noxious liquid substances).

The Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL-73/78 should also be referred to for relevant information.

3. DESCRIPTION OF THE GARBAGE

The garbage is to be grouped into categories for the purposes of this record book as follows:

1. Plastics.
2. Floating dunnage, lining, or packing material.
3. Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
4. Paper Products rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
5. Food waste.
6. Incinerator ash.

4. ENTRIES IN THE GARBAGE RECORD BOOK

4.1. Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

(a) When garbage is discharged into the sea:
(i) Date and time of discharge
(ii) Position of the ship (latitude and longitude)
(iii)Category of garbage discharged

(iv) Estimated amount discharged for each category in m^3
(v) Signature of the officer in charge of the operation

(b) When garbage is discharged to reception facilities ashore or to other ships:
(i) Date and time of discharged
(ii) Port or facility, or name of ship
(iii) Estimated amount discharged for each category in m^3
(iv) Category of garbage discharged
(v) Signature of officer in charge of the operation

(c) When garbage is incinerated:
(i) Date and time of start and shop of incineration
(ii) Position of the ship (latitude and longitude)
(iii) Estimated amount incinerated in m^3
(iv) Signature of the officer in charge of the operation

(d) Accidental or other exceptional discharged of garbage
(i) Time of occurrence
(ii) Port or position of the ship at time of occurrence
(iii) Estimated amount and category of garbage
(iv) Circumstances of disposal, escape or loss, the reason therefore and general remarks.

4.2. Receipts

The master should obtain from the operator of port reception facilities, or from the master of the ship receiving the garbage, a receipt or certificate specifying the estimated amount of garbage transferred. The receipts or certificate must be kept on board the ship with the Garbage Record Book for two years.

4.3. Amount of garbage

The amount of garbage onboard should be estimate in m^3, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of garbage. It is recognized that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpretation. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g. the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made a record.

RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

Name of ship: _____
Distinctive number or letters _____
IMO No _____

Garbage Categories:

1. Plastic
2. Floating dunnage, lining, or packing material
3. Ground paper products, glass, metal, bottles, crockery, etc.
4. Paper products, rags, metal, bottles, crockery, etc.
5. Food waste
6. Incinerator ash.

NOTE: THE DISCHARGE OF ANY GARBAGE OTHER THAN FOOD WASTE IS PROHIBITED IN SPECIAL AREAS. ONLY GARBAGE DISCHARGED INTO THE SEA MUST BE CATEGORIZED. GARBAGE OTHER THAN CATEGORY I DISCHARGED ASHORE NEED ONLY BE LISTED AS A TOTAL ESTIMATED AMOUNT.

Date/ time	Position of the ship	Estimated Amount Discharged into Sea, m^3					Discharged to Reception Facilities or to other ship, m^3		Estimated Amount Incinerated m^3	Certification/ Signature
		CAT 2	CAT 3	CAT 4	CAT 5	CAT 6	CAT 1	other		

Master's Signature: _____ Date: _____

4.3. КОНВЕНЦИЯ ПДНВ -78 С ПОПРАВКАМИ

INTERNATIONAL STCW CONVENTION 1978, AS AMENDED

Еще в 1960 году среди многочисленных резолюций и рекомендаций, принятых Международной Конференцией при одобрении СОЛАС-60, была рекомендация 39, призывающая правительства морских государств предпринимать все возможные практические меры для того, чтобы обеспечить подготовку и обучение моряков в использовании средств судовождения и судового оборудования.

Созданный в начале 60-х годов объединенный Комитет ММКО/МОТ по подготовке моряков подготовил "Документ для руководства" 1964 года, в котором давались рекомендации по подготовке и обучению капитанов, командного и рядового плавсостава в использовании средств судовождения, спасательных средств, устройств для обнаружения и борьбы с пожаром, а также другого оборудования.

Несмотря на успех этого документа развитие техники на флоте, появление новых видов судов, усложняющихся условий судовождения постепенно вывели "человеческий фактор" на первое место в безопасности мореплавания. Поэтому в 1971 году ММКО приняло решение (Резолюция А.248(VII)) о разработке специальной Конвенции по вопросам подготовки моряков и созыве соответствующей Конференции.

Семилетняя подготовительная работа закончилась созданием проекта Конвенции, который был рассмотрен на Международной Конференции, проходившей в Лондоне с 14 июня по 7 июля 1978 года, с участием 72 государств.

Конференция приняла Международную Конвенцию по подготовке и дипломированию моряков и несении вахты 1978 года, которая явилась первой попыткой установить на глобальном уровне профессиональные минимальные стандарты для моряков, которым Государства обязаны следовать. До этого стандарты обучения, свидетельств и требований к несению вахты устанавливались только на национальном уровне, без учета практики других стран. Таким образом, принятие Конвенции способствовало общему повышению уровня подготовки и обучения моряков в мире.

Согласно Конвенции дипломы капитанов, лиц командного и рядового состава выдавались кандидатам, которые к удовлетворению правительства отвечали требованиям в отношении работы, возраста, состояния здоровья, подготовки, квалификации и экзаменов, установленных в Приложении Конвенции. Конвенция не запрещала сохранять существующие или применять иные методы теоретической и практической подготовки, специально учитывающие технический прогресс, особые типы судов и виды перевозок.

При нахождении в портах суда подвергались контролю, осуществляемому должностными лицами, с целью проверки того, что все работающие на них моряки дипломированы. Контроль сводился не только к проверке наличия дипломов, но и к оценке способности моряков судна соблюдать требования несения вахты. Конвенция вступила в силу 28 апреля 1984 года. В настоящее время ее участниками являются более 120 государств, тоннаж флота которых приблизительно составляет около 95% тоннажа мирового флота.

После вступления Конвенции в силу, ожидалось, что ее требования будут гарантировать компетентность капитанов, лиц командного и рядового состава всех морских судов и их безопасного управления благодаря эффективному несению вахты.

Несмотря на широкое всеобъемлющее ее принятие в конце 1980-х годов было осознано, что Конвенция не достигла цели. Наоборот, она теряла силу, поскольку расширилась сфера ее применения. Причиной этого явилась неточность в стандартах, интерпретация которых была оставлена на усмотрение Правительств. Это закончилось широко изменяющейся интерпретацией стандартов, и многие государства не сумели эффективно управлять и проводить в жизнь требования Конвенции. На сертификаты ПДНВ нельзя было больше полагаться, как на доказательство компетентности.

Уменьшили эффективность Конвенции 1978 года также и факторы ее опоры на морской практический опыт, и компетентность, приобретенные моряками благодаря работе на флоте.

Конвенция предписывала минимальные периоды этой работы и определяла требования к знаниям без учета необходимого практического опыта и требуемой компетентности. Сокращение численности экипажа, более быстрая оборачиваемость, более частые замены экипажа и объединение в экипаж судов лиц с отличающимся образованием и подготовкой, связанные с многонациональным укомплектованием людьми, подорвали значимость установленных стандартов.

Произошло много изменений в структуре мирового торгового флота, в управлении и укомплектовании экипажей. Требования экономики привели к росту морской специализации и расширению специализированных флотов. Резко изменилось традиционное распределение обязанностей и ответственности на борту судна. Должное обеспечение безопасности на море было затруднено ведомственной структурой, на которой базировалась Конвенция. Возросла аварийность, повлекшая за собой человеческие жертвы и загрязнение моря. Потеря действенности Конвенции, политическая и общественная обеспокоенность имеемой аварийностью, связанной с человеческим фактором, увеличили критику не только Конвенции, непосредственно, но также и ММО, которой предъявлялись претензии в неэффективности и безразличии к потребностям безопасности путешествующей публики и защите морской окружающей среды от случайного загрязнения.

В период с 26 июня по 7 июля 1995 года на Международной Конференции в Лондоне Конвенция ПДНВ была пересмотрена. Полностью переработано Приложение к Конвенции. Оно состоит теперь из восьми глав:

Глава I - Общие положения (Правило I/1-I/15);

Глава II - Капитан и палубная команда (Правило II/1 - II/4);

Глава III - Машинная команда (Правило III/1-III/4);

Глава IV - Радиосвязь и радиоспециалисты (Правило IV/1-IV/2);

Глава V - Требования к специальной подготовке персонала определенных типов судов (Правило V/1-V/2);

Глава VI - Функции, относящиеся к аварийным ситуациям, охране труда, медицинскому уходу и выживанию (Правило VI/1-VI/4);

Глава VII - Альтернативное дипломирование (Правило VII/1-VII/3);

Глава VIII - Несение вахты (Правило VIII/1-VIII/2).

Соответствующие правила Приложения содержат только обязательные минимальные требования по дипломированию специалистов.

Все технические детали перенесены в Кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты, который состоит из двух частей.

Часть А - обязательные требования в отношении положения вышеуказанного Приложения.

Часть В - рекомендуемое руководство в отношении положений Конвенции.

Целью Конвенции ПДНВ-78/95 являлось разъяснение требуемых практического опыта и компетентности, уделение внимания современным методам обучения, установление прямого контроля Правительств государств за подтверждением квалификации тех капитанов, лиц командного состава и радиоспециалистов, которым они разрешают работать на их судах, сделать государства, принявшие Конвенцию, подотчетными друг другу через ММО. Пересмотр прежней Конвенции был сделан с целью подготовки моряков к современным методам эксплуатации торговых судов и повышения надежности документов, подтверждающих подготовку моряков. Этот документ является ключевым международным инструментом, обусловившим требования практически по всем специальностям судовых экипажей. В Кодексе ПДНВ-78/95 требования к компетентности экипажей судов сгруппированы по следующим семи функциям:

1. Судовождение.
2. Обработка и размещение груза.
3. Управление операциями судна и забота о людях на судне.
4. Судовые механические установки.
5. Электрооборудование, электронная аппаратура и системы управления.
6. Техническое обслуживание.
7. Радиосвязь.

Все перечисленные функции выполняются на следующих уровнях ответственности:

1. Уровень управления - означает уровень ответственности связанный с работой в качестве капитана, старпома, старшего или второго механика на морском судне.

2. Уровень эксплуатации - означает уровень ответственности, связанный с работой в должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика, либо радиооператора на морском судне.

3. Вспомогательный уровень - означает уровень ответственности, связанный с выполнением назначенных задач, обязанностей под контролем лица, работающего на уровне управления или эксплуатации.

Конвенция ПДНВ-78/95 вступила в силу с 1 февраля 1997 года. Это означало, что подготовка, датированная в рамках Конвенции 1978 года для моряков, не прошедших обучающую программу, могла быть продолжена и соответствующие сертификаты подтверждены в течение пятилетнего переходного периода.

В течении этого периода, но не позднее 1 февраля 2002 года, владельцы таких сертификатов должны были привести их в соответствие с новыми требованиями Конвенции с поправками 1995 года. С 1 февраля 1998 года все обучающие программы должны были соответствовать новым требованиям Конвенции, сертификаты, выданные позднее этой даты не признавались, пока они не будут соответствовать новым требованиям ПДНВ-78/95. После 1 февраля 2002 года все моряки должны иметь сертификаты, выданные в соответствии с новой Конвенцией, позволяющие им работать на флоте.

Конвенция ПДНВ-78/95 применяется к морякам, работающим на морских судах, имеющих право плавания под флагом государства, за исключением моряков которые:

1) служат на военных кораблях, военно-вспомогательных судах, работают на судах, используемых для правительственной некоммерческой службы;
2) работают на прогулочных яхтах, не занимающихся коммерческой деятельностью;
3) работают на деревянных судах примитивной конструкции;
4) работают на рыболовных судах.

Украина присоединилась к Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками 1995 года 01.11.96 г.

По итогам реализации стандартов и требований этой Конвенции в январе 2001 года Украина была включена в "белый список", согласно решения Международной морской организации (ММО). Это явилось свидетельством качественной подготовки моряков в учебно-тренировочных центрах Украины.

Конвенция ПДНВ-78/95 устанавливает требования в отношении:

- объема и содержания подготовки моряков по их специальностям применительно к судам различного назначения;

- дополнительных требований к подготовке моряков, выполняющих дополнительные обязанности в чрезвычайных ситуациях;
- порядка дипломирования моряков и признания дипломов;
- организации и особенностей несения вахты в порту и ходовой вахты, прочих требований в отношении членов судовых экипажей.

Этот документ является ключевым международным инструментом, обусловившим требования практически ко всем специалистам судовых экипажей мирового флота.

После 1995 года Конвенция пополнилась множеством других поправок. Так на Дипломатической конференции по морской безопасности 13.12.02 г. были приняты поправки к Главе XI Конвенции "СОЛАС-74/88", которые ввели новую Главу XI-2 "Спецмеры по повышению охраны на море" и Приложение к ней - Кодекс ОСПС. Данные поправки повлекли за собой поправки к Главе VIII Конвенции ПДМНВ-78/95 в части внедрения дополнительных функциональных обязанностей для судоводителей и судовых механиков по обеспечению охраны судна при несении ходовой и стояночной вахт.

Учитывая множество поправок, принятых после 1995 года на 78 сессии Кабинета по безопасности на море в мае 2004 года ММО приняло решение удалить цифры "1995" из названия Конвенции ПДНВ и из сертификатов моряков. Конвенция стала называться официально: ***"Международная Конвенция по подготовке, дипломированию моряков и несения вахты 1978 года, с поправками".*** На выполнение этого решения Министерство транспорта Украины издало соответствующий приказ № 554 от 25.06.2004 г. Этим приказом удаляются цифры "1995" из всех вновь выдаваемых документов моряков: дипломов, свидетельств, подтверждений.

Документы моряков нового образца, в которые внесены слова "с поправками 1995 года", будут считаться действительными до окончания срока действия этих документов.

Соответствующим циркулярным письмом ММО дало разъяснение инспекторам портового контроля.

Конвенция 1978 года не содержит требований по укомплектованию экипажей, хотя это и является одним их важнейших требований по приведению судна в мореходное состояние согласно Конвенции СОЛАС-74/88.

Правительства обязуются принимать меры с целью обеспечения того, чтобы с точки зрения охраны человеческой жизни на море все суда были укомплектованы экипажами в надлежащем числе и должной квалификации. Мореходное состояние судна с точки зрения этого требования означает, что судно укомплектовано достаточным количеством командного состава и рядовых членов экипажа, обладающим соответствующей подготовкой и опытом, с тем, чтобы выполнять основные обязанности. Эти обязанности (или так называемые "десять заповедей") содержатся в "Принципах безопасного укомплектования судов экипажами", которые обеспечивают возможность:

1) нести безопасную ходовую навигационную вахту в соответствии с Правилом II/1, а также осуществлять общее наблюдение за судном;

2) надежно и безопасно швартовать и отшвартовывать судно;
3) приводить в действие все водонепроницаемые закрытия, содержать их в рабочем состоянии, развертывать аварийную партию, состоящую из компетентных членов экипажа;
4) приводить в действие все имеющиеся на борту пожарное оборудование и средства, выполнять необходимый объем технического обслуживания, производить сбор и эвакуацию пассажиров;
5) обеспечивать безопасность судна, находящегося в море, в стационарном или близком к стационарному положении;
6) нести безопасную ходовую машинную вахту в соответствии с Правилом III/1, а также осуществлять общее наблюдение за помещениями, в которых расположены главные и вспомогательные механизмы;
7) эксплуатировать и содержать в безопасном состоянии главные и вспомогательные механизмы с тем, чтобы судно могло преодолевать предвидимые опасности рейса;
8) соблюдать меры безопасности с тем, чтобы свести к минимуму опасность возникновения пожара;
9) обеспечивать оказание медицинской помощи на борту судна;
10) обеспечивать несение радиовахты в соответствии с СОЛАС и Регламентом радиосвязи.

Ассамблея призвала правительства принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы каждое морское судно, к которому применима Конвенция 1978 г., постоянно имело выдаваемый Администрацией документ, в котором указывается минимальный безопасный состав экипажа для такого судна. При осуществлении (на основании действующих международных конвенций) контроля в портах соответствующие должностные лица рассматривают соответствие судна положениям такого документа как свидетельство того, что оно безопасно укомплектовано экипажем.

В резолюции "Безопасность рыбаков на море" Ассамблея просила КБМ рассмотреть поправки к Конвенции 1978 г., связанные с подготовкой и дипломированием экипажей рыболовных судов, принимая во внимание "Основные принципы несения ходовой навигационной вахты на рыболовных судах", "Дипломирование капитанов и вахтенных помощников капитанов рыболовных судов длиной 24 м и более", "Требования к подготовке капитанов и вахтенных помощников капитанов рыболовных судов длиной менее 24 м, работающих в неограниченных и ограниченных водах" и "Документ для руководства по подготовке и дипломированию рыбаков", был издан ФАО, МОТ и ММО. Первоначально предполагалось, что эти поправки будут приняты в виде Протокола, однако стало ясно, что данный документ следует разработать и принять в качестве новой Конвенции.

Проект такой Конвенции был разработан в рамках ММО и на Международной Конференции, проходившей в Лондоне 26 июня - 7 июля 1995 г., была принята новая Международная Конвенция о подготовке и дипломиро-

вании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 г. Формат Конвенции соответствует Конвенции 1978 г. до внесения в нее поправок 1995 г. с изменениями, учитывающими специфику рыболовного флота. Конвенция применяется к персоналу занятому в эксплуатации рыболовных судов. В силу пока Конвенция не вступила.

4.4. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 г. (ГМ-66)

INTERNATIONAL CONFERENCE ON LOAD LINES, 1966

4.4.1. История создания и требования ГМ-66

Для того, чтобы не допускать загрузки судна свыше определенных пределов, обеспечивающих безопасное плавание, на международном уровне были установлены соответствующие стандарты. В 1930 году была принята первая Конвенция о грузовой марке, которая основывалась на принципе запаса плавучести, хотя впоследствии было признано, что высота надводного борта может также обеспечить соответствующую устойчивость и избежать чрезмерных нагрузок на корпус судна в результате перегрузки.

3 марта - 5 апреля 1966 года состоявшаяся в Лондоне Международная Конференция подготовила Международную Конвенцию о грузовой марке 1966 г., которая вступила в силу 21 июля 1968 года. В настоящее время участниками Конвенции являются 134 государства, общий тоннаж флота которых приблизительно составляет 97% валового тоннажа мирового флота. Конвенция установила единые принципы и правила, касающиеся предельной загрузки судов, совершающих международные рейсы, за исключением военных кораблей, судов длиной менее 24 м, прогулочных яхт и рыболовных судов. Конвенция не применяется к судам, совершающим плавание исключительно по Великим озерам Северной Америки, на Каспийском море, по рекам Ла-Плата, Парана и Уругвай.

Судно, к которому применяется Конвенция, не может выйти в море в международный рейс, если оно не было освидетельствовано, ему не была нанесена грузовая марка и не выдано Международное свидетельство о грузовой марке 1966 г. или, когда это необходимо, Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки.

Освидетельствование, проверка и нанесение грузовых марок и предоставление изъятий производится должностными лицами Администрации, которая может поручить это либо назначенным инспекторам либо должностным образом уполномоченным ею организациям. Судно подлежит: освидетельствованию перед вводом в эксплуатацию; периодическим освидетельствованиям, проводимым через установленные Администрацией промежутки

времени, но не превышающие пять лет; периодическим проверкам в пределах трех месяцев до или после истечения каждого годичного срока со дня выдачи свидетельства. После проведения любого освидетельствования без разрешения Администрации не допускаются никакие изменения в конструкции, оборудовании, устройствах, материалах или наборе корпуса судов, подвергшихся освидетельствованию. Государство - сторона Конвенции может по просьбе другой Стороны произвести освидетельствование судна и, удостоверившись, что судно отвечает положениям Конвенции, выдать ему соответствующие свидетельства. Свидетельство составляется на официальном языке или языке страны выдачи. Если оно составлено не на английском или французском языке, его текст должен включать перевод на один из этих языков.

Свидетельства, выданные от имени государства - стороны Конвенции, признается другими сторонами Конвенции и рассматриваются для всех целей, предусмотренных Конвенцией, как имеющие такую же силу, что и свидетельства, выданные ими самими.

Суда, имеющие свидетельства, выданные в соответствии с Конвенцией, подлежат в портах других сторон Конвенции контролю, осуществляемому надлежащим образом уполномоченными должностными лицами. Такой контроль осуществляется с целью установления факта наличия на судне действительного свидетельства. Если оно имеется, то контроль ограничивается установлением того, что

а) судно не загружено сверх пределов, разрешаемых свидетельством;

б) расположение грузовой марки на судне соответствует свидетельству;

в) судно не подвергалось таким существенным изменениям, вследствие которых оно явно не в состоянии выйти в море без опасности для человеческой жизни.

В случае если в результате контроля возникает вопрос о любого рода вмешательстве, должностное лицо, осуществляющее такой контроль, немедленно информирует в письменной форме консула или дипломатического представителя государства, под флагом которого плавает судно, о таком решении, а также обо всех обстоятельствах, при которых вмешательство было сочтено необходимым.

Судно, не имеющее действительного свидетельства, выданного в соответствии с Конвенцией, не может претендовать на предоставляемые ею преимущества.

Поправки к Конвенции могут быть приняты по предложению любого государства - стороны Конвенции либо путем единогласного принятия (такая поправка рассылается всем сторонам Конвенции, которые в течение трех лет должны сообщить о ее принятии или отклонении), либо после рассмотрения в организации (после принятия Ассамблеей большинством в две трети присутствующих и голосующих она должна быть принята двумя третями государств - сторон Конвенции), либо путем созыва конференции.

Эти процедуры и привели к тому, что поправки, принятые в 1971, 1975, 1979, 1983 и 1995 г.г., так в силу и не вступили. Среди них была и поправка, направленная на изменение процедуры внесения поправок А.319(IX), вводящая процедуру "молчаливого принятия" поправок к Приложению. Такая поправка считалась бы принятой в конце двухлетнего периода или иного периода, но обязательно не менее одного года (если это определено во время принятия поправки в расширенном КБМ двумя третями государств - сторон Конвенции), если в течение установленного периода более чем одна треть государств, либо государств, торговый флот которых составляет не менее чем 50 % валового тоннажа мирового торгового флота, уведомляет Генерального Секретаря ММО о своем возражении относительно принятия поправки.

На 11-й сессии (ноябрь 1979 г.) Ассамблея призвала все заинтересованные правительства принять поправку о "молчаливом принятии", если это возможно, до конца 1980 г. Очевидно, это оказалось невозможным и ни эта, ни другие поправки так и не были приняты.

Приложение I - Правила определения грузовых марок - состоит из четырех глав:

Глава I - Общие положения (Правила 1-9);
Глава II - Условия назначения надводного борта (Правила 10-26);
Глава III - Величина надводного борта (Правила 27-40);
Глава IV - Специальные требования для судов, которым назначаются лесные надводные борта (Правила 42-45).

Приложение II - Зоны, районы и сезонные периоды - включает Правила 46-52.

Приложение III - Свидетельства - содержит формы соответствующих свидетельств.

Согласно Правилу 6 применяются следующие грузовые марки: летняя грузовая, зимняя грузовая, зимняя грузовая для Северной Атлантики, тропическая грузовая, грузовая для пресной воды летом, тропическая грузовая для пресной воды. Применяются также шесть видов лесных грузовых марок.

Для вычисления высоты надводного борта (Глава III) суда разделяются на типы "А" и "В". Судно типа "А" спроектировано для перевозки только жидких грузов наливом, грузовые танки которого имеют лишь небольшие отверстия для доступа. Такое судно должно иметь присущие ему особенности, указанные в Правиле 27. Все суда, которые не удовлетворяют требованиям, относящимся к судам типа "А", должны рассматриваться как суда типа "В". Любому судну типа "В" длиной более 100 м Администрация может разрешить уменьшение надводного борта при соблюдении определенных условий. Ассамблея на 9-й сессии (ноябрь 1975 г.) приняла Правило, эквивалентное Правилу 27 Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г., и рекомендовала заинтересованным правительствам применять это Правило.

В Приложении II даются определения зонам, районам и сезонным периодам. Так, согласно *Правилу 46* устанавливаются координаты зимних сезонных зон I и II в Северной Атлантике и сезонные периоды (зимний - с 16 октября по 15 апреля и летний с 16 апреля по 15 сентября в I зоне и с 1 ноября по 31 марта и с 1 апреля по 31 октября соответственно по II зоне). *Правило 47* устанавливает северную границу южной зимней сезонной зоны и сезонные периоды. *Правило 48* - северную и южную границы тропической зоны, *Правило 49* - тропические сезонные районы, *Правило 50* - летние зоны, *Правило 51* - закрытые моря. *Правило 51* посвящено зимней грузовой марке для Северной Атлантики.

Комитет по безопасности на море на 34-й и 36-й сессиях утвердил единообразные толкования правил Конвенции. Многие из этих толкований были даны Международной ассоциацией классификационных обществ (МАКО). КБМ постановил, что они должны рассматриваться как толкования ММО.

Международная Конференция по гармонизации системы освидетельствования и оформления свидетельств, проходившая в Лондоне с 31 октября по 11 ноября 1988 г., приняла Протокол 1988 г. к Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г. В этот Протокол включены также все поправки, не вступившие в силу, о которых говорилось выше. Протокол пока также в силу не вступил.

Конференция приняла Резолюцию 3, где призывает правительства, которые являются сторонами Конвенции 1966 г. стать сторонами Протокола 1988 г. в возможно короткий срок и предлагает правительствам, которые являются сторонами Конвенции 1966 г., но не являются сторонами Протокола 1988 г., после вступления в силу последнего признавать свидетельства, выданные на основании Конвенции 1966 г. по форме, предписанной Протоколом 1988 г., так же как и свидетельства, выданные на основании Конвенции 1966 г. Протокол вступит в силу по истечении 12 месяцев с даты, на которую будут выполнены два условия:

- не менее 15 государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 % валовой вместимости мирового торгового флота, выразят свое согласие стать сторонами Протокола;
- выполнены условия для вступления в силу Протокола 1988 г. к СОЛАС-74.

Через пять лет после принятия протокола его участниками стали только 10 государств, общий тоннаж флота которых составляет около 10 % мирового торгового флота.

4.4.2. Зоны, районы и сезонные периоды, предусмотренные конвенцией ГМ-66

Летние - повторяемость ветров силой 8 баллов по шкале Бофорта (34 узла) и более не превышает 10 процентов.

Тропические - повторяемость ветров силой 8 баллов по шкале Бофорта (34 узла) не превышает 1 процента. Повторяемость тропических штормов - не более одного за 10 лет в любом отдельном календарном месяце на любой площади 5º по долготе и 5º по широте.

Северные зимние сезонные зоны и районы

1. Зимние сезонные зоны I и II в Северной Атлантике

а) Зимняя сезонная зона I в Северной Атлантике ограничивается меридианом 50º западной долготы от побережья Гренландии до 45º северной широты, оттуда по параллели 45º северной широты до 15º западной долготы, оттуда по меридиану 15º западной долготы до 60º северной широты до Гринвичского меридиана, оттуда по этому меридиану на север.

Сезонные периоды:

Зимний: с 16 октября по 15 апреля
Летний: с 16 апреля по 15 октября

б) Зимняя сезонная зона II в Северной Атлантике ограничивается меридианом 68º30′ западной долготы от побережья Соединенных Штатов до 40º северной широты, оттуда по прямой линии к точке 36º северной широты, 73º западной долготы, оттуда по параллели 36º северной широты до 25º западной долготы и отсюда по прямой линии до мысаТориньяна.

В эту зону не входят зимняя сезонная зона I в Северной Атлантике и Балтийское море, ограниченное параллелью мыса Скоу в проливе Скагеррак.

Сезонные периоды:

Зимний: с 16 ноября по 31 марта
Летний: с 1 апреля по 31 октября

2. Зимний сезонный район в Северной Атлантике

Граница зимнего сезонного района в Северной Атлантике проходит по меридиану 68º30′ западной долготы от побережья Соединенных Штатов до 40º северной широты, оттуда по прямой линии до самой южной точки пересечения меридиана 61º западной долготы с побережьем Канады и отсюда вдоль восточного побережья Канады и Соединенных Штатов.

Сезонные периоды:

Для судов длиной более 100 метров (328 футов):

Зимний: с 16 декабря по 15 февраля
Летний: с 16 февраля по 15 декабря

Для судов длиной более 100 метров (328 футов) и менее:

Зимний: с 1 ноября по 31 марта
Летний: с 1 апреля по 31 октября

3. Зимняя сезонная зона в Северной части Тихого океана

Южная граница зимней сезонной зоны в Северной части Тихого океана проходит по параллели 50º северной широты от восточного побережья России до западного побережья о. Сахалин, оттуда вдоль западного побережья о. Сахалин до южной оконечности Курильской гряды, оттуда по прямой линии до Вакканаи, Хоккайдо (Япония), оттуда по восточному и южному побережью Хоккайдо до 145º восточной долготы, оттуда по меридиану 145º восточной долготы до 35º северной широты, оттуда по параллели 35º северной широты до 150º западной долготы и отсюда по прямой линии до южной оконечности острова Даля (Аляска).

Сезонные периоды:

Зимний: с 16 октября по 15 апреля
Летний: с 16 апреля по 15 октября

Южная зимняя сезонная зона

Северная граница южной зимней сезонной зоны проходит по прямой линии от восточного побережья Американского континента у мыса Трес Пунтас до точки 34º южной широты, 50º западной долготы, оттуда по параллели 34º южной широты до 17º восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 35º10′ южной широты, 20º восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 34º южной широты, 28º восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 35º30′ южной широты, 118º восточной долготы, а оттуда по прямой линии до мыса Грим на северо-западном побережье Тасмании; оттуда вдоль северного и восточного побережья Тасмании до самой южной точки острова Бруни, оттуда по прямой линии до мыса Блэк Рок на острове Стюарт, оттуда по прямой линии до точки 47º южной широты, 170º восточной долготы, оттуда по прямой линии до точки 33º южной широты до западного побережья Американского континента.

Зимний: с 16 апреля по 15 октября
Летний: с 16 октября по 15 апреля

СВИДЕТЕЛЬСТВА

4.4.3. МЕЖДУНАРОДНОЙ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ (1966 г.)

(Герб страны)

Выдано в соответствии с положениями Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г. по уполномочию Правительства

(полное официальное наименование страны)

……

(полное официальное наименование должности и фамилия компетентного

……

лица или организации, признанных уполномоченными в соответствии с

……

положениями Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г.)

……

Название судна	Позывной сигнал или номер	Порт приписки	Длина (L) как она определена в статье 2 (8)

Надводный борт назначен как:

* *Новому судну* / *Существующему судну*

Тип судна:

* *Тип "A"* / *Тип "B"* / *Тип "B" с уменьшенным надводным бортом* / *Тип "B" с увеличенным надводным бортом*

---

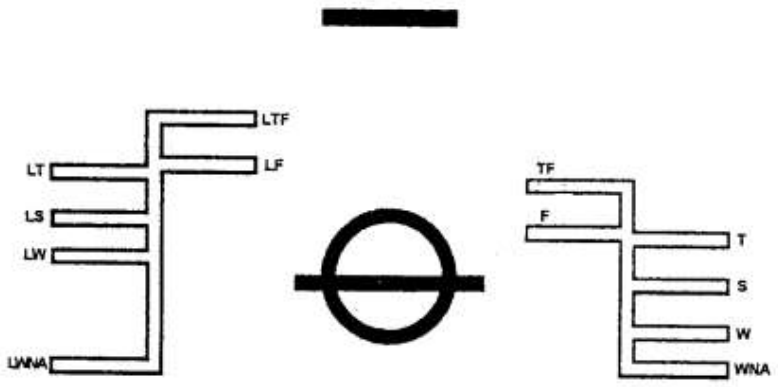
* Вычеркнуть то, что неприменимо

Надводный борт от палубной линии		Грузовая марка
Тропический	….мм (дюймы) (T)	….мм (дюймы) выше (S)
Летний	….мм (дюймы) (S)	На уровне верхней кромки линии, проходящей через центр кольца
Зимний	….мм (дюймы) (W)	….мм (дюймы) ниже (S)
Зимний для Северной Атлантики	….мм (дюймы) (WNA)	….мм (дюймы) ниже (S)
Лесной тропический	….мм (дюймы) (LT)	….мм (дюймы) выше (LS)
Лесной летний	….мм (дюймы) (LS)	….мм (дюймы) выше (S)
Лесной зимний	….мм (дюймы) (LW)	….мм (дюймы) ниже (LS)
Лесной зимний в Северной Атлантике	….мм (дюймы) (LWNA)	….мм (дюймы) ниже (LS)

Примечание: Надводные борта и грузовые марки, которые не применяются, в Свидетельство могут не вноситься.

Поправка для пресной воды для всех надводных бортов, кроме лесного …мм (дюймов). Для лесного надводного борта …мм (дюймов).

Верхняя кромка палубной линии, от которой измерены указанные выше надводные борта, находится на … мм (дюймов) …..палубы у борта.



Дата первоначального или периодического освидетельствования ……

Настоящим удостоверяется, что судно было освидетельствовано, надводные борта назначены и грузовые марки, указанные выше, нанесены в соответствии с Международной Конвенцией о грузовой марке, 1966 г.

Настоящее Свидетельство сохраняет силу до ……..
при условии, что периодические проверки выполняются в соответствии со статьей 14 (1) c) Конвенции.

Выдано в …….
(Место выдачи Свидетельства)

……. ……..……...
(Дата выдачи) *(Подпись официального лица, выдавшего Свидетельство) и (или) (Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)*

Если Свидетельство подписывается должен быть добавлен следующий параграф:

Нижеподписавшийся заявляет, что он действительно уполномочен вышеупомянутым Правительством выдать настоящее Свидетельство.

……

(Подпись)

Примечание:

1. Если судно отправляется из порта, находящегося на реке или в пределах внутренних вод, то разрешается большая загрузка, соответствующая весу топлива и всех других материалов, требуемых для расходования между пунктом отправления и выходом в открытое море.

2. Если судно находится в пресной воде с удельным весом единица, составляющая грузовая марка может быть погружена на величину указанной выше поправки для пресной воды. Если удельный вес отличается от единицы, поправка должна быть сделана пропорционально разнице между 1,025 и действительным удельным весом.

Оборотная сторона свидетельства

Настоящим удостоверяется, что при периодической проверке, требуемой статьей 14 (1) c) Конвенции, было найдено, что это судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

Место …… Дата …….
Подпись и (или) печать организации, выдающей свидетельство.

Место …… Дата …….
Подпись и (или) печать организации, выдающей свидетельство.

Место …… Дата …….
Подпись и (или) печать организации, выдающей свидетельство.

Место …… Дата …….
Подпись и (или) печать организации, выдающей свидетельство.

Поскольку положения Конвенции полностью выполняются на данном судне, срок действия настоящего Свидетельства в соответствии со статьей 19 (2) Конвенции продлен до ……

Место …… Дата …….
Подпись и (или) печать организации, выдающей свидетельство.

CERTIFICATE

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE
(1966)

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of

(full official designation of the country)

……

(full official designation of the competent person or organization

by ……

recognized under the provisions of the international Convention

……

on Load Lines, 1966)

……

Name of Ship	Distinctive Number of Letters	Port of Registry	Length (L) as defined in Article 2 (8)

Freeboard assigned as:

* *A new ship*
An existing ship

Type of ship:

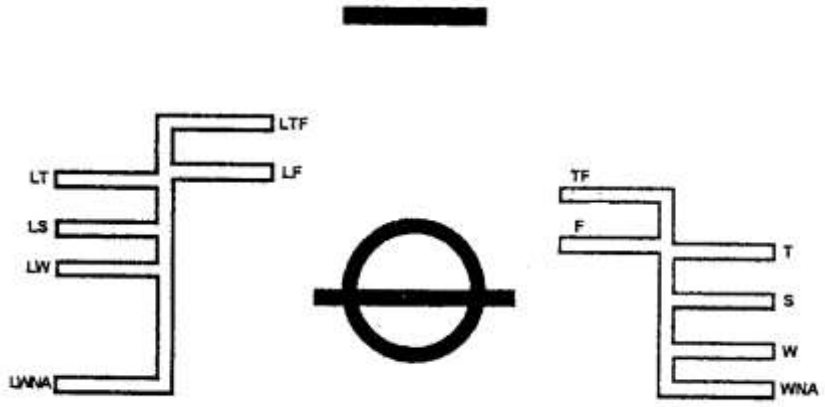
* *Type "A"*
Type "B"
Type "B" with reduced freeboad
Type "B" with increased freeboard

* Delete whatever is inapplicable

	Freeboard from deck line	Load line
Tropical	….mm (inches) (T)	….mm (inches) above (S)
Summer	….mm (inches) (S)	Upper edge of line through centre of ring
Winter	….mm (inches) (W)	….mm (inches) below (S)
Winter North Atlantic	….mm (inches) (WNA)	….mm (inches) below (S)
Timber tropical	….mm (inches) (LT)	….mm (inches) below (LS)
Timber summer	….mm (inches) (LS)	….mm (inches) above (S)
Timber winter	….mm (inches) (LW)	….mm (inches) below (LS)
Timber winter North Atlantic	….mm (inches) (LWNA)	….mm (inches) below (LS)

Note: Freeboards and load lines, which are not applicable, need not be entered on the certificate.

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber …….. mm (inches).
For timber freeboards ……. mm (inches).
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is ……mm (inches) …….deck at side.



Date of initial or periodical survey ……..

This is certify that this ship has been surveyed and that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the international Convention on Load Lines, 1966.

This certificate is valid until …….subject to periodical inspections in accordance with Article 14 (1) (c) of the Convention.

Issued at ……...

(Place of issue of Certificate)

…… ……

(Date of issue) *(Signature of official issuing the Certificate) and/or (Seal of issuing authority)*

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

……..

(Signature)

Notes:

1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials requires for consumption between the point of departure and the sea.

2. When a ship is in trash water of unit density the appropriate loans line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

This is to certify that at a periodical inspection required by Article 14 (1) (c) of the Convention, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Place …… Date ……
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place …… Date ……
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place …… Date ……
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place …… Date ……
Signature and/or Seal of issuing authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, the validity of this certificate is, in accordance with Article 19 (2) of the Convention, extended until ……..

Place …… Date ……
Signature and/or Seal of issuing authority.

4.4.4. МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ИЗЪЯТИИ ДЛЯ ГРУЗОВОЙ МАРКИ

(Герб страны)

Выдано в соответствии с положениями Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г. по уполномочию Правительства

(полное официальное наименование страны)

…….

(полное официальное наименование должности и фамилия компетентного

……

лица или организации, признанных уполномоченными в соответствии с

……

положениями Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г.)

……

Название судна	Позывной сигнал или номер	Порт приписки

Настоящим удостоверяется, что вышеуказанное судно освобождается от положений Конвенции 1966 г., в соответствии с полномочиями, представленными Статьей 6 (2), Статьей 6 (4)* упомянутой выше Конвенции.

Положениями Конвенции, от которых освобождается судно согласно Статье 6 (2), являются:

…….
……..
……..
……..
……..

* Вычеркнуть то, что неприменимо.

Рейс, на который предоставлено изъятие в соответствии со Статьей 6 (4) , совершается
из ……
до ……

Условия, если таковые имеются, при которых предоставлено изъятие, в соответствии либо со Статьей 6 (2), либо со Статьей 6 (4):
……..
……..

Настоящее Свидетельство сохраняет силу до …….. при условии, что периодические проверки, если они необходимы, выполняются в соответствии со Статьей 14 (1) c) Конвенции.

Выдано …….
(место выдачи Свидетельства)

……. ……..……...
(Дата выдачи) *(Подпись официального лица, выдавшего Свидетельство) и (или) (Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)*

Если Свидетельство подписывается, должен быть добавлен следующий параграф:

Нижеподписавшийся заявляет, что он действительно уполномочен вышеупомянутым Правительством выдать настоящее свидетельство.

……..
(Подпись)

Оборотная сторона свидетельства

Настоящим удостоверяется, что судно продолжает отвечать условиям, при которых было предоставлено это изъятие

Место …… Дата …….
Подпись и (или) печать организации, выдающей свидетельство.

Место …… Дата …….
Подпись и (или) печать организации, выдающей свидетельство.

Место …… Дата …….
Подпись и (или) печать организации, выдающей свидетельство.

Место …… Дата …….
Подпись и (или) печать организации, выдающей свидетельство.

Поскольку положения Конвенции полностью выполняются на данном судне, срок действия настоящего Свидетельства в соответствии со статьей 19 (2) Конвенции продлен до ……

Место …… Дата …….
Подпись и (или) печать организации, выдающей свидетельство.

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of

(full official designation of the country)

……

(full official designation of the competent person or organization

by ……

recognized under the provisions of the international Convention

……

on Load Lines, 1966)

……

Name of Ship	Distinctive Number of Letters	Length (L) as defined in Article 2 (8)

This is to certify that the above-exempted ship is exempted from the provisions of the 1966 Convention, under the authority conferred by Article 6 (2)/Article 6 (4)* of the Convention referred to above.

The provisions of the Convention from which the ship is exempted under Article 6 (2) are:

……

……

……

……

……

* Delete whichever is inapplicable.

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

……..
(Signature)

This is to certify that ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted.

Place …… Date ……
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place …… Date ……
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place …… Date ……
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place …… Date ……
Signature and/or Seal of issuing authority.

This ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted and the validity of this certificate is, in accordance Article 19 (4) (a) of the Convention, extended until ……

Place …… Date ……
Signature and/or Seal of issuing authority.

4.5. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ОБМЕРУ СУДОВ 1969 г. (КОС-69)

INTERNATIONAL CONFERENCE ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

4.5.1. История создания и требования КОС-69

Тоннаж судов используется для различных целей, в том числе в качестве дополнительного критерия для вступления в силу Международных Конвенций (о некоторых из них уже говорилось в соответствующих главах). Исходя из тоннажа судов, устанавливаются различные портовые сборы, канальные сборы, ведется судовая статистика, определяются страховые премии. Тоннаж судов является основным компонентом взноса государств в ММО.

Во многих странах обмер судов основан на системе Британского совета по торговле 1854 г., созданной Джоржом Мурсом, в которой за единицу объема принято 100 футов^3 (1 т). Идея установления вместимости (объема), а не веса была направлена на то, чтобы определить общее количество груза, которое судно может перевезти и, соответственно, какую сумму оно может заработать. Существуют различные системы определения тоннажа судов (регистровый тоннаж, валовая вместимость, чистая вместимость). Подсчет тоннажа для определения размера сбора для прохода через Суэцкий и Панамский каналы осуществляется по различным методикам. Все это создавало трудности не только в эксплуатации, но и в обеспечении безопасности мореплавания судов определенного типа (так называемых шельтердечных) в связи с постройкой судов, которые могли принять больше груза, чем это определялось при их обмере, путем исключения из подсчета определенных помещений.

Вопрос обмера судов обсуждался уже на 1-й Ассамблее ММКО, которая приняла решение о приеме от ООН функций, относящихся к унификации методов обмера морских судов. Ассамблея рекомендовала Комитету по безопасности на море создать Подкомитет по обмеру судов, который бы состоял из экспертов тех стран, которые уже выразили согласие Генеральному секретарю ООН об участии в этой работе, а также тех стран - членов ММО, которые также выразят согласие направить своих экспертов.

Приступив к этой проблеме, особенно к проблеме шельтердечных судов, КБМ полагал, что она может быть решена путем введения схемы тоннажной марки. Эта идея позволяла судовладельцам отказаться от шельтердеков, не утрачивая тех преимуществ, которые дают существующие системы обмера. На 3-й Ассамблее ММКО (октябрь 1963 г.) были приняты Рекомендации относительно шельтердеков и других "открытых" пространств на судне, которые рекомендовалось включить в национальные требования по обмеру судов. Однако портовые власти встретили это предложение прохладно,

поскольку были ясны последствия для их доходов в случае всеобщего одобрения такой системы. Несмотря на призывы Ассамблеи ММО, число стран, принявших Рекомендации, оставалось незначительным. Стало ясно, что проблема унификации правил обмера может быть решена только путем принятия Международной Конвенции. Уже на 4-й сессии Ассамблеи было отмечено, что только такая система может внести вклад в облегчение международной торговли, а на 5-й сессии было принято решение о созыве Международной Конференции в 1969 году.

Международная Конференция по обмеру судов состоялась в Лондоне с 27 мая по 23 июня 1969 года. В работе Конференции приняли участие представители 48 государств. Конференция приняла Международную Конвенцию по обмеру судов 1969 г., которая вступила в силу 18 июля 1982 года. В настоящее время ее участниками являются более 100 государств, общий валовой тоннаж которых составляет 95 % мирового тоннажа торгового флота.

Конвенция применяется к следующим судам, совершающим международные рейсы: к новым судам (судам, киль которых заложен в день либо после дня вступления в силу Конвенции); к существующим судам, подвергающимся значительным конструктивным изменениям; к существующим судам по просьбе судовладельца. Ко всем остальным существующим судам Конвенция начала применяться через 12 лет со дня вступления ее в силу (за некоторыми исключениями).

Конвенция не применяется к военным кораблям, судам длиной менее 24 м, к судам, плавающим исключительно по Великим озерам Северной Америки и по реке Св. Лаврентия, в Каспийском море или по рекам Ла-Плата, Парана и Уругвай.

Согласно ст. 6 определение валовой (общий объем судна, определенный в соответствии с Конвенцией) и чистой вместимости (полезный объем судна, определен в соответствии с Конвенцией) осуществляется Администрацией, которая может поручить провести такое определение отдельным лицам или организациям. В любом случае соответствующая Администрация несет полную ответственность за определение валовой и чистой вместимости.

Каждому судну, валовая и чистая вместимость которого были определены в соответствии с Конвенцией, выдается Международное Мерительное свидетельство 1969 г. Сторона Конвенции может по просьбе другой Стороны Конвенции определить валовую и чистую вместимость судна и выдать или поручить выдать указанное Мерительное Свидетельство. Оно должно содержать запись о том, что было выдано по просьбе Стороны, под флагом которой судно плавает или будет плавать. Свидетельство имеет такую же силу и признается наравне со Свидетельством, выдаваемым Администрацией. Международное Мерительное Свидетельство 1969 года не может выдаваться судну, плавающему под флагом государства, не являющегося Стороной Конвенции (ст. 8).

Оно составляется на официальном языке или языках страны выдачи. Если оно составлено не на английском или французском языке, его текст должен включать перевод на один из этих языков (ст. 9).

Свидетельство аннулируется, если произошли значительные изменения в устройстве, конструкции, грузоподъемности, использовании объема, общем количестве пассажиров, которое разрешено перевозить на судне. Свидетельство перестает быть действительным при передаче судна под флаг другого государства (если другое государство является Стороной Конвенции, Свидетельство продолжает оставаться действительным, но не более трех месяцев или до тех пор, пока Администрация не выдает взамен новое Свидетельство, в зависимости от того, что произойдет раньше). Свидетельство, выданное от имени государства - стороны Конвенции, признается другими государствами -сторонами и рассматривается для всех целей Конвенции как имеющее такую же силу, что и Свидетельство, выданное ими самими.

Судно, плавающее под флагом государства - стороны Конвенции подлежит инспекции в портах других государств - сторон, осуществляемой надлежащим образом уполномоченными должностными лицами. Такая инспекция ограничивается установлением того, что судно имеет действительное Мерительное Свидетельство 1969 года и его главные размерения соответствуют данным Свидетельства. Осуществление инспекции ни в коем случае не должно приводить к задержке судна. Если в результате инспекции будет выявлено, что существующие размерения судна отличаются от данных Свидетельства, что приводит к увеличению его валовой вместимости, об этом незамедлительно информируется правительство государства, под флагом которого плавает судно (ст. 2).

Судно, не имеющее действительного Свидетельства, выданного в соответствии с Конвенцией, не может претендовать на преимущества, предоставляемые Конвенцией.

Правила определения валовой и чистой вместимости судов приведены в Приложении 1 к Конвенции и составляют неотъемлемую ее часть.

Согласно Правилу 1, вместимость судна разделяется на валовую вместимость и чистую вместимость, а в Правиле 2 даются определения (верхняя палуба, теоретическая высота надводного борта, ширина, закрытые помещения, исключаемые помещения, грузовые помещения и др.). В Правиле 3 приводится формула, по которой определяется валовая вместимость, а в Правиле 4 - формула чистой вместимости. Правила 5 и 6 посвящены изменению чистой вместимости и вычислению объемов.

Таким образом, подсчет валовой и чистой вместимости производится независимо друг от друга. Валовой тоннаж является реалистическим отражением размеров судна, а чистый тоннаж является отражением его вместимости и не может быть меньше 30 % валовой вместимости. Результатом внедрения новой системы обмера должна быть ликвидация шельтердечных судов и схемы тоннажной марки.

Новая система обмера имеет то преимущество, что она более проста и позволяет осуществлять обмер в короткое время. В течение определенного времени к некоторым типам судов в результате увеличения их валовой вместимости предъявлялись повышенные требования, предусмотренные в других Конвенциях. Для того чтобы снять этот эффект, Ассамблеей ММО было принято несколько резолюций. Так, на 10-й сессии были приняты Временные Положения, касающиеся обмера некоторых типов судов. Согласно этим Положениям по просьбе судовладельца Администрация может допустить, чтобы для судна, подлежащего обмеру в соответствии с Конвенцией 1969 года, использовали валовую вместимость, измеряемую согласно национальным Правилам обмера, действующим до вступления Конвенции в силу, для целей Конвенции СОЛАС, однако эта вместимость не должна указываться в Мерительном Свидетельстве 1969 года. Действие этих временных положений устанавливалось до 31 декабря 1985 года. На этой же сессии были приняты Рекомендации по обмеру балластных отсеков на нефтяных танкерах с изолированным балластом. На 12-й сессии (ноябрь 1981 г.), учитывая, что Конвенция СОЛАС не содержит специального определения валовой вместимости судов, подлежащих обмеру для целей применения положений этой Конвенции, и сознавая, что трудности будут и далее иметь место, Ассамблея приняла пересмотренные временные положения, касающиеся обмера некоторых судов. На этой же сессии Ассамблея призвала заинтересованные правительства обратиться к Управлению Суэцкого канала и Комиссии Панамского канала с просьбой принять меры к устранению необходимости в специальных свидетельствах для определения взимаемых сборов за проход каналами и признавать в этих целях Международное Мерительное Свидетельство 1969 года в тех случаях, когда на судах имеются такие Свидетельства.

Следует обратить внимание на то, что вместимость судов, определяемая в соответствии с Конвенцией 1969 года, не имеет единицы измерения и выражается в Свидетельстве как "валовая вместимость", "чистая вместимость" в отличие от систем, в которых единицей валовой и чистой вместимости является "регистровая тонна" (100 футов^3 или 2,83 м^2). Поскольку в Конвенциях, Кодексах и других документах ММКО используется "регистровая тонна" 12-я сессия Ассамблеи постановила, что она соответствует термину, что и "валовая вместимость", определяемая в соответствии с Конвенцией 1969 года.

Конвенция по обмеру судов 1969 года начала применяться к существующим судам с 18 июля 1994 года, т.е. через 12 лет после вступления Конвенции в силу.

Конференция рекомендовала, чтобы валовая вместимость и чистая вместимость, определяемые в соответствии с положениями Международной Конвенции по обмеру судов 1969 года принимались в качестве параметров во всех случаях, где они упоминаются в Конвенциях, Законах и Правилах, а также в качестве основы для статических данных, относящихся к наибольшему объему или полезному объему торговых судов. Кроме того, признавая,

что переход от существующих систем обмера к новой системе, предусмотренный настоящей Конвенцией, должен как можно меньше затрагивать экономику морского торгового судоходства и портовых операций, Конференция рекомендует, чтобы Договаривающиеся Правительства, портовые власти и все другие службы, использующие вместимость для начисления сборов, тщательно рассматривали, какой из параметров является для них наиболее подходящим с учетом существующей у них в настоящее время практики.

Конференция, признавая, что определение некоторых терминов, применяемых в Международной Конвенции по обмеру судов 1969 года, таких как "длина", "ширина", "пассажир" и "непроницаемость при воздействии моря", идентичны определениям, содержащимся в других Конвенциях, депозитарием которых является ММКО, рекомендует, чтобы Договаривающиеся Правительства приняли необходимые меры к тому, чтобы идентичные определения терминов, применяемых в этих Конвенциях, толковались однообразно и согласовано.

СВИДЕТЕЛЬСТВО

4.5.2. МЕЖДУНАРОДНОЕ МЕРИТАЛЬНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО 1969 г.

(Эмблема или штамп)

Выдано в соответствии с положениями Международной Конвенции по обмеру судов 1969 г. по уполномочию Правительства

……

(полное официальное наименование страны)

для которой Конвенция вступила в силу ……...19 ……..,

……

(полное официальное наименование должности и фамилии компетентного лица или организации, признанных уполномоченными в соответствии с Положениями Международной Конвенции по обмеру судов 1969 г.)

Название судна	Позывной сигнал или номер	Порт приписки	Дата*

* Дата закладки киля или подобной стадии постройки судна (статья 2 пункт (6)) или дата, когда судно подвергалось существенным изменениям или модификации (статья 3 пункт (2) (b)), смотря по тому, что применимо.

ГЛАВНЫЕ РАЗМЕРЕНИЯ

Длина статья 2 пункт (8)	Ширина Правило 2 пункт (3)	Теоретическая высота борта до верхней палубы в середине длины судна Правило 2 пункт (2)

ВМЕСТИМОСТЬ СУДНА:

ВАЛОВАЯ ВМЕСТИМОСТЬ ……

ЧИСТАЯ ВМЕСТИМОСТЬ ……

Настоящим удостоверяется, что вместимости судна определены в соответствии с Положениями Международной Конвенции по обмеру судов 1969 г.

Выдано в ……

(место выдачи Свидетельства) *(дата выдачи)*

…….

(подпись официального лица, выдавшего Свидетельство)
и/или (печать организации, выдавшей свидетельство)

Если Свидетельство подписывается, должен быть добавлен следующий пункт:

Нижеподписавшийся заявляет, что он действительно уполномочен вышеупомянутым Правительством, выдать настоящее Свидетельство.

……

(подпись)

<table>
<tr><td colspan="6">ПРОСТРАНСТВА, ВКЛЮЧЕННЫЕ ВО ВМЕСТИМОСТЬ</td></tr>
<tr><td colspan="3">ВАЛОВАЯ ВМЕСТИМОСТЬ</td><td colspan="3">ЧИСТАЯ ВМЕСТИМОСТЬ</td></tr>
<tr><td>Наименование пространства</td><td>Расположение</td><td>Длина</td><td>Наименование пространства</td><td>Расположение</td><td>Длина</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Подпалубная часть</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ
Правило 4 пункт (1)
Число пассажиров в каютах с количеством коек не более 8 …..……..
Число остальных пассажиров ……..</td></tr>
<tr><td colspan="3">ИСКЛЮЧЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА
Правило 2 пункт (5)
Звездочкой (*) должны быть помечены перечисленные выше пространства, которые содержат как закрытые, так и исключенные пространства.</td><td colspan="3">ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ОСАДКА
Правило 4 пункт (2)</td></tr>
<tr><td colspan="6">Дата и место первоначального обмера ……</td></tr>
<tr><td colspan="6">Дата и место последнего предыдущего переобмера ……..</td></tr>
</table>

ПРИМЕЧАНИЯ:

CERTIFICATE

INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of

……..

(full official designation of the country)

for which the Convention came into force on……19 …….

…….

by ……

(full official designation of the competent person or organization recognized under the provisions of the international Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969)

Name of Ship	Distinctive Number of Letters	Port of Registry	Date

* Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.

MAIN DIMENSIONS

Length (Article 2 (8))	Breadth (Regulation 2(3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

GROSS TONNAGE ……..

NET TONNAGE ……

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at …….. ……19….

(place of issue of Certificate) *(date of issue)*

……

(Signature of official issuing the Certificate) and/or (seal of issuing authority)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

…..……

(Signature)

<table>
<tr><td colspan="6">SPACES INCLUDED IN TONNAGE</td></tr>
<tr><td colspan="3">GROSS TONNAGE</td><td colspan="3">NET TONNAGE</td></tr>
<tr><td>Name of Space</td><td>Location</td><td>Length</td><td>Name of Space</td><td>Location</td><td>Length</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Underdeck</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">NUMBER OF PASSENGERS
(Regulation 4 (1))
Number of passengers in cabins with not more than 8 berths ….……
Number of other passengers ……..</td></tr>
<tr><td colspan="3">EXCLUDED SPACES
(Regulation 2(5))
An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.</td><td colspan="3">MOULDED DRAUGHT
(Regulation 4(2))</td></tr>
<tr><td colspan="6">Date and place of original measurement …….</td></tr>
<tr><td colspan="6">Date and place of last previous remeasurement …….</td></tr>
</table>

REMARKS:

4.6. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ПОИСКУ И СПАСАНИЮ НА МОРЕ 1979 г.

INTERNATIONAL CONFERENCE OH MARIIME SEARCH AND RESCUE, 1979

Обязанность судов откликаться на сигналы о помощи и оказывать ее является одной из старейших традиций мореплавания, которая получила закрепление в Международном праве. Согласно Международной Конвенции по унификации некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море (ст. 11), каждый капитан обязан, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, экипажа и пассажиров, оказать помощь любому лицу, встреченному в море в состоянии опасности. Государства - участники Конвенции обязывались ввести за нарушение этого Правила уголовную ответственность. Такая же обязанность содержится и в Конвенции об открытом море 1958 г., Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

В качестве первого шага на пути создания Рекомендаций и Правил по поиску и спасанию было принятие 7-й сессией Ассамблеи (октябрь 1971 г.) Руководства для торговых судов по поиску и спасанию. В 1970 г. проходивший в США Семинар по поиску и спасанию принял рекомендацию о подготовке Международной Конвенции, которая бы регламентировала основные аспекты этой проблемы. Комитет по безопасности на море созвал группу экспертов по поиску и спасанию, которой была поручена подготовка соответствующего проекта. Эта же группа подготовила второе Руководство, которое было одобрено КБМ в 1978 году.

В следующем году в Гамбурге в соответствии с резолюцией Ассамблеи А.406(X) была созвана Международная Конференция по поиску и спасанию на море, в которой приняли участие 52 государства. 27 апреля Конференция приняла Международную Конвенцию по поиску и спасанию на море 1979 г., которая вступила в силу 22 июня 1985 г.. В настоящее время в ней участвует около 60 государств. Конвенция, как отмечалось, содержит положения об упрощенном порядке принятия поправок и их вступлении в силу.

Приложение к Конвенции состоит из шести глав: Глава 1 - Термины и определения; Глава 2 - Организация; Глава 3 - Сотрудничество; Глава 4 - Подготовительные мероприятия; Глава 5 - Порядок проведения операций и Глава 6 - Системы судовых сообщений.

Глава 2 посвящена организационной структуре поиска и спасания. Стороны обязаны обеспечить принятие необходимых мер по обеспечению надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море и у их берегов.

Государство должно направить Генеральному секретарю информацию о своей организации поиска и спасания, в том числе сведения о националь-

ной морской поисково-спасательной службе; о местонахождении созданных спасательно-координационных центров, номера телефонов, телексов и зонах ответственности; об основных имеющихся в их распоряжении спасательных единицах.

В случае недостижения соглашения о точных границах поисково-спасательного района, государства предпринимают все возможные усилия для достижения соглашения о соответствующих мерах, согласно которым в такой зоне обеспечивается равноценная общая координация поиска и спасания. Понимая, что установление границ зон может затронуть сложные вопросы границ вообще, в Конвенции указывается, что делимитация поисково-спасательных районов не имеет отношения к делимитации каких-либо границ между государствами и не наносит ей ущерба. Однако даже это четкое положение не сняло трудностей, возникающих у некоторых государств, о чем говорят заявления, сделанные ими при ратификации Конвенции.

По получению сообщения о том, что лицо терпит бедствие на море в зоне, в пределах которой государство обеспечивает общую координацию поисково-спасательных операций, соответствующие власти немедленно принимают меры для оказания возможной помощи. Эта помощь оказывается любому лицу, терпящему бедствие на море, и осуществляется независимо от национальной принадлежности, или статуса такого лица, или обстоятельств, при которых это лицо обнаружено.

Для обеспечения координации средств, требующихся для поиска и спасания у их берегов, стороны создают соответствующий национальный орган - спасательно-координационный центр и, по своему усмотрению, спасательные подцентры и определяют зону, за которую отвечает спасательный подцентр. Эти органы должны иметь надлежащие средства для получения сообщений о бедствии через береговую радиостанцию, а также надлежащие средства связи со своими спасательными средствами и со спасательно-координационными центрами в смежных районах.

Государство назначает в качестве спасательных единиц государственные или другие общественные или частные службы, размещенные и оснащенные надлежащим образом, либо, в качестве элементов - другие государственные или иные службы, которые не подходят для назначения в качестве спасательных операций.

Каждая спасательная единица обеспечивается и снабжается средствами в соответствии с ее задачей. Ей следует иметь средства быстрой и надежной связи с другими спасательными единицами или элементами, занятыми в той же операции.

Глава 3 посвящена сотрудничеству между государствами. В дополнение к тем мерам, которые государства должны предпринимать для координации собственных спасательных служб, им рекомендуется координировать свои поисково-спасательные операции с соседними государствами.

Если отсутствует соответствующее соглашение, государствам рекомендовано разрешать, при условии соблюдения применимых национальных законов и правил, немедленный допуск в свои территориальные воды или на свою территорию либо в воздушное пространство над ними спасательных единиц другого государства - стороны Конвенции, однако исключительно для целей поиска мест морских происшествий для спасания людей, оставшихся в живых после таких происшествий. Поисково-спасательные операции в этих случаях координируются центром государства, разрешившего допуск (насколько это практически осуществимо).

Органы государства, желающего того, чтобы их спасательные единицы были допущены для выполнения приведенных выше целей, передают просьбу с указанием полных сведений о намечаемой миссии спасательно-координационному центру другого государства или назначенному им органу. Компетентный орган немедленно подтверждает получение такой просьбы и как можно скорее указывает условия (если таковые имеются), на которых может быть предпринята намеченная миссия.

Для того чтобы избежать возможной задержки, государствам рекомендовано вступить в соглашения с соседними государствами относительно условий допуска своих спасательных средств в территориальные воды или на территорию друг друга, в которых предусматривать положения, способствующие быстрому допуску таких единиц при минимальных формальностях.

Каждому государству следует уполномочивать свои координационно-спасательные центры запрашивать у других центров любую техническую помощь, включая суда, летательные аппараты, персонал и снабжение; выдавать необходимые разрешения на их допуск и принимать совместно с таможенными, иммиграционными и другими властями необходимые меры в целях ускорения допуска.

Государствам рекомендуется разрешать своим спасательно-координационным центрам оказывать помощь другим таким же центрам по их просьбе, включая помощь судами, летательными аппаратами, персоналом и снабжением. Государствам также рекомендуется вступать в соглашения с соседними государствами относительно объединения их возможностей, установления общего порядка действий, проведения совместной подготовки и учений, обмена информацией и т.п.

Особое внимание уделяется в Конвенции обеспечению тесной координации морских и аэронавигационных служб в целях проведения наиболее действенного и эффективного поиска и спасания. Если созданы отдельные морские и аэронавигационные центры для обслуживания одной и той же зоны, необходимо, чтобы обеспечивалась как можно большая координация их действий.

В Главе 4 устанавливаются требования к информации, которой должен обладать спасательно-координационный центр, оперативным планам или

инструкциям по проведению поисково-спасательных операций в своей зоне, готовности спасательных единиц.

Глава 5 посвящена самому порядку проведения операций. Государства обеспечивают несение радиовахт на международных частотах бедствия и при получении вызова или сообщения береговая радиостанция немедленно уведомляет соответствующий спасательно-координационный центр, который анализирует полученную информацию и определяет аварийную стадию и масштабы требуемой операции. Различают три аварийные стадии:

1) "стадия неопределенности" (когда сообщено о неприбытии судна в пункт назначения в определенный срок, либо судно не передало очередной сводки о своем месте или сообщения, касающегося безопасности мореплавания);
2) "стадия тревоги" (когда после стадии неопределенности попытки установить связь с судном не дали результатов, или когда была получена информация о том, что эксплуатационная надежность судна нарушена, но не в такой степени, когда вероятна ситуация бедствия);
3) "стадия бедствия" (когда получена достоверная информация о том, что судну или лицу грозит серьезная и неизбежная опасность, и оно нуждается в немедленной помощи, или когда после стадии тревоги дальнейшие безуспешные попытки установить связь с судном и безуспешные запросы большого количества источников указывают на вероятность того, что судно терпит бедствие, или когда полученная информация указывает на то, что эксплуатационная надежность судна нарушена до такой степени, что вероятна ситуация бедствия).

В Конвенции определяется Положение о порядке действий спасательно-координационных центров (подцентров) во время каждой из указанных аварийных стадий, начале поисково-спасательных операций в отношении судна, место которого не известно, передаче информации судам, в отношении которых была объявлена аварийная стадия; об окончании и приостановлении поисково-спасательных операций на каждой из указанных стадий, координации на месте поисково-спасательных действий и назначении командира на месте действия и его обязанностях, назначении координатора надводного поиска и его обязанностях и др.

Большое внимание уделяется системе судовых сообщений, и Конференция включила в Приложение специальную Главу 6, посвященную этому вопросу, которая, однако, носит характер рекомендации. В ней отмечается, что государствам следует создавать системы судовых сообщений для использования в поисково-спасательном районе, где это считается необходимым для обеспечения проведения поисково-спасательных операций. С помощью системы следует обеспечивать свежую информацию о движении судов для того, чтобы в случае бедствия сокращать время между моментом потери свя-

зи с судном и началом поисково-спасательных операций. В систему судовых сообщений рекомендовано включать сведения о плане рейса, сообщение судном о своем месте и др. Государствам рекомендовано поощрять все суда давать сообщения о своем месте во время плавания в зонах, в которых производится сбор данных о местоположении судов в целях поиска и спасания.

Государствам, которые намерены создавать систему судовых сообщений, рекомендовано учитывать рекомендации ММО. Резолюция 3 Конференции обратилась к ММО с просьбой разработать согласованный на международном уровне формат сообщений для систем судовых сообщений, введенных для целей поиска и спасания в соответствии с Главой 6. В соответствии с этой просьбой Ассамблея на 13-й сессии (ноябрь 1983 г.) одобрила Общие принципы систем судовых сообщений. На 15-й сессии (ноябрь 1987 г.) Ассамблея отметила, что в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ-73/78 Комитет по защите морской среды принял Руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс вредных веществ (Резолюция МЕПС 22(22)). В то же время требования к сообщениям о потере или возможной потере опасных грузов и вредных веществ не являются идентичными. Наличие таких различных форматов и порядка сообщений с судов вызывает затруднения капитанов судов, следующих из района с одной системой судовых сообщений в район, охваченный другой системой. Для того чтобы избежать этих трудностей, Ассамблея приняла Общие принципы системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям, в которых включались требования к сообщениям всех видов, в том числе об опасных грузах, вредных веществах, загрязнителях моря. Резолюция А.531(13) была отменена. Однако уже через два года на очередной 16-й сессии Ассамблея принимает новые Общие принципы системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря. Как уже отмечалось выше, Ассамблея на своей 20-й сессии приняла новые Общие принципы системы судовых сообщений и требований к судовым сообщениям.

В Резолюции 4 Конференция отметила, что Руководство ММО по поиску и спасанию содержит указания для правительств, желающих создать или усовершенствовать свои поисково-спасательные организации, а также для персонала, который связан с обеспечением поисково-спасательных служб, и является ценным дополнением к принятой Конвенции. Конференция настоятельно рекомендовала правительствам использовать Руководство и поддержала действия ММО в отношении его обновления и внесения поправок.

Последнее консолидированное издание Руководства 1993 г. включает в себя все поправки по состоянию на 8 апреля 1993 года. Оно состоит из Части I - Организация поиска и спасания и Части II - Процедуры по поиску и спасанию. Руководство содержит подробные рекомендации по всем вопросам, предусмотренным в Конвенции 1979 года.

Руководство для торговых судов по поиску и спасанию, в отличие от Руководства ММО, предназначено для тех, кто находится в море и нуждается в помощи, а также для капитанов судов, оказывающих помощь. Последнее (пятое) издание Руководства было осуществлено ММО в 1993 году и также включает все поправки по состоянию на 8 апреля 1993 года. Руководство состоит из восьми Глав, содержащих подробные рекомендации по координации поиска, действиям судна, подвергающегося опасности, действиям судна, оказывающего помощь и т.д.

69-я сессия КБМ внесла в Конвенцию существенные поправки (Резолюция КБМ.70(69), Практически полностью заменено Приложение (сохранены лишь подпункты 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 и 3.1.3). Новое Приложение состоит из пяти Глав: Термины и определения, Организация и координация, Сотрудничество между государствами, Порядок проведения операций, Система судовых сообщений. Поправки вступили в силу с 1 января 2000 года.

4.7. МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАЦИОННОЕ И МОРСКОЕ НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПОИСКУ И СПАСАНИЮ (Наставление ИАМСА)

INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RECUE MANUAL (IAMSAR Manual)

Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию (Наставление ИАМСАВ) является результатом длительной работы экспертов Международной морской организации (ММО) и Международной организации гражданской авиации (МКАО) с целью подготовки международного, признанного, единого для моряков и авиаторов, руководства в вопросах организации и предоставления услуг по поиску и спасанию на море (САР).

Издание содержит (на английском и русском языках) единое для авиаторов и моряков Международное руководство по проведению поиска, координации усилий и спасанию на море, а также по действиям при возникновении чрезвычайных ситуаций на борту воздушных и морских подвижных средств. Руководство заменяет Наставление МЕРСАР и должно находиться на каждом судне. Принято Резолюцией ММО А.894(21) 25.11.99 г.

С учетом специфики глобальной системы САР, Наставление ИАМСАР издается в трех книгах.

Основной целью трёхтомного издания "Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию" (ИАМСАР) является оказание помощи государствам в обеспечении их собственных потребностей по поиску и спасанию на море (САР) и обязательств, которые они приняли в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, Международной Конвенцией по поиску и спасанию на море и Международной Конвенцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС). Эти книги обеспечивают руководство по общему для авиации и морских судов единообразному подходу в организации и предоставлении услуг по САР. Государства призываются создавать и улучшать свои службы поиска и спасания, сотрудничать с соседними государствами и рассматривать свои службы поиска и спасания как часть всемирной системы поиска и спасания.

Каждая книга Наставления ИАМСАР написана с учетом выполнения специфических задач системы поиска и спасания и может быть использована как самостоятельный документ или, для получения полного представления о системе САР, совместно с двумя другими книгами.

В книге I - ***"Организация и управление"*** обсуждается концепция глобальной системы поиска и спасания, создания и улучшения национальных и региональных систем поиска и спасания, сотрудничества с соседними государствами и обеспечения эффективной и экономичной службы поиска и спасания.

Книга II - ***"Задачи координации"*** помогает персоналу, планирующему и координирующему операции и учения по поиску и спасанию.

Книга III - ***"Подвижные средства"*** следует иметь на борту спасательных единиц, воздушных и морских судов, в помощь при проведении поиска, спасания, или координации и месте действия, а также на случай чрезвычайных ситуаций на самих подвижных средствах.

Книга III - ***Наставления ИАМСАР - "Подвижные средства"*** (воздушные и морские) заменяет, согласно решения ММКО, "Наставления для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР)". В связи с этим ММО обращает внимание правительств на необходимость обеспечения всех судов, имеющих право плавания под флагом, книгой III - ***Наставления ИАМСАР*** (Конвенция СОЛАС-74/88 Глава V Правило 21).

Она предназначена для использования на морских судах как самостоятельный документ. Книга состоит из четырех разделов и пяти дополнений. В ней изложены: Обзор; Оказание помощи; Координация на месте действия; Чрезвычайные ситуации на борту; Сообщение о действиях по поиску; Факторы, влияющие на эффективность наблюдения; Стандартный формат сообщения о ситуации поиска и спасания (SITREP); Формы инструктажа и опроса при поиске и спасании; Правило V/10 Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками 1988 года.

В разделе 1 - "Обзор" даны определения:

Авиационный координатор (АСО) - лицо, которое координирует участие всех воздушных судов в операциях по поиску и спасанию.

Автоматизированная система взаимопомощи для спасания (AMVER) - всемирно распространенная система на основе судовых сообщений для поиска и спасания, для слежения за полагаемым местоположением и другими данными торговых судов, которые добровольно в ней участвуют.

Береговая земная станция (CES) - морское название для станции ИАМСАР, расположенной на берегу, связывающей судовую земную станцию с наземными коммуникационными сетями.

Точка начала поиска (CSP) - точка, обычно определяемая координатором действий (SMP), где поисковые средства должны начинать выполнять свою схему поиска.

Заключительная стадия - период поисково-спасательного инцидента, когда поисково-спасательные средства возвращаются на место обычного нахождения и готовятся для других действий.

Система Коспас-Сарсат - спутниковая система, предназначенная обнаруживать аварийные радиобуи, передающие на частотах 121,5 МГц и 406 МГц.

Цифровой избирательный вызоа (ЦИВ) - техника, использующая цифровые коды, которая позволяет радиостанции установить контакт и передать информацию другой станции или группе станций.

Авиационный аварийный радиобуй - указатель местонахождения (ELT) - авиационный аварийный радиобуй для передачи сигнала тревоги и сигналов для привода.

Морской аварийный радиобуй - указатель местоположения (АРБ) (EPIRB) - устройство, обычно находящееся на борту морского плавсредства, которое передает сигнал, оповещающий поисково-спасательные власти и позволяющий спасательным подразделениям обнаружить место бедствия.

Ложная тревога - сигнал бедствия подан по другим причинам, чем соответствующая проверка, с помощью аппаратуры связи, предназначенной для оповещения о бедствии, когда ситуация бедствия в действительности отсутствует.

Ложное оповещение - получение оповещения о бедствии от любого источника, включая аппаратуру связи, предназначенную для оповещения о бедствии, когда ситуация бедствия в действительности отсутствует и не должно передаватьяя оповещение о бедствии.

Узкополосное буквопечатание (УПБЧ) - автоматическая телеграфия, которая используется системой NAVTEX и радиотелексом.

Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) - Глобальная служба связи, основанная на автоматизированных системах, как спутниковых, так и наземных, для оповещения о бедствии и распространения информации по безопасности на море для мореплавателей.

Навареа - один из 16 районов, на которые Международной морской организацией разделен Мировой океан для распространения навигационной и метеорологической информации.

NAVTEX - телеграфная система для передачи информации по безопасности на море, навигационных и метеорологических предупреждений и срочной информации на суда.

Место действия - район поиска или фактическое место бедствия.

Координатор на месте действия (OSC) - лицо, назначенное для координации операций по поиску и спасанию в определенном районе.

PAN-PAN - международный радиотелефонный сигнал срочности. При трехкратном повторении, указывает на неопределенность или тревогу, за которым следует характер срочности.

Спасание - операция подбора терпящих бедствие лиц, обеспечивает оказание им первой медицинской помощи или удовлетворение других потребностей и их доставку в безопасное место.

План действий по спасанию - план спасательных операций, обычно составляемый координатором действий (SMC) для выполнения координатором на месте действия (OSC) и поисково-спасательными средствами.

Спасательно-координационный центр (СКЦ) - подразделение, ответственное за поддержание эффективной организации поисково-спасательных служб и за координацию выполнения поисково-спасательного района.

Спасательный подцентр - подразделение, подчиненное спасательно-координационному центру, учрежденное, в дополнение к последнему, в соответствии с особыми требованиями ответственных властей.

Сеть безопасности - служба связи, обеспечиваемая через Инмарсат, для распространения информации по безопасности на море, включая ретрансляцию "берег-судно" оповещений о бедствии и для связи при координации поиска и спасания.

Поиск - операция, обычно координируемая спасательно-координационным центром или спасательным подцентром с использованием имеющегося в распоряжении персонала и средств для обнаружения терпящих бедствие людей.

План действий по поиску - сообщение, обычно составленное координатором действий, для передачи инструкций поисково-спасательным средствам и организациям, участвующим в операциях по поиску и спасанию.

Координатор действий по поиску и спасанию - официальное лицо, временно назначенное для координации ответных действий на фактическую или ожидаемую ситуацию бедствия.

Район поиска и спасания - район определенных размеров, привязанный к спасательно-координационному центру, в пределах которого обеспечиваются операции по поиску и спасанию.

Поисково-спасательная единица - подразделение, составленное из подготовленного персонала и обеспеченное снаряжением для быстрого проведения операций по поиску и спасанию.

Ответчик для поиска и спасания (SART) - ответчик спасательного плавсредства, который, будучи включенным, автоматически посылает сигнал, когда получает импульс от находящегося поблизости радиолокатора. Сигнал появляется на экране зондирующего радиолокатора и, для целей поиска и спасания, дает пеленг на расстояние до ответчика от зондирующейго радиолокатора.

В разделе 2 - "Оказание помощи" изложены первоначальные действия средства, оказывающего помощь. Они включают:

1. *МЕТОДЫ СООБЩЕНИЯ О БЕДСТВИИ*
   - Сигнал тревоги или сигнал бедствия с другого судна в море, непосредственно или с помощью ретрансляции.
   - Сигнал бедствия или сообщение с воздушного судна. Обычно ретранслируется береговой радиостанцией (БРС).
   - Сигнал тревоги, переданный судовым оборудованием для подачи сигналов бедствия, а затем ретранслируемый с берега на судно.
   - Визуальные или звуковые сигналы с находящегося поблизости терпящего бедствие средства.

2. НЕМЕДЛЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ

Следующие немедленные действия должны быть предприняты любым судном, получившим сообщение о бедствии:

а) подтвердить получение сообщения;

б) по возможности получить у судна, терпящего бедствие, следующую информацию:

- координаты терпящего бедствие средства;
- идентификацию терпящего бедствие средства, позывные и название;
- количество людей на борту;
- характер бедствия или аварии;
- вид требуемой помощи;
- число жертв, если имеются;
- курс и скорость терпящего бедствие средства.

Суда должны поддерживать связь с терпящим бедствие средством, одновременно пытаясь оповещать системы поиска и спасания о ситуации.

На терпящее бедствие средство должна быть передана следующая информация:

- идентификация своего судна, позывные и название;
- координаты своего судна;
- скорость своего судна и предполагаемое время прибытия (ETA) к бедствующему средству;
- истинный пеленг и дистанция от своего судна до терпящего бедствие судна.

Чтобы узнать о местоположении терпящего бедствие судна, используйте все доступные средства (такие как радиолокационную прокладку, прокладку на карте, Глобальную систему определения места (GPS)).

3. СЛЕДОВАНИЕ В РАЙОН БЕДСТВИЯ

- Установить систему координации движения судов, следующих в один и тот же район бедствия.
- Поддерживать радиолокационную прокладку судов, находящихся в поле зрения.
- Установить моменты подходов к месту бедствия других оказывающих помощь судов.
- Оценить ситуацию бедствия, чтобы подоготовиться к действиям на месте.

В разделе 3 дана Координация операций по поиску и спасанию.
Она включает в себя:

1. *ТРЕБОВАНИЯ К КООРДИНАЦИИ*

Способ, которым достигается координация, может меняться, в зависимости от особенностей организации в каждом районе. Когда происходит инцидент, требующий выполнения поиска и спасания, обычно назначается координатор действий по поиску и спасанию (SMC). Действуя, обычно, из спасательно-координационного центра (RCC) или спасательного подцентра (RSC). Координатор действий получает поисково-спасательные средства и обеспечивает общую координацию. Координатор действий также назначает координатора на месте действия (OSC) для выполнения координации на месте происшествия, планирует выполнение поиска и спасания оставшихся в живых.

Первое средство, прибывшее на место происшествия, должно принять на себя обязанности координатора на месте действия (OSC) и, если необходимо, обязанности координатора действий до тех пор, пока координатор действий (SMC) не будет назначен, и выполнять обязанности координатора на месте действия до тех пор, пока координатор действий не назначит координатора на месте действия.

Для морских условий, капитаны судов обычно выполняют функцию координатора на месте действия, ввиду способности судна находиться там продолжительное время, если только в распоряжении не будет более пригодных поисково-спасательных единиц.

2. *КООРДИНАЦИЯ БЕРЕГОВЫМИ ВЛАСТЯМИ*

Операциями по поиску и спасанию обычно руководит специально подготовленный и оснащенный береговой персонал.

Эта задача выполняется персоналом спасательно-координационного центра (RCC) соответствующих поисково-спасательных районов (SRR). Некоторые поисково-спасательные районы разделены на поисково-спасательные подрайоны с относящимися к ним подцентрами.

Береговые (наземные) средства связи включают:

- наземные земные станции (LES);
- международные координационные вычислительные центры (LUT);
- береговые радиостанции (CRS);
- подразделения службы управления движением в воздухе (ATS).

Наземные земные станции (LES) могут также упоминаться как авиационные наземные земные станции (GES) или морские береговые земные станции (CES).

3. *КООРДИНАЦИЯ НА МЕСТЕ ДЕЙСТВИЯ*

На координацию на месте происшествия влияют тип участвующих в действиях средств и регион, где произошел инцидент.

В число доступных средств могут входить:

- выделенные поисково-спасательные единицы;
- гражданские воздушные и морские суда, военные и военно-морские или другие средства, способные выполнять поиск и спасание.

В отдаленных районах поисково-спасательные воздушные суда, возможно не всегда будут в состоянии принять участие.

В большинстве океанских районов суда обычно доступны, это зависит от интенсивности судоходства.

Суда могут получить информацию от береговых поисково-спасательных служб или в результате самостоятельного слежения за радиообменом при бедствии.

Никакое указание, полученное от этих служб не может освободить капитана от его обязанностей, как указано в Правиле V/10 Конвенции СОЛАС-74.

4. *НАЗНАЧЕНИЕ КООРДИНАТОРА НА МЕСТЕ ДЕЙСТВИЯ*

Когда два или более поисково-спасательных средства проводят операции вместе, координатор действий (SMC) должен назначить координатора на месте действия (OSC).

Если это невыполнимо, участвующие средства должны назначить координатора на месте действия (OSC) по взаимному согласию.

5. *ЧАСТОТЫ РАДИОСВЯЗИ НА СЛУЧАЙ БЕДСТВИЯ*

Частоты, приведенные в нижеследующих таблицах служат для целей безопасности, связи в случае бедствия и поисково-спасательных операций.

Частоты для оповещения о бедствии, поисково-спасательных операций, безопасности на море и спасательных средств

Функция	*Система*	*Частота*
Оповещение	406 АРБ	406 - 406,1 МГц (земля — космос)
	Инмарсат-Е АРБ	1644,3 - 1644,5 МГц (земля — космос)
	Инмарсат СЗС	1544 - 1545МГц (космос — земля)
		1626,5 - 1646,5 МГц (земля — космос)
		1645,6 - 1645,8 МГц (земля — космос)
	УКВ ЗГВ (канал 70)	156,525 МГц
	ПВ/КВ ЦИВ[2]	2187,55 кГц 4207,5 кГц
		6312 кГц 8414,5 кГц
		12577 кГц 16804,5 кГц
	УКВ АМ	121,5 МГц
	УКВ FM (канал 16)	156,8 Мгц
Связь на месте действия	УКВ канал 16	156,8 МГц
	ПВ радиотелефония	2182 кГц
	ПВ УПБЧ	2174,5 кГц
Связь с участием воздушного судна	На месте действия включая радиотелефонию для поиска и спасания	156,8 МГц 121,5 МГц
		123,1 МГц 156,3 МГц
		2182 кГц 3023 кГц
		4125 кГц 5680 кГц[6]
Сигналы привода	406 МГц АРБ	121,5 Мгц
	9 ГГ радиолокационный ответчик	9200 - 9500 МГц
Информация по безопасности на море (MSI)	Предупреждения NAVTEX	518 Кгц[7]
	УПБЧ	490 кГц 4209,5 кГц
		4210 кГц 6314 кГц
		8416,5 кГц 12579 кГц
		16806,5 кГц 19680,5 кГц
		22376 кГц 26100,5 кГц
	Спутниковая SafetyNET	1530 - 1545 МГц (космос — земля)
Безопасность мореплавания	УКВ канал 13	156,650 МГц
Спасательные плавсредства	УКВ Радиотелефония	156,8 МГц и еще одна частота в диапазоне 156 - 174 МГц
	9 ГГц радиолокационный ответчик	9200 - 9500 МГц

Частоты для использования в ГМССБ

ЦИВ в случае бедствия и безопасности	**Радиотелефонный обмен в случае бедствия и безопасности**	**УПБЧ обмен в случае бедствия и безопасности**
2187,5 кГц	2182,0 кГц	2174,5 кГц
4027,5 кГц	4125,0 кГц	4177,5 кГц
6312,0 кГц	6215,0 кГц	6268,0 кГц
8414,5 кГц	8291,0 кГц	8376,5 кГц
12577,0 кГц	12290,0 кГц	12520,0 кГц
16804,5 кГц	16420,0 кГц	16695,0 кГц
156,525 МГц	156,8 МГц	
(УКВ канал 70)	(УКВ канал 16)	
УПБЧ передача информации по безопасности на море (MSI) береговыми станциями и земными станциями		
490,0 кГц*	518,0 кГц	
4209,5 кГц**	4210,0 кГц	
6314,0 кГц	8516,5 кГц	
12579,0 кГц	16806,5 кГц	
19680,5 кГц	22376,0 кГц	26100,5 кГц
* Для использования после окончательного введения в действие в ГМССБ (1 февраля 1999г.)		
** Служба NATEX (информация по безопасности на море на пребрежные районы)		
Радиотелефония при поиске и спасании на месте действия		
2182,0 кГц	(радиотелефония R/T)	
3023,0 кГц	(авиационная частота)	
4125,0 кГц	(радиотелефония R/T)	
5680,0 кГц	(авиационная частота)	
123,1 МГц	(авиационная частота)	
156,8 МГц	(УКВ канал 16)	
156,5 МГц	(УКВ канал 10)	
156,3 МГц	(УКВ канал 6)	
Сигналы для обнаружения/привода		
121,5 МГц	(КОСПАС-САРСАТ спутниковое обнаружение и привод воздушных судов)	
156-174 МГц	(УКВ радиотелефония морского диапазона)	
406,025 МГц	(КОСПАС-САРСАТ спутниковое обнаружение)	
9200 to 9500 МГц	(радиолокационный ответчик в полосе X(SART))	

Изложенные в разделе 3 "Планирование и проведение поиска предусматривает, что для эффективного поиска надводными и авиационными средствами должны быть заранее спланированы схемы поиска и процедуры, чтобы морские и воздушные суда могли взаимодействовать в скоординированных операциях с минимальным риском и потерей времени.

Установлены стандартные схемы поиска с учетом меняющихся обстоятельств.

Координатор на месте действия (OSC) должен как можно скорее получить от координатора действий (SMC) план действий через спасательно-координационный центр или подцентр.

Следует изменить планы поиска в соответствии с меняющейся на месте обстановкой, в частности, когда имеют место:

- прибытие дополнительных средств помощи;
- получение дополнительной информации;
- изменение в погоде, видимости, условиях освещенности и т.д.

В случае языковых трудностей, должны использоваться *Международный свод сигналов и Стандартные фразы ММО* для общения на море.

Принимая на себя обязанности, координатор на месте действия должен информировать соответствующую береговую радиостанцию (CRS) или подразделение службы управления движением в воздухе (ATS) и сообщать им через регулярные интервалы о развитии событий.

При планировании поиска необходимо установить исходную точку или географическую привязку для района, в котором будет производиться поиск. Должны быть учтены следующие факторы:

- сообщенные координаты и время поисково-спасательного инцидента;
- любая дополнительная информация, такая как радиопеленги или результаты наблюдений;
- промежуток времени между инцидентом и прибытием поисково-спасательных средств;
- предполагаемое перемещение терпящего бедствие средства или спасательного плавсредства в зависимости от дрейфа.

Согласно требований Раздела 4 - ***"Чрезвычайные ситуации на борту"*** *командиры воздушных судов и капитаны судов не должны медлить с оповещением системы поиска и спасания (SAR), если ситуация развивается или может привести к необходимости привлечения помощи. Это позволит системе поиска и спасания выполнить предварительное планирование на случа й непредвиденных обстоятельств, что может представить собой критическую разницу, если ситуация ухудшится.*

Воздушными и морскими судами используются три произносимых сигнала о чрезвычайных ситуациях:

Сигнал бедствия

- MAYDAY (произносится МЭДЭ) используется для указания на то, что подвижное средство находится в состоянии угрозы непосредственной опасности и требует немедленной помощи, например, если с судна за борт упал человек и капитан считает, что необходима посторонняя помощь;
- имеет преимущество перед всеми другими сообщениями.

Сигнал срочности

- PAN-PAN (произносится ПАН-ПАН) используется, когда безопасность подвижного средства находится под угрозой;

- сигнал срочности PAN-PAN должен использоваться, когда существует опасная ситуация, которая, в конечном счете, может вызвать необходимость привлечения помощи;
- имеет преимущество перед всеми видами сообщений, кроме сигнала бедствия.

Сигнал безопасности

- SECURITE (произносится СЕКЮРИТЭ) используется для сообщений, касающихся безопасности судовождения или передающих важные метеорологические предупреждения.

Любые сообщения, переданные после этих сигналов, имеют право первоочередности перед обычными сообщениями:

- обычно сигнал повторяется три раза в начале сообщения.

Командир воздушного судна или капитан бедствующего судна, должны объявить о состоянии бедствия, используя сигнал MAYDAY.

Основными произносимыми словами для радиопроцедур, которые поисково-спасательный персонал должен понимать и использовать, являются следующие:

- AFFIRMATIVE означает, что то, что передано, является правильным;
- BREAK используется для разделения частей сообщения или одного сообщения от другого;
- FIGURES произносится непосредственно перед числами, приводимыми в сообщении;
- I SPELL используется непосредственно перед фонетическим произнесением слова, например, имени собственного, по буквам;
- NEGATIVE означает "нет";
- OUT указывает на конец передачи, когда ответ не ожидается или не требуется;
- OVER указывает на конец передачи, когда ожидается немедленный ответ;
- ROGER означает, что я принял ваше сообщение удовлетворительно;
- SILANCE (произносится СИЛАНС) произносится три раза и означаетр "прекратите немедленно все передачи!";
- SILANCE FINI (произносится СИЛАНС ФИНИ) означает отмену молчания, используется для обозначения конца чрезвычайной ситуации и возобновления нормального радиообмена;
- THIS IS произносится перед названием станции или позывным сигналом, которые следуют за этим;
- WAIT означает, что "я должен сделать паузу на несколько секунд, ожидайте дальнейшей передачи".

Судовое сообщение о бедствии

В число важных компонентов сообщения о бедствии входит:

- идентификация судна;

- координаты;
- характер бедствия и вид требуемой помощи;
- погода в непосредственной близости, направление ветра, волны и зыби, видимость;
- время оставления судна;
- число оставшихся на борту членов экипажа;
- количество и тип спущенных спасательных средств;
- находятся ли аварийные средства определения местонахождения на спасательном средстве или в море;
- количество серьезно раненых.

Морские аварийные радиобуи-указатели местонахождения (АРБ) и авиационные аварийные радиобуи-указатели местонахождения (ELT) являются другими средствами оповещения. Их предполагается использовать для оповещения, когда другие доступные средства являются недостаточными.

4.8. ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО MSC/Circ.801 принято 30 мая 1997 года

Доклады об авариях и инцидентах на море

По Правилу 1/21 Конвенции СОЛАС и статьям 8 и 12 Конвенции МАРПОЛ, каждой Администрации следует проводить расследование любой аварии, произошедшей с ее судами, подпадающими под эти Конвенции, и обеспечивать Организацию относящейся к делу информацией, касающейся выводов таких расследований.

Форматы сообщений, содержащиеся в Приложениях к данному Циркулярному письму, заменяют формы сообщений, содержащиеся в MSC/Circ.224 - по докладам об авариях, связанных с живучестью судов; MSC/Circ.388 - по докладам об авариях, связанных с пожаром; MSC/Circ.433 - по докладам о расследовании серьезных аварий; MSC/Circ.559 - по инцидентам, связанным с опасными грузами или поллютантами моря в упаковке; MSC/Circ.621 - по усталости; COM/Circ.70/Rev.1 - по системе бедствия и обеспечения безопасности на море и MEPC/Circ.266/Format 1 - по случайным разливам жидкостей от 50 т и более.

Для целей сообщений в Организацию, аварии с судами классифицированы как "очень серьезные аварии", "серьезные аварии", "менее серьезные аварии" и "инциденты на море". Администрации призываются представлять в Организацию данные по всем "очень серьезным авариям" и "серьезным авариям".

Если имеются важные уроки, извлеченные из "серьезных аварий", "менее серьезных аварий" и "инцидентов на море", связанные с Правилами ММО, полные доклады о расследованиях следует представлять вместе с дополнительной информацией, отмеченной в Приложении 3.

"Очень серьезные аварии" - аварии с судами, повлекшие полную гибель судна, гибель человека или серьезное загрязнение.

"Серьезные аварии" - аварии с судами, не классифицируемые как "очень серьезные аварии" в результате которых произошли:

- пожар, взрыв, столкновение, посадка на грунт, навал, погодное повреждение, ледовое повреждение, трещина в корпусе или подозреваемый дефект корпуса; или
- повреждение конструкции, приведшее к немореходности судна, такое как подводная пробоина, поломка главных двигателей, значительное повреждение жилых помещений и т.п.; или
- загрязнение (независимо от количества сброса); и/или
- поломка, потребовавшая буксировки или помощи берега.

"Менее серьезные аварии" - аварии с судами, не классифицируемые как "очень серьезные аварии" или "серьезные аварии"; для целей регистрации полезной информации также включают "опасные инциденты".

Администрации настоятельно призываются представлять данные, как указано ниже.

Информация, подлежащая представлению

в зависимости от класса аварии

Информация, направляемая в соответствии с типом аварии	Очень серьезные аварии	Серьезные аварии	Менее серьезные аварии	Инциденты на море
Приложение 1 приложенного формата сообщений	Подлежит представлению в пределах 6 месяцев в любом случае	Подлежит представлению в пределах 6 месяцев в любом случае	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки
Приложения 2 и 3 приложенного формата сообщений, также как и другие соответствующие Приложения	Подлежит представлению в конце расследования в любом случае	Подлежит представлению в конце расследования в любом случае	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки
Полный доклад о расследовании	Подлежит представлению в конце расследования в любом случае	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки	Может представляться, если имеются важные извлеченные уроки

Очень серьезные аварии

Предварительная информация, как отмечено в Приложении 1*

- полный доклад о расследовании;
- информация, как отмечено в Приложении 2;
- информация, как отмечено в Приложении 3.

Серьезные аварии

Предварительная информация, как отмечено в Приложении 1*

- полный доклад о расследовании, но только в случаях, если имеются важные, в отношении Правил ММО, извлеченные уроки;
- информация, как отмечено в Приложении 2, но только в случаях, если имеются важные, с точки зрения Правил ММО, извлеченные уроки.

---

* Подлежит представлению в течение 6 месяцев с момента аварии, если полная информация не представлена в течение этого срока.

Информация, представленная по авариям/событиям, как указано ниже

Информация об авариях, связанных с опасными грузами или поллютантами в упаковке на судах и в портах	— Приложение 4
Аварии, связанные с живучестью судов	— Приложение 5
Аварии, связанные с пожаром	— Приложение 6
Система бедствия и обеспечения безопасности на море	— Приложение 7
Усталость как способствующая причина аварий на море	
Сборный лист данных о факторах усталости	— Приложение 8
Случайный разлив жидкостей в количестве 50 т и более	— Приложение 9

Перечень Приложений

ПРИЛОЖЕНИЕ 1	ДАННЫЕ О СУДНЕ — Информация, подлежащая представлению во всех докладах об авариях
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	РУКОВОДСТВО ПО ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ДАННЫХ ОБ АВАРИИ — Информация, подлежащая представлению по "очень серьезным" и "серьезным " авариям
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	ИНФОРМАЦИЯ ИЗ РАССЛЕДОВАНИЙ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫХ АВАРИЙ — Дополнительная информация, требуемая по "очень серьезным" и "серьезным" авариям
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	ИНФОРМАЦИЯ ИЗ РАССЛЕДОВАНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ ИЛИ ПОЛЛЮТАНТАМИ МОРЯ В УПАКОВКЕ НА СУДАХ И В ПОРТАХ — Данная форма может применяться, как определено, для аварий, а также и для инцидентов на море
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	АВАРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ЖИВУЧЕСТЬЮ СУДОВ — Данная форма может применяться для "очень серьезных" и "серьезных аварий"
ПРИЛОЖЕНИЕ 6	ДОКЛАДЫ ОБ АВАРИЯХ, СВЯЗАННЫХ С ПОЖАРОМ — Данная форма может применяться для "очень серьезных" и "серьезных" аварий
ПРИЛОЖЕНИЕ 7	ВОПРОСНИК ПО СИСТЕМЕ БЕДСТВИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ — Данная форма может применяться для "очень серьезных" и "серьезных" аварий
ПРИЛОЖЕНИЕ 8	УСТАЛОСТЬ КАК СПОСОБСТВУЮЩАЯ ПРИЧИНА АВАРИЙ НА МОРЕ - СБОРНЫЙ ЛИСТ ДАННЫХ О ФАКТОРАХ УСТАЛОСТИ — Данная форма будет применяться, если усталость окажется способствующим фактором в аварии
ПРИЛОЖЕНИЕ 9	СЛУЧАЙНЫЙ РАЗЛИВ ЖИДКОСТЕЙ В КОЛИЧЕСТВЕ 50 т И БОЛЕЕ — Данная форма относится к инцидентам с вредными веществами

4.9. СТАНДАРТНЫЕ ФРАЗЫ ММО ДЛЯ ОБЩЕНИЯ НА МОРЕ

STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES

Циркулярное письмо MSC/Circ.794 принятое 5 июня 1997 года проинформировало о том, что Комитет по безопасности на море на своей 68 сессии (28 мая - 6 июня 1997 г.) рассмотрел проект "Стандартные фразы для общения на море (Стандартные фразы)", подготовленный Подкомитетом по безопасности судовождения, и одобрил его рассылку настоящим циркуляром.

Комитет предложил государствам-членам и заинтересованным Международным организациям начать опытное использование Стандартных фраз, приведенных в настоящем документе. Апробирование, желательно в неанглоязычных регионах, следует проводить на судах, в морских учебных заведениях, организациях поиска и спасания, в гидрографических организациях, лоцманами, портовыми властями и другими вовлеченными в процесс общения на море сторонами и предполагающими в будущем использовать Стандартные фразы.

29 ноября 2001 года "Стандартные фразы ММО для общения на море" вступили в силу (Резолюция ММО А.918(22).

Стандартные фразы для общения на море составлены:

- для оказания помощи в целях обеспечения большей безопасности судовождения и управления судном;
- для стандартизации языка, используемого в общении при плавании, на подходах к порту, на водных путях, в гаванях и на судах.

Эти фразы не заменяют и не противоречат Международным Правилам по предупреждению столкновений судов в море 1972 года или специальным местным правилам, или рекомендациям ММО в отношении установления путей движения судов. Они также не заменяют Международный свод сигналов и не отменяют обычную практику радиотелефонного обмена.

Стандартные фразы для общения на море отвечают пересмотренным требованиям Конвенции ПДНВ-78 и СОЛАС-74 в отношении устного общения, более того, фразы охватывают общение по вопросам безопасности, изложенным в упомянутых Конвенциях. Знание, понимание и компетентность в употреблении фраз требуются пересмотренной Конвенцией ПДНВ-78 от вахтенных помощников капитана на судах валовой вместимостью 500 и более. Использовать эти фразы для общения следует как можно чаще, отдавая им предпочтение по сравнению с другими выражениями, сходными по смыслу. Именно эти фразы должны быть частью инструкций и наставлений составляемых для обучения и подготовки моряков.

Таким образом, эти фразы предполагается превратить в приемлемый язык, на основе английского, для устного обмена между представителями всех морских наций во многих различных случаях, количество которых в со-

временных условиях на море растет, когда есть сомнения в точном значении и переводе. С этой целью фразы основаны на знании основ английского языка, на упрощенной версии морского английского языка с намеренным снижением до приемлемого уровня грамматического, лексического и идиоматического разнообразия и стандартизацией структуры в целях выполнения функций Стандартных фраз, т.е. уменьшения непонимания в устном общении при обеспечении безопасности.

"Стандартные фразы ММО для общения на море" состоят из 4-х частей и одного дополнения.

Часть I - "Общие положения".

Часть II - "Глоссарий" (словарь).

Часть III - "Фразы для внешней связи".

В состав ее включены:

1. Связь при бедствии.
2. Связь при поиске и спасании.
3. Связь в случаях срочности.
4. Связь в целях обеспечения безопасности.
5. Лоцманская проводка.
6. Особые случаи при операциях с ледоколами и вертолетами.
7. Стандартные фразы, употребляемые в службе управления движением судов.
8. Фразы для общения с аварийными и обеспечивающими службами.

Часть IV - "Фразы для внутрисудовой связи".

Они включают:

Глава A - Оперативное управление судном.

Глава B - Безопасность на судне.

Глава C - Груз и обработка груза.

Глава D - Забота о пассажирах.

В ***Дополнение*** включены:

1. Стандартное сообщение о бедствии в ГМССБ.
2. Стандартное срочное сообщение в ГМССБ.
3. Стандартное сообщение о безопасности в ГМССБ.

Стандартные фразы подготовлены Международной морской организацией (ММО) с учетом опыта использования Стандартного морского навигационного словаря-разговорника и пожеланий мореплавателей и морских Администраций государств-членов ММО.

Обязательное знание Стандартных фраз требуется и контролируется Положениями Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДНВ-78) с поправками.

4.10. МЕЖДУНАРОДНЫЙ СВОД СИГНАЛОВ

INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS

Своды сигналов для мореплавателей стали издаваться с начала XIX века.

Первый Международный свод сигналов был составлен в 1855 году Комитетом, учрежденным Министерством торговли Великобритании. В этом Своде насчитывалось 70 тысяч сигналов и использовалось 18 флагов. Он был издан в 1857 году в двух частях: в первую часть входили общепринятые и международные сигналы, во вторую - только английские. Этот Свод применялся большинством морских государств.

Указанное первое издание Свода было пересмотрено в 1887 году новым Комитетом, созданным Министерством торговли Великобритании. Предложения Комитета были обсуждены представителями основных морских держав на Международной Конференции, состоявшейся в Вашингтоне в 1889 году. По результатам этого обсуждения в Свод были внесены значительные изменения, после чего он был издан в 1897 году.

Международная Конференция по радиотелеграфной связи, проходившая в Вашингтоне в 1927 году, рассмотрела предложения о новом пересмотре Свода и вынесла решение о подготовке его проекта на семи языках. Новое издание было подготовлено к 1930 году и принято Международной Конференцией по радиотелефонной связи, состоявшейся в Мадриде в 1932 году. Этот Свод состоял из двух томов: первый - для использования при сигнализации визуальными способами связи, а второй - для радиотелефонной связи. Свод предназначался главным образом для связи между судами и самолетами и для связи судов или самолетов с береговыми властями через береговые радиостанции. Определенная часть сигналов предназначалась для связи с судовладельцами, агентами, ремонтными мастерскими и т.д. На той же Конференции (1932 г.) был создан постоянный Комитет по Международному Своду сигналов, предназначенный для пересмотра и изменения Свода в случае необходимости, а также для того, чтобы давать разъяснения по вопросам использования Свода и рассматривать предложения по его модификации. Обязанности Секретариата постоянного Комитета были взяты на себя правительством Великобритании. Постоянный Комитет собрался только один раз, в 1933 году, внеся при этом некоторые поправки и дополнения в Свод.

В 1947 году Всемирная административная Конференция радиосвязи Международного союза электросвязи предложила передать Международный Свод сигналов в компетенцию Межправительственной морской консультативной организации (ММКО). В январе 1959 года первая Ассамблея ММКО решила принять на себя функции, осуществлявшиеся в то время постоянным Комитетом по Международному Своду сигналов. На второй Ассамблее, состоявшейся в 1961 году, был утвержден план всестороннего пересмотра Свода, направленный на удовлетворение современных требований. Для перера-

ботки Свода в ММКО был создан специальный подкомитет, в задачу которого входила подготовка нового Свода на девяти официальных языках: английском, греческом, испанском, итальянском, немецком, норвежском, русском, французском и японском.

В 1964 г. подкомитет закончил подготовку нового Свода с учетом рекомендаций 42 Конференции по охране человеческой жизни на море 1960 г., и рекомендации 22 Всемирной административной конференции радиосвязи 1959 г.

Пересмотренный Свод предназначен главным образом для поддержания связи в целях обеспечения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, особенно в случаях, когда возникают языковые трудности общения. Свод может быть применен для осуществления сигналопроизводства всеми способами связи, включая радиотелефон и радиотелеграф (использование последних осуществляется в соответствии с действующим Регламентом радиосвязи), что позволяет отказаться от отдельного радиотелефонного кода, а также от второго тома, предназначавшегося ранее для радиотелеграфных переговоров. Новый Свод построен на принципе, при котором каждый сигнал имеет завершенное смысловое значение. Это исключает необходимость составления сигнала по словам, что лежало в основе старого Свода. Географический раздел не был признан достаточно существенным и в новый Свод не включен. Указанные особенности позволили упростить Свод и значительно сократить его объем.

Первое издание Международного Свода сигналов (ММС - 1965) на русском языке вышло в свет в 1969 году.

Второе издание подготовлено на основе издания 1969 года, в которое включены все дополнения и изменения, принятые Комитетом по безопасности на море ММКО за период с 1969 г. по 1980 г.

Международный Свод сигналов предназначен для связи различными способами и средствами в целях обеспечения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, особенно в случаях, когда возникают языковые трудности общения. При составлении Свода было принято во внимание, что широкое применение радиотелефона и радиотелеграфа позволяет всегда, когда отсутствуют языковые трудности, осуществлять простую и эффективную связь открытым текстом.

Сигналы, используемые в Своде, состоят из:

a) однобуквенных сигналов, предназначенных для очень срочных, важных или часто употребляемых сообщений;

b) двухбуквенных сигналов, составляющих Общий раздел;

c) трехбуквенных сигналов, составляющих Медицинский раздел и начинающихся с буквы ***M***.

Каждый сигнал Свода имеет завершенное смысловое значение. Этот принцип проходит через весь Свод, в отдельных случаях с целью расширения значения основного сигнала используются цифровые дополнения. Цифровые дополнения, касающиеся связи, видов помощи и снабжения, а также указа-

ния направлений, используемые с основными сигналами Свода, сгруппированы в Таблицах цифровых дополнений.

Материал в Своде сведен в группы в соответствии с тематикой и для удобства разбора сигналов расположен в алфавитном порядке сигнальных сочетаний, которые помещены с левой стороны страниц перед значениями сигналов. Для облегчения набора сигналов некоторые из них повторяются в различных тематических группах; в этих случаях повторно используемые сигнальные сочетания приводятся в конце значения сигнала. Набор сигналов для передачи сообщений осуществляется с помощью слов-определителей, отображающих основную тему подготавливаемого сообщения. Например, если необходимо сообщить о пожаре, то словом-определителем будет слово "пожар". Если в сообщении, которое необходимо передать, имеется два или более слова, которые могут считаться определителями, то набор сигнала может осуществляться по любому из них. Например, если необходимо передать сообщение о бедствии и запросить помощь, то словами-определителями будут "бедствие" и "запрос помощи", по любому из которых может быть найден необходимый сигнал. Алфавитный указатель слов-определителей с указанием страниц, на которых следует искать необходимый сигнал, помещен в конце Свода.

Для передачи сигналов могут быть использованы следующие способы:

- флажная сигнализация; применяемые флаги приведены в начале и конце книги;
- световая сигнализация с использованием знаков Морзе;
- звуковая сигнализация с использованием знаков Морзе;
- связь голосом через мегафон или любое другое усилительное устройство;
- радиотелеграфная связь;
- радиотелефонная связь;
- сигнализация знаками Морзе с помощью флажков или руками.

Все сигналы, передаваемые с судна, считаются исходящими от капитана, а поступающие на судно - адресованными капитану, если в сообщении нет иного указания.

Опознавание производится с помощью позывных, которые распределяются между странами на основе международной договоренности. Поэтому позывной может служить для определения государственной принадлежности морского или воздушного судна.

Позывные могут быть использованы для двух целей:

1) при обращении или вызове станций;
2) при необходимости указать станцию или упомянуть ее в процессе переговоров.

МСС предусматривает сигналы: бедствия - аварии, несчастные случаи - повреждения, средства навигационного оборудования, маневрирование, метеорология - погода, система установления путей, связь, международные правила здравоохранения, медицинская помощь.

Согласно Правила 21 Главы 5 "Безопасность мореплавания" СОЛАС-74/88 наличие на борту морских судов откорректированного МСС обязательно.

ПОРЯДОК РАДИОТЕЛЕФОННЫХ ПЕРЕГОВОРОВ, СВЯЗАННЫХ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ

Прием сообщений, касающихся безопасности

Любое сообщение, которое вы слышите, если ему предшествует одно из нижеследующих слов, касается вопросов безопасности:

MAYDAY (МЭДЭ) - ***(бедствие)*** - означает, что морскому или воздушному судну или другому подвижному средству угрожает серьезная и близкая опасность и оно нуждается в немедленной помощи.

PAN - ***(срочность)*** - означает, что станция должна передать очень срочное сообщение, касающееся безопасности морского или воздушного судна или другого подвижного средства, или безопасности человека.

SECURITE (СЕКЮРИТЕ) - ***(безопасность)*** - означает, что станция начнет сейчас передавать сообщение, касающееся безопасности плавания, или важное метеорологическое предупреждение.

Если вы услышите эти слова, обратите особое внимание на сообщение и вызовите капитана или вахтенного помощника капитана.

Передача сообщения о бедствии

Применяется только тогда, когда требуется *немедленная помощь.*

Всегда, когда это возможно, применяйте открытый текст. Если могут возникнуть языковые трудности, пользуйтесь таблицами 2 и 3, предварив передачу кодовым словом *Interco*, обозначающим, что сообщение будет передано по Международному Своду сигналов.

Буквы и цифры произносите по таблице 1. Числа произносите цифра за цифрой.

Для указания бедствия:

1. Если возможно, подайте радиотелефонный сигнал тревоги (т.е. двухтональный сигнал) в течение от 30 сек. до 1 мин., но, если времени для передачи сигнала тревоги недостаточно, сообщения не задерживайте.
2. Передайте следующий сигнал бедствия:

Mayday Mayday Mayday This is …….(название или позывной судна, название или позывной судна, повторяемые три раза).

3. Затем посылайте сообщение о бедствии, содержащее:
   - Mayday, сопровождаемое названием или позывным судна;
   - местоположение судна;
   - характер бедствия;

– если необходимо, характер требуемой помощи и другую информацию, которая может облегчить спасательные работы.

Сигналы для передачи голосом (по радиотелефону или через усилительное устройство)

Кодовое слово	***Произношение***	***Значение***
Interco	ИНЕЭРКО	Далее следует (-ют) группа (-ы) по Международному Своду сигналов
Stop	СТОП	Точка (знак препинания)
Decimal	ДЭСИМАЛ	Знак десятичной дроби
Correction	КОРЭКШЭН	Аннулируйте мое последнее слово или группу. Далее следует правильное слово или группа.

Сигналы для передачи средствами световой сигнализации

$\overline{AA}\ \overline{AA}\ \overline{AA}$ и т.д. — Вызов незнакомой станции или сигнал общего вызова.
$\overline{EEEEEE}$ и т.д. — Сигнал ошибки.
$\overline{AAA}$ — Точка (знак препинания) или знак десятичной дроби.
$\overline{TTTT}$ и т.д. — Ответный сигнал.
T — Слово или группа приняты.

4.11. Руководство по контролю и управлению балластными операциями на судах в целях сведения к минимуму переноса вредных водных организмов и патогенов

Руководство принято Резолюцией ММО А.868(20) 27.11.97 года.

В нем ММО просит правительства предпринимать срочные меры по применению Руководства и его распространению в отрасли и использованию его как основы для любых мероприятий, проводимых с целью сведения к минимуму риска внесения вредных водных организмов и патогенов, и сообщать в КЗМС об опыте его применения.

Просит также КЗМС работать над завершением юридически обязательных положений по управлению балластными операциями в виде нового Приложения к МАРПОЛ-73/78.

Цели этого Руководства, выработанные при участии научных сотрудников и технических специалистов, оказать помощь правительствам и соответствующим властям, капитанам судов, операторам, судовладельцам, портовым властям и другим сторонам, заинтересованным в сведении к минимуму риска внесения вредных водных организмов и патогенов из балластной воды и осадков при обеспечении безопасности судов.

Руководство может применяться ко всем судам.

Для оказания помощи судам в применении предупредительных мероприятий, государствам порта следует информировать местных агентов и/или судно о районах и условиях, при которых прием балласта следует довести до минимума, такими как:

- районы со вспышками эпидемий, зараженные вредными организмами и патогенами или районы, в которых известны популяции вредных организмов и патогенов;
- районы с периодическим цветением фитопланктона (цветение вод: "красные приливы");
- районы вблизи отводов сточных вод;
- районы вблизи мест, где ведутся дноуглубительные работы;
- районы с турбулентным течением; и
- районы, известные застойными водами.

При приеме балласта должны прилагаться все усилия к тому, чтобы избежать попадания потенциально вредных водных организмов, патогенов, а также осадков, в которых могут быть такие организмы. Прием балластной воды следует довести до минимума или, когда это практически возможно, не принимать балласт в районах и обстоятельствах, таких как:

- районы, идентифицированные государством порта;
- темное время суток, когда донные организмы могут подняться к поверхности.

Применение процессов и процедур, связанных с балластной водой, по сути направлено на то, чтобы довести до минимума внесение вредных вод-

ных организмов и патогенов. Рекомендуется, чтобы на каждом судне с балластной водой был План, оказывающий помощь по сведению к минимуму переноса вредных водных организмов и патогенов. План составляется с целью обеспечения безопасных и эффективных процедур по проведению операций с балластной водой. План операций с балластной водой рекомендуется включать в судовую документацию по эксплуатации. Такой План, среди прочего должен отражать:

- соответствующие части данного Руководства;
- одобренную документацию, касающуюся обрабатывающего оборудования;
- перечень требуемых записей; и
- расположение возможных мест отбора проб.

В Плане проведения балластных операций должны быть указаны члены экипажа судна, ответственные за проведение операции по замене балластной воды в море.

4.12. Циркулярное письмо MSC/Circ/1021/MEPC/Circ/389 принято 7 марта 2002 г.

Предложения по выбору методов управления балластными операциями и удалением осадков при проектировании новых судов

В данном циркулярном письме дана информация о том, что балластная вода, используемая на судах для обеспечения безопасности и остойчивости, является одним из основных путей передачи и внесения чужеродных водных организмов и патогенов. Существование такой угрозы для окружающей водной среды было признано Конвенцией 1992 г. о биологическом многообразии, статьей 196 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и другими международными соглашениями, посвященными этим вопросам.

Проект международной конвенции по контролю и управлению операциями с балластными водами и удалением осадков, а также руководств по их применению разрабатываются для рассмотрения и принятия в 2003 г. Дипломатической конференцией. Основой для этих проектов является резолюция А.868(20) Руководство по контролю и управлению балластными операциями на судах в целях ведения к минимуму переноса вредных водных организмов и патогенов.

Было решено, что замену балластной воды в открытом море следует рассматривать как временное решение, а целью является выработка безопасных и более эффективных альтернативных способов обработки балластной воды, которые, в конечном счете, будут применяться вместо замены балластной воды, ввиду того, что будут проводиться более эффективным способом.

Комитет по безопасности на море на своей 74 сессии (май 2001 г.) и Комитет по защите морской среды на своей 47 сессии (март 2002 г.) подчеркнули необходимость учитывать при проектировании и строительстве новых судов методы управления балластными операциями и удалением осадков, отмечая в то же время, что будущая конвенция может требовать выработки планов управления балластными операциями как для новых, так и для существующих судов.

Было признано, что балластная вода, используемая на судах для обеспечения безопасности и остойчивости, является одним из основных путей передачи и внесения чужеродных водных организмов и патогенов. Хотя практика использования балластной воды существует во всем мире уже многие годы, интерес к балластной воде как к глобальной проблеме для окружающей среды был привлечен лишь в последнее время. Значение проблемы значительно возросло с развитием судоходства в мире и уменьшением продолжительности рейсов. 12 миллиардов тонн балластной воды перевозится в настоящее время на судах ежегодно. Научные исследования указывают на то, что ежедневно с балластной водой перевозится несколько тысяч организмов.

Поэтому при проектировании и строительстве новых судов подчеркивается необходимость учитывать методы управления балластными операциями и удалением осадков; в морской отрасли следует установить контакты для рассмотрения вопросов по проектированию.

В циркулярном письме указано, что управление балластными операциями и выбор методов для обеспечения управления следует считать одним из основных компонентов при проектировании судов.

Конструкция и установка водоотливной и осушительной системы должны быть такими, чтобы обеспечивать в максимальной степени простоту эксплуатации и обслуживания.

Конструкция балластных танков должна облегчать все виды управления балластными операциями.

Для всех видов операций с балластной водой и ее обработкой следует предусматривать установку регистрирующего оборудования. Данные оборудования должны быть легкодоступны для соответствующих властей.

Следует рассмотреть вопросы, связанные с дистанционным управлением данными о балластных операциях.

В оборудование должен быть встроен механизм, обеспечивающий быстрый анализ работы системы.

Для каждого судна следует составить План управления операциями с балластной водой. План должен дать руководящие указания по безопасному и эффективному применению разных методов контроля за балластной водой и разных методов ее обработки, которые считаются подходящими для конкретного судна.

В План управления операциями с балластной водой следует включать подготовку членов экипажа к процессам управления такими операциями, описание которых в нем предусматривается.

В конструкциях систем балластной воды следует особо учитывать возрастающую необходимость взятия проб с целью улучшения качества и обеспечения легкости взятия проб балластной воды и осадков таким образом, чтобы не входить в потенциально опасные помещения или в частично заполненные балластные танки.

Если замена балластной воды в море избрана как метод, то общая прочность конструкции судна и остойчивость должны быть достаточными для замены балластной воды в море во всех рейсах в балласте и при всех погодных условиях, за исключением тяжелых. Для руководства капитану в План управления балластными операциями следует внести информацию от судостроителя о максимально допустимых характеристиках волнения и зыби, при которых замена балластной воды в море может быть осуществлена безопасно.

Конструкция судна должна способствовать обеспечению легкости процесса замены балластной воды в море, путем снижения необходимости задействования других членов экипажа.

При проектировании судна следует рассматривать вопросы, возникающие вследствие замены балластной воды в море, включая остойчивость, прочность набора корпуса судна, перерезывающие силы, резонанс, ударную нагрузку, отводы в танках, удержание курса на волнении, погружение гребного винта, ограничения, вызванные недостаточной прочностью в разных частях судна при последовательном опустошении танков, а также соответствующее усиление конструкций, обеспечивающих безопасное проведение этой операции.

4.13. Международная Конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управление ими

The International Convention for the control and Management of Ships Ballast Water & Sediments

4.13.1. История создания и требования Конвенции

В настоящее время пока не существует международных правил по контролю над переносом и внесением вредных водных и патогенных организмов посредством водяного балласта судов.

Водяной балласт необходим для безопасной и эффективной эксплуатации современного судна, но в то же время он может представлять серьезную угрозу экологии, экономике и здоровью. Внесение нежелательных видов в новые экосистемы признано международным сообществом одной из угроз Мировому океану.

Результаты исследований показывают, что за время, достаточное для перехода морского судна из одного региона Европы в другой, например, из

Балтийского моря в Северное (3-4 дня), в водяном балласте переносится все сообщество планктона без существенных изменений. В трансатлантических рейсах (10-14 дней) численность организмов в водяном балласте снижается, но некоторые виды сохраняются и вполне способны для активной жизнедеятельности. Значительное увеличение тоннажа морского флота и сокращение времени перевозок нарушило существование биогеографических барьеров и во много раз повысило опасность переноса видов - вселенцев в новую среду обитания.

Участились случаи катастрофических "балластных" инвазий, вызвавших тяжелые экономические последствия. На предотвращение, сокращение и ликвидацию такого переноса вредных водных и патогенных организмов путем установления и осуществления правил контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими нацелена Международная конвенция и контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими.

Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими принята при согласии договаривающихся сторон на дипломатической конференции ММО в Лондоне в пятницу 13 февраля 2004 года.

На конференции присутствовали представители 74 государств, ассоциированный член Организации ММО и наблюдатели из 2-х межправительственных организаций и из 18 неправительственных международных организаций.

Конвенция вступит в силу по истечении 12 месяцев с того дня, когда ее сторонами станут не менее 30 государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 35% валовой вместимости судов мирового торгового флота.

Конвенция будет открыта для подписания в штаб-квартире ММО с 1 июня 2004 года по 31 мая 2005 года и после этой даты остается открытой для присоединения любого государства.

Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими делится на статьи и Приложение, которое включает в себя технические стандарты и требования в правилах о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими.

Правила контроля и управления судовым водяным балластом и осадками с целью предотвращения, преуменьшения и исключения переноса вредных водных организмов и патогенов являются неотъемлемой частью конвенции (Приложение 1 к ней) и состоят из 6 разделов и двух (пока) дополнений.

Правила содержат такие разделы:

A - общие положения;

B - требования относительно контроля и управления на судах;

C - специальные требования в особых районах;

D - дополнительные практические меры по управлению водяным балластом;

E - стандарты обработки водяного балласта;

F - требования к освидетельствованиям и выдаче свидетельств при управлении водяным балластом.

Правила также содержат типовую форму Международного свидетельства об управлении водяным балластом (Дополнение I) и типовую форму Журнала регистрации балластных операций (Дополнение II).

Общим принципом, примененным при разработке Правил и хорошо видным из содержания разделов, является принцип так называемого ***"двухуровневого регулирования"***. Первый уровень - это правила, выполняемые на судах, второй - требования к судам, установленные прибрежным судоходством.

Управление балластными водами означает механические, физические, химические или биологические процессы, как отдельные, так и комбинированные.

Конвенция применима к новым и существующим судам, которые предназначены для перевоза балластных вод.

Для того, чтобы соответствовать требованиям Конвенции, у каждого судна на борту должно быть действующее Свидетельство, План управления балластными водами и Журнал операций с балластными водами.

Предусмотрены 2 стандарта для "чистоты обработанных балластных вод":

D-1 Стандарт замены

продуктивность (эффективность) 95% объема замены; или
откачка трехкратного объема танка.

D-2 Стандарт представления

не больше 10 жизнеспособных организмов на $м^3$, больше чем 50 м; и
не больше чем 10 жизнеспособных организмов на миллилитр и больше чем 10 м; и
ограниченное число микробного индикатора.

Замена балластных вод может осуществляться последовательным методом, когда танки сначала опустошают и затем наполняются снова, или проточным методом, при котором танки переполняются перекачкой дополнительной воды. Процедура замены балластных вод должна происходить в "условиях открытого моря" не меньше 200 морских миль от ближайшего берега и на глубине не меньше 2000 метров.

Согласно национальному законодательству, некоторые страны уже сейчас требуют соответствия со Стандартом замены, если судно работает в их водах.

Из-за ограниченной биологической эффективности (продуктивности) Стандарт замены (D-1) должен рассматриваться как промежуточная мера.

Соответствие Стандарту представления (D-1) является достижимым только при использовании системы очистки (обработки). В общем, системы очистки, которые соответствуют стандарту D-2 должны быть одобрены Администрацией.

Дата введения требований для новых и существующих судов зависит от даты их постройки и объема балластных вод.

На каждом судне на борту должен быть и должен выполняться План контроля судовых балластных вод, одобренный Администрацией (Правило Б-1). План контроля судовых балластных вод особый для каждого судна и включает в себя детальное описание действий, предпринимаемых для выполнения требований и практик контроля судовых балластных вод.

На судне также должен быть Журнал операций с балластными водами (Правило Б-2) для регистрации принятых на борт балластных вод: процирку-лированных или очищенных, сброшенных в море. Также в Журнале регистрируется время сброса балластных вод в приемные сооружения и другие случайные сбросы.

Особые требования к контролю судовых балластных вод содержатся в Правиле В-3.

1. Судно, построенное до 2009 года:
   1.1. с объемом балластных вод от 1500 до 5000 кубических метров включительно, осуществляет управление балластными водами, которое отвечает по меньшей мере стандарту, описанному в Правиле D-1 или D-2 до 2014 года, а после этого оно отвечает по меньшей мере стандарту, описанному в правиле D-2;
   1.2. с объемом балластных вод менее 1500 или более 5000 кубических метров осуществляет управление балластными водами, которое отвечает, по меньшей мере, стандарту, описанному в правиле D-1 или D-2, до 2016, а после этого оно отвечает, по меньшей мере, стандарту, описанному в правиле D-2.
2. Судно, к которому применяется пункт 1, должно отвечать пункту 1 не позднее, чем при первом промежуточном освидетельствовании или освидетельствовании для возобновления свидетельств, в зависимости оттого, что происходит раньше, после годовщины поставки судна в год соответствия поставки судна стандарту, применимому к судну.
3. Судно, построенное в 2009 году или позднее, с объемом балластных вод менее 5000 кубических метров, осуществляет управление балластными водами, которое отвечает, по меньшей мере, стандарту, описанному в Правиле D-2.
4. Судно, построенное в 2009 году или позднее, но до 2012 года, с объемом балластных вод 1000 кубических метров или более, осуществляет управление балластными водами в соответствии с пунктом 1.2.
5. Судно, построенное в 2012 году или позднее с объемом балластных вод 5000 кубических метров или более, осуществляет управление балластными водами, которое отвечает, по меньшей мере, стандарту, описанному в Правиле D-2.

Технология очистки (обработки) основана на следующих принципах:

Фильтрация	- Параллельная сборка множества фильтровых элементов - Степень фильтрации до 100/50/20 m
Циклоническая сепарация	- Сепарация твердых частиц центробежной силой - Ускорение воды направлением внутреннего потока
УФ радиация	- Уничтожение или дезактивация патогенных организмов - Падение низкого давления в водяной системе
Теплообработка	- Постоянное нагревание или перегрев на короткое время - Нагрев балластных вод посредством охлаждающей воды главного двигателя и воздухонагнетателя
Добавки	- Уничтожение или дезактивация патогенных организмов - Применимы к большим объемам

Современная система очистки (обработки) использует сочетание этих методов. Стандартизированный одобренный процесс для систем очистки (обработки) еще не принят, но уже находится на рассмотрении в ММО. В него входят спецификации, относительно "ингредиентов" проб воды и процедур в лаборатории, где тестирования должны проходить.

Суда, которые используют метод замены, должны быть сконструированы с системой откачки, конструкцией танков, устройством переполнения.

С целью будущего применения систем очистки (обработки), должно рассматриваться "запасное место" в машинном отделении и достаточное снабжение мощностью.

Судам, соответствующим Стандартам балластных вод, присваивается дополнительный класс знака BWM с индексом, указывающим применяемый метод.

Цель Конвенции - предотвращение, снижение и в конечном счете ликвидация риска переноса вредных водных и патогенных организмов, которые используют балластные воды как центр жизнедеятельности.

Конференция также приняла 4 резолюции:

- Резолюция 1 - Будущая работа Организации, относительно Международной конвенции и контроле судовых балластных вод и осадков и управление ими.
- Резолюция 2 - Применение способов принятия решения при пересмотре стандартов, согласно Правилу Д-5.
- Резолюция 3 - Содействие и помощь техническому сотрудничеству.
- Резолюция 4 - Пересмотр приложения Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управление ими.

4.13.2. ДОПОЛНЕНИЕ 1
Форма международного свидетельства управления балластными водами
Международное свидетельство управления балластными водами

(печать) (Сторона)

Выдано в соответствии с положениями
Международной Конвенции о контроле судовых балластных вод
и осадков и управлении ими
(в дальнейшем упоминается как "Конвенция")
в соответствии с постановлениями властей государства
……
(название Стороны)
……
(уполномоченное лицо или организация)

Если свидетельство предварительно выдано, это Свидетельство заменяется на датированное Свидетельство.

Подробные сведения судна[1]

Название судна …….

Регистровый номер или позывной сигнал…….

Порт приписки …….

Валовая вместимость …….

Идентификационный номер ММО …….

Детали управления балластными водами

Тип управления балластными водами ……..

Дата установления ……..

Имя судовладельца …….

[1] Альтернативно, подробные сведения судна могут помещаться горизонтально в колонки

[2] В соответствии с резолюцией А.600(15) - семизначный опознавательный идентификационный номер ММО, эта информация может включаться добровольно.

…….

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1) что судно освидетельствовано в соответствии со Статьей 9 Конвенции; и

2) что освидетельствования показывает, что управление балластными водами на судне соответствует положениям Приложения Конвенции.

Выдано в …….

(Место выдачи свидетельства)

…… ……..

(Дата выдачи) *(Подпись уполномоченного лица, выдаваемого свидетельство)*

(Печать властей)

APPENDIX I

Form of International Ballast Water Management Certificate
INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE

(Official seal) *(Party)*

Issued under the provisions of the
International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments

(Hereinafter referred to as "the Convention")

under the authority of the Government of

……

(name of the Party)

by

……

(person or organization authorized)

When a Certificate has been previously issued, this Certificate replaces the certificate dated

Particulars of ship[1]

Name of ship	……
Distinctive number or letters	……
Port of registry	……
Gross Tonnage	…….
IMO number	……

Details of Ballast Water Management

Type of Ballast Water Management used	……
Date installed	……
Name of manufacturer	…….

[1] Alternatively, the particulars of the ship may placed horizontally in boxes/

[2] In accordance with resolution A.600(15) - IMO ship identification number scheme, this information may be included voluntarily.

……..

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1) That the ship has been surveyed in accordance with Article 9 of the Convention; and

2) That the shows that Ballast Water Management on the ship complies with the Annex to the Convention.

Issued at ……
(Place of issue of certificate)

…….. ……
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

4.13.3. ДОПОЛНЕНИЕ II

ФОРМА ЖУРНАЛА ОПЕРАЦИЙ С БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О КОНТРОЛЕ СУДОВЫХ БАЛЛАСТНЫХ ВОД И ОСАДКОВ И УПРАВЛЕНИИ ИМИ

Название судна _____ Идентификационный номер ММО_____
Судовладелец _____ Тип _____
Валовая вместимость _____ Позывной сигнал _____
Флаг _____
Есть ли на борту План управления балластными водами? _____
Общий объем балластных вод _____
Период От: _____ До: _____

Диаграмма судна, показывающая балластные танки:

1. Вступление.

В соответствии с Правилом B-1 Приложения по Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими, должна производиться запись каждой операции с балластными водами, включая сбросы в море и в приемные сооружения.

2. Балластные воды и управление балластными водами.

Балластная вода - это вода с ее взвесью, взятая на борт судна для контроля дифферента, крена, осадки, остойчивости судна. Управление балластными водами должно осуществляться в соответствии с одобренным планом управления балластными водами.

3. Записи в Журнале операций с балластными водами.

3.1. Записи в Журнале операций с балластными водами должны производиться в каждом из следующих случаев:

а) Когда балласт берется на борт:
- дата, время и место принятия на борт (порт или широта, долгота), глубина, если вне порта;
- приблизительный расчетный объем принятой воды в $м^3$;
- подпись ответственного лица за операцию.

б) Когда балластные воды сбрасываются:
- дата, время и место сброса (порт или широта/долгота);
- приблизительный расчетный объем сброшенной воды в $м^3$ - оставшийся объем в $м^3$;
- выполнялся ли одобренный план управления балластными водами до сброса;
- подпись ответственного лица за операцию.

c) Когда балластные воды сбрасываются в приемные сооружения:
- дата, время и место принятия на борт;
- дата, время и место сброса балласта;
- порт или портовое сооружение;
- приблизительный/расчетный объем сброшенной воды в $м^3$;
- выполнялся ли одобренный план управления балластными водами до сброса;
- подпись ответственного лица за операцию.

d) Аварийные или другие случайные сбросы балластных вод:
- место, когда это произошло;
- порт или место нахождения судна, когда это произошло;
- приблизительный/расчетный объем сброшенной балластной воды;
- обстоятельства сброса, утечки или потери, причины и основные замечания;
- выполнялся ли одобренный план управления балластными водами до сброса;
- подпись ответственного лица за операцию.

3.2. Расписка о сбросе.

Капитан судна, судовладелец или другое лицо, ответственное за судно, должны получить от оператора портовых приемных сооружений расписку о сбросе или свидетельство, определяющее приблизительный/расчетный объем сброшенной воды. Расписка или свидетельство должно храниться на борту судна с журналом операций с балластными водами 2 года.

3.3. Объем балластных вод.

Объем балластных вод на борту должен измеряться в $м^3$. Журнал операций с балластными водами содержит много ссылок на приблизительный/расчетный объем балластных вод. Это означает, что точность объема балласта остается вопросом для рассмотрения.

APPENDIX II

FORM OF BALLAST WATER RECORD BOOK

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF FIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS

Vessel Name _____ IMO Number _____
Owner _____ Type _____
Gross tonnage _____ Call sign _____
Flag _____
Ballast Water Management Plan on board? _____
Total ballast water capacity _____
Period From: _____ To _____

Diagram of ship indication ballast tanks:

1. Introduction

In accordance with Regulation B-1 of the Annex to the International Convention for the Control and Ship's Ballast Water and Sediments, a record is to be kept of each ballast water operation. This includes discharges at sea and to reception facilities.

2. Ballast water and ballast water management:

Ballast water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, or stresses of a ship. Management of ballast water be in accordance with an approved ballast water management plan.

3. Entries in the Ballast Water Management Record Book

3.1. Entries in the Ballast Water Management Record Book shall be made on each of the following occasions:

(a) When ballast is taken on board:
  (i) Data, time and location of uptake (port or lat/long), depth if outside port.
  (ii) Estimated volume of uptake in m^3.
  (iii) Signature of the officer in charge of the operation.

(b) When ballast water is discharged:
  (i) Data, time and location of discharge (port or lat/long).
  (ii) Estimated volume discharged in m^3 + remaining volume in m^3.
  (iii) Whether approves ballast water management plan had been implemented prior to discharged.
  (iv) Signature of the officer in charge of the operation.

(c) When ballast water is discharged to a reception facility:

(i) Data, time and location of uptake.

(ii) Data, time and location of discharge.

(iii) Port of facility.

(iv) Estimated volume discharged in $m^{3.}$

(v) Whether approves ballast water management plan had been implemented prior to discharged.

(vi) Signature of the officer in charge of the operation.

(d) Accidental or other exceptional discharges of ballast water:

(i) Time of occurrence.

(ii) Port or position of the ship at time of occurrence.

(iii) Estimated volume of ballast discharged.

(iv) Circumstances of discharge, escape or loss, the reason therefore and general remarks.

(v) Whether approves ballast water management plan been implemented prior to discharged.

(vi) Signature of the officer in charge of the operation.

3.2. Receipts

The master, owner, operator or other person in charge of the ship should obtain from the operator of port reception facilities a receipt or, certificate specifying the estimated volume of ballast water discharged. The receipts or certificates must be kept on board the ship with the Ballast Water Management Record Book for two years.

3.3. Volume of ballast water

The volume of ballast water onboard should be estimated in m^3. The Ballast Water Management Record Book contains many references to estimated volume of ballast water. It is recognized that the accuracy of estimating volumes of ballast is left to interpretation.

4.13.4. ЗАНЕСЕНИЕ В ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

Код журнала операций и номера пунктов

(A) Прием балласта

1. Время.
2. Место принятия: порт или широта/долгота + глубина, если находится вне порта.
3. Указать танки/трюма.
4. Объем принятого балласта (единицы измерения = $м^3$).

(B) Сброс балласта

1. План управления балластными водами выполнен
   .1 Способ очистки (обработки)
   .2 Объем очищенных балластных вод
2. Если управление балластными водами требует замены балластных вод:
   .1 Способ замены
   .2 Процент замененных балластных вод или относительный объем
   .3 Место нахождения (широта/долгота)
3. Указать танки/трюма, из которых необходимо сбросить
4. Время
5. Место нахождения сброса (широта/долгота)
6. Объем сброса (единицы измерения = $м^3$) + оставшийся объем
7. Причины, если управление балластными водами не выполнено

(C) Сброс балласта у оговоренных берегов (береговых приемных сооружений)

1. Время
2. Расположение приемных сооружений
3. Приблизительный/расчетный объем сброшенной балластной воды в приемные сооружения

(Д) Аварийные или другие случайные сбросы балластных вод

1. Время, когда это произошло
2. Место или местонахождение судна, когда это произошло
3. Приблизительный/расчетный объем сброшенной балластной воды
4. Выполнялся ли одобренный план управления балластными водами до сброса
5. Обстоятельства сброса или утечки и основные замечания

(E) Дополнительные процедуры и основные замечания

Пример:

Название судна: M/V Eversail
Офиц. Номер XXXXX

Дата	Код	Пункт	Запись операций/подпись ответственного лица	
1/15/00	C	1	1845	
		2	Порт Лос-Анжелос	
		3	1000 м^3	Д. Смит
1/18/00	B	1	Да	
		1.1	Сепарация и Радиация (ультрафиолет)	
		1.2	1100 м^3	
		3	форпик, афтпик, и 5 на левом борту	
		4	1125	
		5	Порт Нью Орлеан	
		6	1200 м^3	К. Лонг

RECORD OF BALLAST WATER OPERATIONS

Record Book Code and Item numbers

(A) Ballast uptake

1. Time
2. Location of uptake: port or lat/long + depth if outside port
3. Identify tanks/holds
4. Volume of uptake (units = m^3)

(B) Ballast discharge

1. Ballast management plan was implemented
   - .1 Method of treatment
   - .2 Volume of ballast water treated
2. If ballast water management involves ballast water exchange
   - .1 Method: empty-refill or flow-through
   - .2 Percent of ballast water exchanged or relative flow through
   - .3 Location of exchange (lat/long)
3. Identify tanks/holds to be discharged
4. Time
5. Location of discharge: port or lat/long
6. Volume of discharge (units = m^3) + remaining volume
7. Reason if ballast water management plan WAS NOT implemented

(C) Ballast discharged at an approved shore based ballast water reception facility

1. Time
2. Location of reception facility
3. Estimated volume discharged to facility

(D) Accidental or other exceptional discharges of ballast water

1. Time of occurrence
2. Place or position of vessel at time of occurrence
3. Estimated volume of discharge
4. Had ballast water plan been implemented prior to discharge
5. Circumstances of discharge or escape, the reason therefore and general remarks

(E) Additional Operational Procedures and General Remarks

Example:

Name of Ship: M/V Eversall
Official Number XXXXX

Date	Code	Item	Record of operations/signature of officers in charge	
1/15/00	C	1	1845	
		2	Port of Los Angeles	
		3	1000 m^3	J. Smith
1/18/00	B	1	Yes	
		1.1	Separation and UV	
		1.2	1100 m^3	
		3	forepeak, aftpeak, and 5 P wing	
		4	1125	
		5	Port of New Orleans	
		6	1200 m^3	K. Long

4.13.5. РЕГИСТРАЦИЯ ОПЕРАЦИЙ С БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

ОБРАЗЕЦ СТРАНИЦЫ ЖУРНАЛА
ОПЕРАЦИЙ С БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

Название судна ……...

Отличительный номер или позывной сигнал ……..

Дата	Пункт (номер)	Регистрация операций/подпись ответственных лиц командного состава

Подпись капитана _____

SAMPLE BALLAST WATER MANAGEMENT RECORD BOOK PAGE

Ship's Name …….

IMO No. ……..

Date	Code	Item	Record of operations/signature of officers in charge

5. КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ УКРАИНЫ (выдержки, применимые ко всем судам мирового морского флота)

5.1. Общие положения

Кодекс торгового мореплавания (КТМ) Украины вступил в силу 23 мая 1995 года. Он регулирует отношения, которые возникают из торгового мореплавания.

Под торговым мореплаванием в настоящем Кодексе понимается деятельность, связанная с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, рыбных и других морских промыслов, разведки и добычи полезных ископаемых, выполнение буксирных, ледокольных и спасательных операций, прокладывание кабеля, а также для других хозяйственных, научных и культурных целей.

Деятельность, которая входит в понятие "торговое мореплавание", могут осуществлять субъекты предпринимательской деятельности, во владении, использовании или распоряжении которых имеются суда, при наличии у них специального разрешения (лицензии) на эту деятельность, выданного в соответствии с действующим законодательством Украины.

Государство осуществляет регулирование торгового мореплавания через Министерство транспорта Украины и соответствующие центральные органы исполнительной власти.

В соответствии с настоящим Кодексом, другими актами действующего законодательства и международными договорами Украины Министерство транспорта Украины в пределах своей компетентности утверждает правила, инструкции и другие нормативные документы по вопросам торгового мореплавания, которые являются обязательными для всех юридических и физических лиц.

Правила перевозки грузов, пассажиров и багажа разрабатываются при участии заинтересованных министерств и ведомств Украины и утверждаются Министерством транспорта Украины.

Правила перевозки почты утверждаются Министерством транспорта Украины, согласовываются с Министерством связи Украины.

Правила перевозки в прямом, смешанном и прямом водном сообщении утверждаются Министерством транспорта Украины.

Специальные правила эксплуатации рыболовных судов утверждаются Департаментом рыбного хозяйства Украины.

К гражданским, административным, хозяйственным и другим правоотношениям, которые возникают из торгового мореплавания и не урегулированы настоящим Кодексом, соответственно применяются правила гражданского, административного, хозяйственного и иного законодательства Украины.

Включение в договоры, предусмотренные настоящим Кодексом, условий о применении иностранного законодательства и обычаев торгового мо-

реплавания допускается в случае, когда стороны могут согласно данному Кодексу отступить от его правил.

Правила настоящего Кодекса распространяются:

- на морские суда - во время их следования, как морскими путями, так и реками, озерами, водохранилищами и другими водными путями, если специальным законодательством или международными договорами Украины не установлено иное;
- на суда внутреннего плавания - во время их следования морскими путями, а также реками, озерами, водохранилищами и другими путями во время осуществления перевозки с заходом в иностранный морской порт.

Правила настоящего Кодекса не распространяется на суда, плавающие под военно-морским флагом Украины.

Для морских военных перевозок правила настоящего Кодекса применяются в части, не предусмотренной специальным законодательством, которое регулирует эти перевозки.

К перевозкам в прямом, смешанном и прямом водном сообщении, которые осуществляются с участием морского транспорта, правила настоящего Кодекса применяются в указанных в нем случаях, а также в части, не предусмотренной специальным законодательством, которое регулирует такие перевозки.

Суда Украины могут находиться во всех формах собственности, если иное не предусмотрено законодательными актами Украины.

Ядерное судно может находиться только в государственной собственности.

Торговое судно в настоящем Кодексе означает самоходное или несамоходное плавучее сооружение, которое используется:

1) для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыболовного или другого морского промысла, разведки и добычи полезных ископаемых, спасания людей и судов, которые терпят бедствие на море, буксировки других судов и плавучих объектов, производства гидротехнических работ или подъема имущества, затонувшего в море;
2) для несения специальной государственной службы (охрана промыслов, санитарная и карантинная служба, защита моря от загрязнения и др.);
3) для научных, учебных и культурных целей;
4) для спорта;
5) для иных целей.

Рыболовное судно в настоящем Кодексе - это любое торговое судно, которое используется для рыболовного или другого морского промысла. Орудия промысла являются неотъемлемой частью рыболовного судна, в связи с чем морские происшествия, связанные с повреждением орудий промыс-

ла рыболовного судна другими судами, классифицируются как столкновение судов в море.

Ядерное судно в настоящем Кодексе - это судно, которое оборудовано ядерной энергетической установкой.

Судно должно иметь свое название. Название судна присваивает владелец. Любому судну, которое имеет оборудование связи, присваивается позывной сигнал, а также в зависимости от его технической оснащенности - идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой радиостанции.

Порядок присвоения судну названия и идентификационного номера судовой станции спутниковой связи определяется Министерством транспорта Украины.

Порядок присвоения судну позывного сигнала, номера избирательного вызова судовой радиостанции определяется Министерством связи Украины.

Технический надзор за морскими судами, независимо от формы собственности и его собственника, и их классификации осуществляется классификационным обществом, выбранным судовладельцам.

Классификационное общество осуществляет технический надзор за:

1) пассажирскими, наливными судами, судами, предназначенными для перевозки опасных грузов, а также буксирами, независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости;
2) самоходными судами, не указанными в пункте 1 настоящей статьи, мощностью главных двигателей 55 кВт и больше;
3) судами, не указанными в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, валовой вместимостью 80 и больше.

Технический надзор за судами, которые не подлежат надзору классификационным обществом, в зависимости от валовой вместимости и мощности главного двигателя осуществляется в порядке, определенном Кабинетом Министров Украины.

Надзор за использованием на судах требований международных договоров Украины осуществляется классификационным обществом по поручению Кабинета Министров Украины.

Судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни и окружающей природной среды.

Украинские суда, технический надзор за которыми осуществляет классификационное общество, подлежат регистрации в Государственном судовом реестре Украины.

Украинские суда, которые не подлежат регистрации в Государственном судовом реестре Украины, регистрируются в Судовой книге Украины.

Судно, зафрахтованное по договору бербоут-чартера (статья 203 настоящего Кодекса) по заявлению фрахтователя может быть временно, но не более срока действия договора, зарегистрировано в Государственном судовом реестре Украины или в Судовой книге Украины, если на момент фрахто-

вания оно не было внесено в судовой реестр другого государства и, если такое судно внесено в судовой реестр другого государства, но запись, сделанная в судовом реестре этого государства, приостановлена, о чем судовладелец должен представить соответствующий сертификат.

В случае, когда в другом государстве разрешено внесение судна в несколько судовых реестров, от этого требования можно отказаться.

Порядок ведения Государственного судового реестра Украины и Судовой книге Украины устанавливается Кабинетом Министров Украины.

Правовое положение экипажа судна, которое плавает под флагом Украины, а также отношения между членами экипажа, которые принимают участие в эксплуатации данного судна, между членами экипажа этого судна и судовладельцем определяется действующим законодательством Украины.

В экипаж судна входят капитан, другие лица командного состава и судовая команда.

К командному составу судна, кроме капитана, относятся: помощники капитана, судовые механики, электромеханики, радиоспециалисты, судовой врач, боцман. К командному составу судовладелец может отнести других судовых специалистов.

Минимальный состав экипажа, при котором допускается выход в море, устанавливается Министерством транспорта Украины (Департаментом рыбного хозяйства Украины) в зависимости от типа, района плавания, назначения судна и в соответствии с действующим законодательством Украины.

На занятие должностей капитана и других лиц командного состава допускаются лица, которые имеют соответствующие знания, установленные Положением о званиях лиц командного состава морских судов и порядком их присвоения, которые утверждаются Кабинетом министров Украины.

Присвоение званий удостоверяется выдачей дипломов или квалификационных свидетельств после успешной сдачи экзаменов в государственной квалификационной комиссии.

Лишение знания и изъятие диплома или квалификационного свидетельства допускается только по решению суда.

На занятие должностей командного состава, для которых не предусмотрено присвоение званий, а также членов судовой команды допускаются лица, которые имеют выданные в установленном порядке соответствующие документы, которые подтверждают их квалификацию, необходимую для выполнения обязанностей на судне.

5.2. Морские перевозки

Условия морской перевозки грузов определяются договором.

Морские перевозки для государственных потребностей осуществляются в порядке, установленном действующим законодательством Украины.

Перевозчики и грузовладелец, в случае необходимости осуществления систематических перевозок грузов, могут заключать долгосрочные договоры по организации морских перевозок.

По договору морской перевозки груза перевозчик или фрахтователь обязуется перевезти доверенный ему отправителем груз из порта отправления в порт назначения и сдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется оплатить за перевозку установленную плату.

Фрахтователем признаются лица, которые заключили между собой договор фрахтования судна (чартер).

Договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме.

Документами, которые подтверждают наличие и содержание договора морской перевозки груза, являются:

1) рейсовый чартер - если договор предусматривает условия предоставления для перевозки всего судна, его части или отдельных помещений;
2) коносамент - если договор не предусматривает условия, указанные в пункте первом настоящей статьи;
3) другие письменные доказательства.

Правоотношения между перевозчиком и получателем груза определяются коносаментом. Условия договора морской перевозки, не изложенные в коносаменте, обязательны для получателя, если в коносаменте сделана ссылка на документ, в котором они изложены.

После приема груза к перевозке перевозчик груза, капитан или агент перевозчика обязан выдать отправителю коносамент, который является доказательством приема перевозчиком груза, указанного в коносаменте.

Перевозчик может выдать иной, чем коносамент документ на подтверждение полученного груза для перевозки. Такой документ является первостепенным доказательством заключенного договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он указан в этом документе.

В коносаменте указывается:

1) наименование судна, если груз принят к перевозке на определенном судне;
2) наименование перевозчика;
3) место приема или погрузки груза;
4) наименование отправителя;
5) место назначения груза или, при наличии чартера, место назначения или направления судна;

6) наименование получателя груза (именной коносамент) или указание, что коносамент выдан "по приказу отправителя", или наименование получателя с указанием, что коносамент выдан "по приказу получателя" (ордерный коносамент) или указанием, что коносамент выдан на предъявителя (коносамент на предъявителя);
7) наименование груза, его маркировка, количество мест или количество и/или мера (масса, объем), а в необходимых случаях данные о внешнем виде, состоянии и особых свойствах груза;
8) фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи или указание, что фрахт должен быть оплачен согласно условиям, изложенным в рейсовом чартере или ином документе, или указание, что фрахт полностью оплачен;
9) время и место выдачи коносамента;
10) количество составленных экземпляров коносамента;
11) подпись капитана или иного представителя перевозчика.

Перевозчик обязан выдать отправителю по его желанию несколько экземпляров коносамента тождественного содержания, причем в каждом из них отмечается количество составленных экземпляров коносамента. После выдачи груза по одному из экземпляров коносамента остальные экземпляры утрачивают силу.

Коносамент передается с соблюдением следующих правил:

1) именной коносамент может передаваться по именным передаточным надписям или в другой форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования;
2) ордерный коносамент может передаваться по именным или бланковым передаточным надписям;
3) коносамент на предъявителя может передаваться путем простого вручения.

Груз размещается на судне по усмотрению капитана, но не может быть помещен на палубе без письменного согласия отправителя, за исключением грузов, перевозка которых на палубе допускается в соответствии с действующими правилами и обычаями.

Перевозчик несет ответственность за правильное размещение, крепление и сепарацию грузов на судне. Указания перевозчика относительно загрузки, крепления и сепарации груза обязательны для юридических и физических лиц, которые выполняют грузовые работы.

Сталийное время.

Срок, в течение которого груз должен быть погружен на судно или выгружен с судна (сталийное время), определяется соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения - нормами, принятыми в порту погрузки (выгрузки).

Контрсталийное время.

Соглашением сторон может быть установлено дополнительное после истечения срока погрузки (выгрузки) время ожидания судном окончания грузовых работ (контрсталийное время) и размер оплаты перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени (демередж), а также вознаграждение за окончание погрузки (выгрузки) до конца сталийного времени (диспач).

При отсутствии соглашения сторон, предусмотренного частью первой настоящей статьи, продолжительность контрсталийного времени и размер оплаты перевозчику за простой, а также размер вознаграждения отправителю или фрахтователю за досрочное окончание погрузки (выгрузки) определяются в соответствии со сроками и ставками, принятыми в соответствующем порту.

При отсутствии указанных ставок размер платы за простой определяется расходами на содержание судна и экипажа, а вознаграждение за досрочное окончание погрузки (выгрузки) начисляется в половинном размере платы за простой.

Сверхконтрсталийное время.

Во время погрузки судна в случае окончания контрсталийного времени перевозчик имеет право взыскать принесенные ему дальнейшей задержкой судна убытки и отправить судно в рейс, если даже весь обусловленный груз не погружен на судно по причинам, не зависящим от перевозчика. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

Прием груза в случае задержки судна под погрузкой.

В случае предоставления для перевозки груза всего судна капитан не вправе отказаться от приема груза, доставленного до окончания сталийного или контрсталийного времени, если стороны договорились об этом, даже если прием и укладка груза могут задержать судно свыше установленного срока. За каждый лишний день задержки судна сверхконтрсталийного времени отправитель обязан возместить перевозчику причиненные убытки.

Каждая из сторон вправе отказаться от договора морской перевозки груза без возмещения другой стороне связанных с этим убытков в тех случаях, которые возникли до отхода судна из порта:

1) военных или иных действий, которые могут угрожать опасностью захвата судна или груза;
2) блокады порта отправления или назначения;
3) задержания судна по распоряжению властей по причинам, не зависящим от сторон договора;
4) привлечения судна для специальных надобностей государства;
5) запрета руководством порта вывоза из порта отправления или ввоза в порт назначения груза, предназначенного для перевозки.

Случаи, предусмотренные в пунктах 5 настоящей статьи не могут служить основанием для отказа от договора морской перевозки груза без возме-

щения другой стороне убытков, если задержка предвидится кратковременной.

В случаях, предусмотренных в настоящей статье, перевозчик не несет расходов, связанных с выгрузкой.

Договор морской перевозки груза прекращается без отказа сторон и без обязанности одной возмещать другой причиненные прекращением договора убытки, если после заключения договора и до отхода судна из места погрузки вследствие обстоятельств, независящих от сторон:

1) судно погибнет или будет насильственно захвачено;
2) судно будет признано непригодным для плавания;
3) погибнет груз, индивидуально определенный;
4) погибнет груз, определенный природными признаками, после сдачи его для погрузки, а отправитель не успеет сдать другой груз вместо погибшего.

Договор морской перевозки грузов прекращается вследствие указанных обстоятельств и во время рейса, причем перевозчику принадлежит фрахт пропорционально фактической дальности перевозки, исходя из количества спасенного и сданного перевозчиком груза.

Груз выдается в порту назначения:

1) по именному коносаменту - получателю, указанному в коносаменте, или лицу, которому коносамент был передан по именной передаточной надписи или в другой форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования;
2) по ордерному коносаменту - отправителю или получателю в зависимости от того, составлен коносамент "по приказу отправителя" или "по приказу получателя", а в случае наличия в коносаменте передаточных надписей лицу, указанному последним из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью;
3) по коносаменту на предъявителя - предъявителю коносамента.

Во время приема груза получатель обязан возместить расходы, понесенные перевозчиком за счет груза, внести плату за простой судна в порту выгрузки, а также оплатить фрахт и плату стоянки в порту погрузки, если это предусмотрено в коносаменте или другом документе, на основании которого перевозился груз, а в случае общей аварии - внести аварийный взнос или предоставить должное обеспечение.

Перевозчик может не выдавать груз до уплаты сумм или предоставления обеспечения, указанных в части первой настоящей статьи.

Право задержания груза перевозчик сохраняет в случае сдачи его на склад, который не принадлежит получателю, при условии уведомления о таком праве владельца склада.

Получатель и перевозчик имеют право (каждый) требовать до выдачи груза, осмотра и/или проверки его количества. Вызванные этим расходы несет тот, кто потребовал осмотра груза и проверки его количества.

Если во время приема груза, который перевозится по коносаменту, получатель письменно не заявил перевозчику о недостаче или повреждении груза, то считается, если иное не будет доказано, что получатель получил груз согласно условиям коносамента. Если груз был осмотрен и проверен получателем вместе с перевозчиком, то получатель может не делать указанного в первой части настоящей статьи заявления.

В случае, если утрата, недостача или повреждение не могли быть выявлены обычным способом приема груза, то заявление перевозчику может быть сделано получателем в течение трех суток после приема груза.

Все положенные перевозчику платежи оплачиваются отправителем груза (фрахтователем).

В случаях, предусмотренных договором отправителя (фрахтователя) с перевозчиком, а при перевозке в каботаже - действующими на морском транспорте национальными правилами, допускается перевод обязательств по платежам на получателя.

Получатель обязан при приеме груза оплатить перевозчику, если это не было сделано ранее грузоотправителем (грузополучателем), положенный фрахт, внести плату за простой, возместить указанные перевозчиком расходы, связанные с грузом, а в случае общей аварии - внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.

Перевозчик может не выдавать груз до выплаты сумм или предоставления обеспечения, указанных в части третьей настоящей статьи.

Если стоимость погруженного груза не покрывает фрахта и других расходов перевозчика по грузу, а отправитель не внес полностью фрахт перед отходом судна и не предоставил дополнительного обеспечения, перевозчик имеет право до отхода судна разорвать договор и требовать оплатить ему половину обусловленного фрахта, платы за простой, если он имел место, а также возмещение других понесенных перевозчиком расходов по грузу. Выгрузка такого груза осуществляется за счет отправителя.

Перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли не по его вине, в том числе, в результате:

1) действия непреодолимой силы;
2) возникновения опасностей и случайностей на море и в других судоходных водах;
3) пожара, который возник не по вине перевозчика;
4) спасания людей, судов, грузов;
5) действий или распоряжений властей (задержание, арест, карантин и т.д.);
6) военных действий, террористических актов, народных волнений;
7) действий или упущений отправителя или получателя;
8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли, которая не превышает, однако, установленных норм;

9) незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза или сплотки леса в плоту;
10) недостаточной или неясной маркировки груза;
11) забастовок или иных обстоятельств, которые явились причиной остановки или ограничения работы полностью или частично;
12) действий по предупреждению загрязнения окружающей природной среды.

Ответственность перевозчика по настоящей статье возникает с момента приема груза к перевозке и заканчивается в момент его выдачи.

Действительная стоимость утраченного груза и груза, которого не достает, определяется по ценам порта назначения на время, когда туда пришло или должно было прийти судно, а при невозможности определить эти цены - по ценам порта и времени отправки груза, увеличенным на сумму расходов, связанных с перевозкой.

Из возмещения за утраченный, поврежденный груз и груз, которого не достает, вычитаются расходы, связанные с перевозкой груза (оплата фрахта, пошлины и так далее), которые должны были быть произведены грузовладельцем, но вследствие недостачи или повреждения груза произведены не были.

За простой судна в результате не предъявления или несвоевременного предъявления груза, задержки разгрузочно-погрузочных работ, которые проводятся средствами отправителя или получателя груза, либо других задержек по вине отправителя или получателя груза, ответственность несет отправитель или получатель груза в соответствии с договором морской перевозки груза.

Штраф за контрсталийное время судов взыскивается в бесспорном (безакцептном) порядке после передачи отправителю или получателю груза расчета сталийного времени и суммы штрафа.

По договору фрахтования судна на определенное время судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить судно фрахтователю для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания на определенный срок.

Предоставленное фрахтователю судно может быть укомплектовано экипажем (тайм-чартер) или не снабжено и не укомплектовано экипажем (бербоут-чартер).

Субаренда.

Фрахтователь может в пределах прав, которые предоставляются ему по договору фрахтования судна на определенное время, заключить от своего имени самостоятельный договор фрахтования судна с третьим лицом. Заключение такого договора не освобождает фрахтователя от выполнения договора, заключенного им с судовладельцем.

5.3. Морское страхование

По договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) в случае наступления предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая) возмещать страхователю или другому лицу, в пользу которого заключен договор, понесенные убытки.

Наличие в содержании договора морского страхования могут быть доказаны исключительно письменными доказательствами.

Объектом морского страхования может быть любой связанный с мореплаванием имущественный интерес, как то: судно, в том числе и которое строится ; груз, фрахт, плата за проезд, арендная плата, ожидаемая от груза прибыль и требования, которые обеспечиваются судном, грузом и фрахтом, заработная плата, иные виды вознаграждения капитана, других лиц судового экипажа, гражданская ответственность судовладельца и перевозчика, а также риск, принятый на себя страховщиком (перестрахование).

Объект страхования должен быть указан в договоре морского страхования.

В случае заключения договора страхователь обязан уведомить страховщика об обстоятельствах, которые имеют существенное значение для определения степени риска и известные или должны быть известны страхователю, а также сведения, запрошенные страховщиком.

Страхователь освобождается от этой обязанности относительно общеизвестных сведений, а также сведений, которые известны или должны быть известны страховщику.

В случае несообщения страхователем надлежащих сведений или сообщения им неправильных сведений страховщик имеет право отказаться от договора.

Договор морского страхования может быть заключен страхователем в пользу третьего лица, указанного или не указанного в договоре.

В случае заключения договора морского страхования в пользу третьего лица страхователь несет все обязательства по этому договору. Эти же обязательства несет и лицо, в пользу которого и заключен договор, если он заключен по доверенности указанного лица и даже без доверенности, но это лицо позднее изъявило на страхование свое согласие.

В случае страхования в пользу третьего лица страхователь пользуется всеми правами по договору страхования без особой доверенности.

В случае заключения договора морского страхования страхователь обязан объявить сумму, на которую он страхует соответствующий интерес (страховая сумма).

Если страховая сумма объявлена ниже стоимости застрахованного интереса (страховой стоимости), страховщик отвечает за убытки пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Если страховая сумма, которая указана в договоре морского страхования, превышает страховую стоимость, договор является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

Договор морского страхования сохраняет силу, если даже до момента его заключения возможность убытков, подлежащих возмещению, уже миновала или эти убытки уже возникли. Однако, если страховщик во время заключения договора морского страхования знал или должен был знать, что возможность наступления страхового случая исключена, или страхователь знал или должен был знать об убытках, которые уже понесены и подлежат возмещению страховщиком, исполнение договора страхования не является обязательным для стороны, которой не было известно об этих обстоятельствах.

Страховая премия причитается страховщику и в том случае, когда выполнение договора морского страхования для него не является обязательным.

Страховщик не отвечает за убытки, которые произошли вследствие умысла или грубой небрежности страхователя, отправителя, получателя, а также их представителей.

В случае страхования судна страховщик не отвечает за убытки, произошедшие вследствие того, что судно было отправлено в немореходном состоянии, если только немореходное состояние не было вызвано его скрытыми недостатками. Страховщик также не отвечает за убытки, произошедшие вследствие ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности от времени или обычного использования, а также за убытки, которые возникли в результате с ведома страхователя или его представителя, но без ведома страховщика; веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания, если договором страхования не предусмотрено иное.

Страховщик не отвечает за убытки, которые произошли от природных свойств самого груза (внутренней порчи, убыли, ржавчины, плесени, вытекания или поломки, самовозгорания и т.п.), а также за убытки, которые произошли в результате не надлежащей упаковки.

Страховщик не отвечает за убытки, которые возникли в результате разного рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, захвата, пиратских действий, народных волнений, локаутов, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию военных или гражданских властей.

Страхователь обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о любом существенном изменении, которое произошло с объектом или относительно объекта страхования (перегрузка, смена, способов перевозки, порта выгрузки, отклонение от обусловленного или обычного пути, остановка на зимовку и т.п.)

Изменение, которое увеличивает опасность, дает страховщику право пересмотреть условия договора или потребовать уплаты дополнительной премии. Если страхователь не согласится с этим, то договор морского страхования прекращается с момента наступления изменения.

В случае наступления страхового случая страхователь обязан принять все зависящие от него способы с целью предупреждения или уменьшения убытков. Он обязан немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и придерживаться его указаний, если такие указания будут страховщиком сообщены.

Страховщик освобождается от ответственности за убытки, которые возникли в результате того, что страхователь умышленно или по грубой небрежности не использовал средств по предупреждению или уменьшению убытков.

В случае наступления страхового случая страховщик имеет право путем уплаты полной страховой суммы освободить себя от дальнейших обязательств по договору морского страхования. Он, однако, обязан сообщить страхователю о своем намерении воспользоваться этим правом в течение семи дней со дня получения от последнего сообщения о страховом случае и его последствиях, и, кроме того, обязан возместить затраты, понесенные страхователем исключительно с целью предупреждения или уменьшения убытков до получения им указанного уведомления страховщика.

При уплате страховой суммы в случае, предусмотренном настоящей статьей, страховщик не приобретает прав на застрахованное имущество.

Страховщик отвечает за убытки, причиненные несколькими страховыми случаями, которые произошли один за другим, даже при условиях, что общая сумма таких убытков превысит страховую сумму.

В случае пропажи судна без вести страховщик отвечает в размере полной страховой суммы.

Судно считается пропавшим без вести, если о нем не поступило никаких сведений в течение трех месяцев, а если поступление сведений могло быть задержано вследствие военных действий - в течение шести месяцев.

По договору морского страхования судна на определенное время страховщик отвечает за пропажу судна без вести, если последнее сообщение о судне получено до окончания срока договора и если страховщик не докажет, что судно пропало без вести до окончания этого срока.

Страхователь может заявить страховщику об отказе от своих прав на все застрахованное имущество (абандон) и получить полную страховую сумму в случаях:

1) пропажи судна без вести;
2) экономической нецелесообразности восстановления или ремонта застрахованного судна;
3) экономической нецелесообразности ликвидации повреждений или доставки застрахованного груза в место назначения;
4) захвата судна или груза, застрахованного от такой опасности, если захват длится более двух месяцев.

Заявление об абандоне должно быть сделано страховщику в течение шести месяцев с момента окончания срока (наступления обстоятельств).

По окончании шестимесячного срока страхователь утрачивает право на абандон, но может требовать возмещения убытков на общих основаниях.

Заявление об абандоне не может быть сделано страхователем условно и не может быть взято назад.

К страховщику, который уплатил страховое возмещение, переходит в пределах уплаченной суммы, право требования, которое страхователь (или другое лицо, которое получило страховое возмещение) имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб. Это право осуществляется страховщиком с соблюдением порядка, установленного для лица, которое получило возмещение.

Если страхователь отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, или осуществление этого права стало невозможным по его вине, страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

Если страхователь получил возмещение убытка от третьих лиц, страховщик оплачивает лишь разницу между суммой, положенной для уплаты по условиям договора морского страхования, и самой суммой, полученной от третьих лиц.

5.4. Чрезвычайные морские происшествия

5.4.1. Понятие общей аварии

Общей аварией признаются убытки, которые понесены вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований с целью спасания судна, фрахта и груза, который перевозится на судне, от общей для них опасности.

Общая авария распределяется между судном, фрахтом и грузом пропорционально их стоимости.

Под фрахтом в настоящей главе подразумевается также плата за перевозку пассажиров и их багажа.

Отношения, связанные с общей аварией, регулируются законодательством государства, в порту которого судно закончило рейс после события, которое явилось причиной общей аварии, если иное не установлено соглашением сторон.

Если все лица, интересы которых затрагивает общая авария, принадлежат к Украине, применяется законодательство Украины.

Порядок распределения общей аварии, если она распределяется в Украине, регулируется правилами настоящего Кодекса.

К общей аварии относятся:

1) убытки, причиненные выбрасыванием за борт груза или принадлежностей судна, а также убытки от повреждения судна или груза во время использования средств общего спасания, в том числе, в

результате проникновения воды в трюмы через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;

2) убытки, причиненные судну или грузу во время тушения пожара на судне, включая убытки от осуществленного с этой целью затопления судна, которое загорелось;
3) убытки, причиненные намеренной посадкой судна на мель и снятием этого судна с мели;
4) убытки, причиненные от повреждения двигателей, других машин или котлов судна, которое находится на мели, причиненные стараниями снять судно с мели;
5) чрезвычайные расходы, связанные с перегрузкой груза, топлива или предметов снабжения из судна в лихтеры, с наймом лихтеров и с обратной погрузкой на судно, произведенные в случае посадки судна на мель;
6) убытки от повреждения или гибели груза, топлива или предметов снабжения, причиненные перемещением их на судне, выгрузкой из судна, обратной погрузкой и укладкой, а также во время хранения в тех случаях, когда сами расходы на выполнение этих операций, признаются общей аварией;
7) расходы, понесенные с целью получения помощи как по договорам о спасании, так и без этого, в той мере, в которой спасательные операции осуществлялись с целью предупреждения опасности для судна, фрахта и груза;
8) убытки от загрязнения окружающей природной среды, которое возникло в результате общей аварии;
9) потеря фрахта по причине утраты груза в тех случаях, когда утрата груза возмещается в порядке распределения общей аварии, при этом исключаются расходы, которые были бы произведены перевозчиком груза для его получения, но вследствие пожертвования произведены не были.

К общей аварии также относятся или приравниваются:

1) расходы, понесенные вынужденным заходом судна в место убежища или возвращением в порт отправления вследствие несчастного случая или любого иного чрезвычайного обстоятельства, которое явилось причиной необходимости такого захода или возвращения для общей безопасности;
2) расходы, связанные с выходом судна с первоначальным грузом или его частью из места убежища либо из порта отправления, куда оно было вынуждено возвратиться;
3) расходы, связанные с перемещением груза, топлива или предметов снабжения в порту отправления, захода или места убежища, произведенные ради общей безопасности или для получения возможности исправить судовые повреждения, вызванные несчастным слу-

чаем, или другими чрезвычайными обстоятельствами, если эти исправления были необходимы для безопасного продолжения рейса;

4) расходы на хранение, включая обоснованное страхование, на обратную погрузку и укладку груза, топлива или предметов снабжения, выгруженных или перемещенных по обстоятельствам, указанным в пункте 3 настоящей статьи, но если судно признано непригодным для плавания, если оно не продолжило своего начального рейса, расходы на хранение принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным для плавания или отказа от рейса, либо до даты окончания выгрузки груза, если судно будет признано непригодным для плавания или отказалось от рейса до этой даты;
5) расходы на заработную плату и содержание судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, понесенные в связи с продлением данного рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в порт отправления по обстоятельствам, указанным в пунктах 1 и 3 настоящей статьи, однако, если судно признано непригодным к плаванию или если оно не продолжило начатого рейса, такие расходы принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если судно было признано непригодным к плаванию или отказалось от рейса до этой даты;
6) расходы на заработную плату и содержание судового экипажа, которые возникли во время задержки судна в интересах общей безопасности в любом месте вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, либо для ремонта повреждений, причиненных таким обстоятельством, если ремонт повреждений является необходимым для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, которые возникли во время задержки, возмещаются в порядке распределения общей аварии за исключением расходов, которые возникли из-за ремонта, не принимаемого на общую аварию;
7) предусмотренные в пунктах 1-6 настоящей статьи расходы, вызванные необходимостью перехода судна из места убежища в другое место из-за невозможности осуществить ремонт в первом месте убежища, а также расходы на такой переход, включая временный ремонт и буксировку;
8) стоимость временного ремонта судна, произведенного с целью общей безопасности в порту отправления, захода или в месте убежища, а также стоимость временного ремонта повреждений, которые принимаются на общую аварию, однако стоимость временного устранения случайных повреждений, необходимого только для завершения данного рейса, возмещается лишь в пределах тех предот-

вращений расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если бы это устранение не было произведено;

9) все чрезвычайные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были отнесены к общей аварии; однако они возмещаются лишь в пределах предотвращенных расходов безотносительно к экономии, полученной кем-либо из участников общей аварии в результате таких заменяющих расходов.

Убытки, которые подлежат возмещению в порядке распределения общей аварии, от повреждения судна, его машин и оборудования определяются:

1) в случае ремонта или смены частей судна - действительной стоимостью ремонта или замены;
2) в иных случаях - уменьшением стоимости, вызванной повреждением, которая не превышает оценки стоимости ремонта.

В тех случаях, когда старые материалы или части заменяются новыми на судне, возраст которого превышает 15 лет, со стоимости ремонта, которая принимается за общую аварию, делаются скидки "за новое вместо старого" в размере одной трети.

В случае действительной или полной конструктивной гибели судна сумма, которая подлежит возмещению, связанному с общей аварией, составляется из разницы между оценочной стоимостью ремонта повреждений, которые не относятся к общей аварии, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи, если судно продано.

Убытки от повреждения или гибели пожертвованного груза, которые возмещаются в порядке распределения общей аварии, определяются в соответствии со стоимостью на момент выгрузки, которая определяется по счету, выставленному получателем груза, а в случае отсутствия счета - по его отгрузочной стоимости. Стоимость на момент выгрузки включает стоимость страхования и фрахта, кроме тех случаев, когда фрахт находится в риске других интересов, чем груз.

В случае продажи поврежденного груза убытки, которые возмещаются, определяются разницей между его стоимостью в неповрежденном состоянии, которая определяется согласно части первой настоящей статьи и чистой выручкой от его продажи.

На сумму расходов и другие суммы, которые возмещаются в порядке распределения общей аварии, насчитывается 7 процентов годовых с момента, когда эти расходы были произведены, до окончания составления диспаши. Однако, если в порядке возмещения расходов, связанных с общей аварией и убытков, были произведены какие-либо выплаты до окончания составления диспаши, проценты на уплаченные суммы насчитываются по день их уплаты.Наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) составляется по заявлению заинтересованных лиц диспашерами.

Сторона, которая требует распределения общей аварии, обязана доказать, что заявленные убытки или расходы действительно должны быть признаны общей аварией.

Все материалы, на основании которых составляется диспаша, должны быть доступными для ознакомления, и диспашер на требование заинтересованных лиц обязан за их счет выдать им заверенные копии этих материалов.

За составление диспаши взимается сбор, который включается в диспашу, и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии. Ставки и порядок взимания сбора устанавливаются Министерством транспорта Украины по согласованию с Министерством экономики Украины.

5.4.2. Понятие частной (необщей) аварии

Убытки, которые не подпадают под действие общей аварии, признаются частной (необщей) аварией. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом. Их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их причинение.

Не признаются общей аварией настоящего Кодекса:

1) стоимость выброшенного за борт груза, который самовоспламенился, и груза, который перевозился на судне не в соответствии с правилами и обычаями торгового мореплавания;
2) убытки, причиненные любым образом во время тушения пожара на борту судна, вследствие воздействия дыма или нагревания;
3) убытки, причиненные обрубыванием обломков или частей судна, снесенных или потерянных в результате несчастного случая до внесения пожертвований с целью спасания от общей опасности;
4) расходы, связанные с перемещением или выгрузкой груза, топлива или предметов снабжения в порту отправления или захода, или в месте убежища, когда повреждения судна выявлены в порту отправления или захода при условии, что в течение рейса не произошло никакого несчастного случая или другого чрезвычайного происшествия, связанного с таким повреждением, а также, когда расходы были проведены исключительно с целью переукладки груза через смещение в процессе рейса, если такая переукладка не являлась необходимостью для общей безопасности;
5) расходы на заработную плату и содержание судового экипажа на топливо, и предметы снабжения, сделанные за период ремонта повреждения судна, даже если ремонт является необходимым для безопасного продолжения рейса в случаях, когда повреждение судна выявлено в порту отправления или захода при условии, что в течение рейса не случилось никакого несчастного случая, связанного с таким повреждением;

6) любые расходы, понесенные судном или грузом в результате увеличения продолжительности рейса (убытки от простоя, изменения цен и т.п.).

5.4.3. Возмещение убытков от столкновения судов

Отношения, связанные с возмещением убытков от столкновения судов во внутренних водах или территориальном море, регулируются законодательством государства, где произошло столкновение. Если столкновение произошло в открытом море и спор в связи со столкновением рассматривается в Украине, применяются правила статей 297-304 настоящего Кодекса.

Если суда, которые столкнулись, плавают под одним флагом и не затрагивают интересы третьей стороны, применяется законодательство государства флага этих судов независимо от того - где произошло столкновение.

Если столкновение произошло случайно или вследствие непреодолимой силы, а также если невозможно установить причины столкновения, то убытки несет тот, кто их потерпел.

Это правило применяется и в том случае, если суда или одно из них находилось в момент столкновения на якоре либо были закреплены иным способом.

Если столкновение произошло по причине неправильных действий или упущений одного из судов, убытки возмещаются той стороной, по вине которой произошло столкновение.

Если столкновение вызвано виной всех судов, которые столкнулись, то ответственность каждой из сторон определяется соответственно степенью вины. В случае невозможности установить степень вины каждой из сторон, ответственность распределяется между ними поровну.

Ни одно из судов, которые столкнулись, не считается виноватым, пока не будет доказана его вина.

5.4.4. Возмещение убытков от загрязнения

Владелец судна отвечает за вред от загрязнения, причиненный в результате вытекания с его судна или сброса с него нефти или других веществ, вредных для здоровья людей или живых ресурсов моря (далее - загрязняющие вещества) за исключением случаев, предусмотренных в статье 306 настоящего Кодекса.

Вред от загрязнения - это вред, причиненный за пределами судна загрязняющими веществами морской среде, побережью или любым другим объектам (судам, промысловому снаряжению и др.). Он включает также стоимость разумных мер, принятых любым лицом после действий, которые могли вызвать или вызвали вытекание или сброс загрязняющих веществ для предотвращения вреда от загрязнения, а также убытки, причиненные в результате использования таких мер.

Владелец судна не отвечает за вред от загрязнения, если докажет, что этот ущерб произошел в результате:

1) действий непреодолимой силы;
2) военных действий, враждебных действий или народных волнений;
3) поведения третьих лиц, которые действовали с намерением причинить вред;
4) неисправности огней и других навигационных средств, которая произошла в результате небрежности или других неправомерных действий властей, которые отвечают за поддержание этих средств в порядке;
5) аварийного сброса хозяйственно-фекальных вод или мусора вследствие неприятия их портом в установленный срок после своевременной подачи судном соответствующей заявки.

Если владелец судна докажет, что ущерб от загрязнения моря возник полностью или частично в результате намеренности или небрежности потерпевшего, то в зависимости от степени вины потерпевшего размер возмещения должен быть снижен или в возмещении ему ущерба должно быть отказано.

Когда ущерб от загрязнения вызван вытеканием или сбросом загрязняющих веществ с нескольких судов, владельцы этих судов совместно отвечают за весь ущерб, если невозможно определить ответственность каждого судовладельца отдельно.

Ответственность владельца судна вместимостью не более 5000 единиц за ущерб от загрязнения в результате вытекания или сброса загрязняющих веществ с его судна ограничивается относительно одного события или нескольких событий, вызванных одной и той же причиной, общей суммой три миллиона расчетных единиц, а для судна, вместимость которого превышает указанную выше, добавляется 420 расчетных единиц за каждую последующую единицу вместимости.

Под вместимостью судна в этой статье понимается чистая вместимость с добавлением к ней объема машинного отделения. Если вместимость судна невозможно определить обычными правилами обмера, то вместимость судна считается тождественной сорока процентам выраженной в тоннах нефти и других веществ, которые судно может перевозить.

Судно, которое перевозит наливом как груз более 2000 тонн нефти, должно иметь соответствующее действующее свидетельство, которое свидетельствует, что ответственность владельца судна за причиненный ущерб от загрязнения нефтью обеспечена в соответствии со статьей 310 настоящего Кодекса. Условия и порядок выдачи, проверки и признания этого свидетельства устанавливаются Министерством транспорта Украины в соответствии со статьей 3 настоящего Кодекса.

Под нефтью в статьях 310 и 311 настоящего Кодекса понимается любая нефть, в том числе сырая нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и масла, а также китовый и рыбий жир.

5.4.5. Вознаграждение за спасание на море

Правила настоящей главы применяются в случаях спасания морских судов, которые находятся в опасности, а также в случаях спасания морскими судами судов внутреннего плавания или любых других плавающих объектов, либо таких, которые буксируются, независимо от того, в каких водах имело место спасание, в том случае, когда рассмотрение спора по вопросам спасания происходит в Украине.

Правила этой главы не распространяются относительно закрепленных или плавучих платформ, прибрежных буровых установок, если такие платформы или установки находятся на месте работы, связанной с исследованием, эксплуатацией или разработкой минеральных ресурсов морского дна.

Если судно, которое спасало, и спасенное судно плавают под флагом одного государства, действует законодательство этого государства.

При распределении вознаграждения за спасание между владельцем и экипажем судна, которое спасало, а также между членами экипажа, действует законодательство государства, под флагом которого плавало судно.

Любое с полезным результатом действие для спасания судна, которое подверглось опасности, подвергавшихся опасности грузов и других предметов, находящихся на нем, а также по сохранению фрахта и платы за перевозку пассажиров и багажа или другого имущества, также как и окружающей природной среды, дает право на получение определенного вознаграждения.

Услуги, предоставленные несмотря на ясный и разумный запрет владельца или капитана по спасанию судна или любого другого имущества, которое не находится и не находилось на борту судна, и подвергалось опасности, не дают право на вознаграждение.

От спасенных людей не требуется вознаграждения. Спасатель людей, который принял участие в предоставлении услуг в связи с аварией, которая обусловила необходимость спасания, имеет право на справедливую часть в положенной спасателю сумме за спасание судна или другого имущества, либо предупреждения или уменьшения ущерба окружающей природной среде.

Вознаграждение оплачивается и в том случае, когда судно, которое предоставило услуги по спасанию, принадлежит владельцу спасенного судна.

Размер вознаграждения определяется соглашением сторон, а при отсутствии соглашения - судом, арбитражным судом или Морской арбитражной комиссией. Любое соглашение о спасании, которое было заключено в момент и под влиянием опасности, может быть по требованию одной из сторон признано недействительным или изменено в судебном порядке, если будет признано, что условия соглашения являются несправедливыми. Размер вознаграждения может быть уменьшен или в вознаграждении может быть отказано, если спасатель по собственной вине вызвал необходимость спасания или совершил кражу, присвоил имущество либо совершил иные противоправные действия.

Вознаграждение устанавливается с целью поощрения спасательных операций с учетом следующих критериев (независимо от порядка, в котором они изложены):

1) спасенная стоимость судна и другого имущества;
2) мастерство и усилия спасателя в предотвращении или уменьшении вреда окружающей природной среде;
3) степень успеха, достигнутого спасателем;
4) характер и степень опасности;
5) мастерство и усилия в спасании судна, другого имущества, людей;
6) затраченное спасателем время, понесенные им расходы и убытки;
7) риск ответственности и иной риск, которым подвергались спасатель или его оборудование;
8) быстрота предоставления услуг;
9) наличие и использование судов или другого оборудования, предназначенных для спасательных операций;
10) состояние готовности, а также эффективность оборудования спасателя и его стоимость.

Установленное вознаграждение выплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально их соответствующей спасенной стоимости. В случае выплаты вознаграждения одним из этих лиц оно имеет право регресса к другим заинтересованным лицам в размере их соответствующих частей.

Вознаграждение, за исключением любых процентов и возмещенных судебных или арбитражных расходов, которые могут подлежать уплате вместе с ними, не может превышать спасенной стоимости судна и другого имущества.

Распределение вознаграждения между спасателями проводится по их соглашению, а при отсутствии соглашения - в судебном порядке на основании критериев, указанных в статье 334 настоящего Кодекса.

Распределение вознаграждения между судовладельцем, членами экипажа и другими лицами, которые принимали участие в спасательной операции, производится с учетом личного вклада каждого в достижении позитивных результатов спасания по взаимному соглашению заинтересованных сторон, а при отсутствии соглашения - согласно решению суда, арбитражного суда или Морской арбитражной комиссии Украины.

Правила части первой настоящей статьи не действуют при распределении вознаграждения за осуществление спасательной операции судами, для которых такие операции являются профессиональной деятельностью.

Выплата вознаграждения за спасание проводится в той валюте, в которой она получена.

Если спасатель осуществил спасательные операции в отношении судна, которое само по себе или его груз представляли угрозу нанесения вреда окружающей природной среде, и не получил при этом права на вознаграждение, то он имеет право на получение от владельца этого судна специальной

компенсации, эквивалентной его расходам, которая может быть увеличена максимально на 30 процентов понесенных спасателем расходов. Однако, если суд, арбитражный суд или Морская арбитражная комиссия, учтя соответствующие критерии, указанные в статье 334 настоящего Кодекса будут считать справедливым и разумным увеличить в дальнейшем такую специальную компенсацию, то это увеличение не может превышать 100 процентов понесенных спасателем расходов.

Без согласия государства-собственника ни одно из положений настоящей главы не может быть использовано как основание для изъятия, ареста или задержки некоммерческих грузов, которые являются собственностью государства и имеют во время проведения спасательных операций суверенный иммунитет согласно общепризнанным принципам международного права.

На просьбу спасателя лицо, ответственное за выплату спасательного вознаграждения, обязано предоставить обеспечение требования, включая проценты и судебные или арбитражные издержки спасателя.

Владелец спасенного судна должен использовать все возможности для гарантии того, чтобы владельцы груза до того времени, когда он будет выдан, предоставили достаточное обеспечение требования к ним, включая проценты и судовые или арбитражные издержки спасателя.

Без согласия спасателя спасенное судно и другое имущество не может быть перемещено из порта или места, куда это имущество первоначально доставлено после окончания спасательных операций, до того времени, пока не будет предоставлено надлежащее обеспечение требования спасателя к соответствующему судну или имуществу.

5.4.6. Морские протесты

Если в период плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может быть поводом для предъявления судовладельцу имущественных требований, капитан с целью обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельца делает в установленном порядке заявление о морском протесте.

Заявление о морском протесте должно содержать описание обстоятельств происшествия и мер, принятых капитаном для обеспечения целости доверенного ему имущества.

Морской протес заявляется:

- в порту Украины - нотариусу или иному должностному лицу, на которое законодательством Украины возложено осуществление нотариальных действий;
- в иностранном порту - консулу Украины или компетентным должностным лицам иностранного государства в порядке, установленном законодательством этого государства.

В порту Украины заявление о морском протесте делается в течение двадцати четырех часов с момента оформления прихода судна в порт. Если

происшествие, которое обуславливает необходимость заявления морского протеста, произошло в порту, протест должен быть заявлен в течение двадцати четырех часов с момента происшествия.

Если окажется невозможным заявить протест в установленный срок, причины этого должны быть указаны в заявлении о морском протесте.

При наличии оснований предполагать, что происшествие, которое произошло, причинило вред грузу, находящемуся на судне, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков. Выгрузка грузов до заявления морского протеста может быть начата лишь в случае крайней необходимости.

Для подтверждения обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением либо в срок не более семи дней с момента прибытия в порт, или с момента происшествия, если оно имело место в порту, обязан подать нотариусу или иному должностному лицу (статья 343 настоящего Кодекса) на обозрение судовой журнал и заверенную капитаном выписку из судового журнала.

Нотариус или иное должностное лицо (статья 342 настоящего Кодекса) на основании заявления капитана, данных судового журнала, опроса капитана, а в случае надобности, других свидетелей из состава судового экипажа, составляет акт о морском протесте и заверяет его своей подписью и гербовой печатью.

Принятие заявления о морском протесте от капитанов иностранных судов и составление в этих случаях актов о морских протестах могут осуществляться соответствующими консульскими представителями иностранных государств в Украине на условиях взаимности.

5.4.7. Пределы ответственности судовладельца

Судовладелец отвечает по своим обязательствам имуществом, что ему принадлежит, на которое согласно действующему законодательству Украины может быть обращено взыскание.

Ответственность судовладельца ограничивается пределами, предусмотренными статьей 353 настоящего Кодекса в отношении требований, которые независимо от их правовой основы возникли в результате:

1) причинения смерти или повреждения здоровья лицу, которое находится на судне, либо утраты или причинения ущерба имуществу, которое находилось на судне;
2) причинения, связанного с плаванием или эксплуатацией судна, ущерба лицам или имуществу, которые не находились на судне.

Если ущерб, указанный в пункте 2 данной статьи, причинен лицом, которое не находилось на судне, судовладелец, ответственный за действия и упущения этого лица, может ограничить свою ответственность, если действие или упущение были связаны с судовождением или управлением судном,

с погрузкой, перевозкой или выгрузкой груза, багажа или ручной клади, либо с посадкой или высадкой пассажиров.

Ответственность судовладельца не может быть ограничена, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия с намерением причинить такой ущерб или по самоуверенности с сознанием возможности его причинения.

Ограничение ответственности на основании статьи 350 настоящего Кодекса не применяется относительно требований:

1) вызванных спасанием или по взносу, связанных с общей аварией;
2) членов экипажа и других работников судовладельца, обязанности которых связаны с судном, а также их наследников или граждан, которые имеют право на получение от них содержания, если по законодательству, которое регулирует отношения этих лиц с судовладельцем, его ответственность по этим требованиям не может быть ограничена или она превышает пределы, предусмотренные статьей 353 настоящего Кодекса;
3) связанных с подъемом или удалением затонувшего имущества;
4) о возмещении убытков от загрязнения нефтью или другими веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря.

Пределы, которыми может ограничиваться ответственность лиц, являются:

а) в отношении требований, вызванных потерей жизни или повреждением здоровья:

- для судна вместимостью не более 500 единиц - 333000 расчетных единиц;
- для судна, вместимость которого превышает 500 единиц, к указанной сумме добавляется следующая сумма на каждую единицу;
- от 501 до 3000 единиц - 500 расчетных единиц;
- от 3001 до 30000 единиц - 333 расчетные единицы;
- от 30001 до 70000 единиц - 250 расчетных единиц;
- свыше 70000 единиц - 167 расчетных единиц;

б) в отношении любых других требований:

- для судов вместимостью не более 500 единиц - 167000 расчетных единиц. К указанной сумме добавляется следующая сумма на каждую единицу:
  - от 501 до 30000 единиц - 167 расчетных единиц;
  - от 30001 до 70000 единиц - 125 расчетных единиц;
  - свыше 70000 единиц - 83 расчетные единицы.

Если сумма, начисленная относительно требований, предъявляемых в связи с потерей жизни или повреждением здоровья, является недостаточной для оплаты полностью этих требований, то сумма начисления относительно таких требований, используется для оплаты неоплаченного остатка данных

требований на пропорциональной основе наравне с любыми другими требованиями, предусмотренными в пункте "6" части первой настоящей статьи.

С целью ограничения ответственности:

1) под вместимостью судов с механическим двигателем следует понимать чистую вместимость судна с добавлением к ней объема машинного отделения, а под вместимостью прочих судов - их чистая вместимость;
2) пределы ответственности любого спасателя, который действует не на судне или который действует только на судне, которому или в отношении которого от предоставляет услуги по спасанию, рассчитываются на основании вместимости в 1500 единиц.

Пределы ответственности применяются в совокупности всех требований, которые возникли из какого-нибудь одного случая и предъявлены против одного судовладельца и лиц, названных в статье 356 настоящего Кодекса.

Если судовладелец имеет право на встречное требование, которое возникло из того же самого случая, то ограничение ответственности применяется относительно разницы, которая возникает в результате зачета сумм взаимных требований.

6. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ В СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM OF COMPANY

6.1. Основные направления политики судоходной компании

Создание системы управления безопасностью (СУБ) судоходной компании, а также организационной структуры, способной реализовать Политику по безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения моря, предусмотрено Международным Кодексом по управлению безопасностью (МКУБ), принятым Резолюцией А.741(18)ММО 04 ноября 1993 года.

Политика компании в области безопасной эксплуатации судов строится на базе воспитания дисциплины и добросовестного отношения к труду персонала на судах и на берегу, установления полного взаимопонимания между соответствующими компаниями, действующими в интересах обеспечения безопасности пассажиров и экипажа, безопасности судна, безопасности груза и качества транспортных услуг, защиты окружающей среды.

Система управления безопасностью Компании является неотъемлемой частью системы управления, ее основной производительной (перевозочной) деятельностью. Она создается на базе существующей системы управления безопасностью с ее приведением в полное соответствие с требованиями международных и национальных стандартов (правилами и нормами) по безопасности судоходства, установленными полномочными на то организациями и изданными в форме общепринятых нормативно-правовых документов (конвенций, резолюций, кодексов межправительственных соглашений, законодательных актов и т.д.). При возможной разсогласованности международных и национальных стандартов выполняются требования международных стандартов и принимаются более жесткие национальные стандарты. Международные и национальные стандарты, если в том возникает необходимость, могут дополняться собственными стандартами Компании, им не противоречащими.

Компания подтверждает свою приверженность Международному Кодексу по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения, формирует свою Политику в области безопасности и охраны окружающей среды.

Эта Политика определяет цели и задачи безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения моря. Она указывает пути их достижения, принимая во внимание предписания Международных Конвенций и национальных правил. Компания четко разъясняет это всем служащим, путем проведения обучения персонала перед наймом.

Персонал Компании обязан понимать существо проводимых мероприятий и знать, что именно ему поручено (Политику Компании).

Внутри Компании точно определяются общие и конкретные обязанности персонала.

Мероприятия, в соответствии с которыми будет осуществляться эта Политика, скоординированы так, чтобы обеспечивать безопасную и эффективную эксплуатацию судов.

При выработке Политики обязательно учитывается потребность в четких указаниях и инструкциях по безопасной эксплуатации и предотвращению загрязнения, включая техническое обслуживание судна и оборудования, согласно соответствующим положениям, классификационным правилам и нормам. Компания обязана признавать, что в вопросе этики морского бизнеса, охране человеческой жизни, имущества владельца и водной среды от загрязнения - главная роль принадлежит человеческому фактору не только на море, но и на берегу. Поэтому свою политику управления безопасностью Компания должна строить на базе ответственности, дисциплины и добросовестности своих сотрудников, как на море, так и на берегу.

Компания определяет ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающего на них влияния. Эта ответственность, полномочия и взаимоотношения оформляются документально, путем подписания трудовых договоров, контрактов при найме.

Ответственность берегового персонала по управлению безопасностью определяется Кодексом торгового мореплавания Украины, Международными нормативно-правовыми документами и национальными законодательными актами, соответствующими МКУБ и разработанными Компанией, в свете их требований, функциональными обязанностями персонала. Лицензионные виды деятельности Компания должна осуществлять путем получения государственных лицензий в установленном законом порядке.

Основными задачами береговых специалистов, вовлеченных в СУБ, являются:

- организация и осуществление контроля за выполнением положений Политики экипажем судна;
- контроль за реализацией требований соответствующих международных и национальных нормативно-правовых актов;
- разработка собственных нормативно-правовых документов, регламентирующих деятельность экипажа судна на море в плане обеспечения безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни, имущества владельца и водной среды от загрязнения;
- реализация кадровой политики Компании по выдвижению и назначению капитана, старшего механика, радиоспециалиста и других лиц командного состава судна, по получению плавсоставом квалификационных свидетельств, дипломов и подтверждений к ним, определяется нормативными документами в соответствии с Конвенцией ПДНВ-78 с поправками и Администрацией флага.

Согласно имеемой организационной структуры Компанию возглавляет первый руководитель. Он является высшим исполнительным руководителем, несет всю полноту ответственности за основную производственную деятельность Компании в пределах полномочий, представленных ему Уставом Компании. Его решения, приказы, распоряжения и указания обязательны для исполнения всеми береговыми подразделениями и судном и их персоналом. Среди прочего руководитель:

1) определяет и проводит политику безопасности Компании, пути реализации и достижения целей этой политики, методы и средства побуждения берегового и судового персонала в ее осуществлении;
2) устанавливает порядок контроля функционирования системы управления безопасностью, эффективности этой системы, ее совершенствования и изменений;
3) обеспечивает выделение средств, необходимых для эффективного функционирования системы управления безопасностью и осуществления мер по повышению безопасности судоходства;
4) устанавливает общий порядок:
   - получения международных и национальных нормативно-правовых документов по безопасности судоходства (конвенций, резолюций, соглашений, правил, кодексов, законодательных актов, постановлений, приказов и т.д.);
   - ведения и хранение массива (файла) всех нормативно-правовых документов по безопасности судоходства, в том числе изданных Компанией;
   - обеспечения этими документами береговых подразделений и судов;
   - учреждения назначенных лиц, осуществляющих контроль соблюдения во всех сферах основной производственной деятельности Компании нормативно-правовых документов и стандартов по безопасности.

Заместитель по флоту (назначенное лицо) является лицом, непосредственно отвечающим за организацию обеспечения безопасности мореплавания на судах Компании. В его полномочия входит:

- контроль и координация работы всех подразделений Компании по соблюдению существующих норм и требований по обеспечению безопасности мореплавания, безопасной перевозке пассажиров и грузов и предотвращению загрязнения окружающей среды;
- контроль за соответствием организации службы на судах стандартам МКУБ;
- разработка и внедрение через аппарат подразделений безопасности мореплавания мероприятий по предупреждению аварийности на флоте.

Назначенное лицо отвечает за соблюдение международных, национальных и изданных Компанией стандартов по конструктивной и экологиче-

ской безопасности судов, наличие судовых документов, удостоверяющих годность судна к плаванию, исправное их техническое состояние и планомерное выполнение регламента технического обслуживания и ремонта, за поддержание и совершенствование Системы управления безопасностью Компании и осуществление внутренних аудиторских проверок системы согласно утвержденному плану.

Береговой персонал Компании должен иметь:

- специальное базовое образование, соответствующее назначению и задачам подразделений и должностным обязанностям;
- дипломы, сертификаты и свидетельства (в том числе и международно-признанные, если они предусмотрены служебным положением), удостоверяющие квалификацию, компетентность и профессиональную подготовленность;
- достаточный опыт практической деятельности, подтверждаемый стажем работы, служебным продвижением и видами обучения.

Береговой персонал должен быть знаком с особенностями судоходной деятельности Компании и подготовлен к оперативным действиям, в том числе в аварийных ситуациях (если это предусмотрено служебным положением).

Береговой персонал должен знать:

- сферу деятельности Компании и условия эксплуатации судов;
- международные договоры и соглашения в части, относящейся к судоходству, в сфере деятельности Компании, участницей которых является Украина;
- международное морское право, законы, правила и обычаи государств - портов заходов судов Компании и национальное морское законодательство;
- международные и национальные нормативно-правовые документы и стандарты по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения;
- правила Классификационных обществ и других уполномоченных на то контролирующих организаций, под надзором которых осуществляется эксплуатация судна Компании;
- международные и национальные правила ведения финансовых операций.

Береговой и судовой персонал должен знать и соблюдать международные и национальные нормативно-правовые документы, регламентирующие безопасность и предотвращение загрязнения. Основными из них являются:

- *Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 (СОЛАС-74), с протоколом к ней 1988 г. с поправками;*
  International Convention for the safety of Life at Sea, 1974, as modified by the Protocol of relating thereto (SOLAS-74/88);

- *Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1973, измененная протоколом к ней 1978 (МАРПОЛ-73.78);*

International Convention for the Prevention of Pollution from the Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL-73/78);

- *Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море, 1972 (только для судоводителей);*
  Convention for the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;

- *Международная Конвенция о грузовой марке, 1966;*
  International Convention on load Lines, 1966 (ILLC-66);

- *Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, 1978 с поправками;*
  International Convention on Standards of Training Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978 (STCW-78);

- *Международная Конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими;*
  The International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments;

- *Конвенция о минимальных стандартах в торговом судоходстве, 1976, (МОТ-147);*
  Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO-76);

- *ММО. Резолюция А.850(21) о минимальной численности и квалификации судового персонала;*
- *ММО. Резолюция А.787(19) "Процедуры контроля государства порта";*
- *ММО. Резолюция А.849(20) "Кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море";*
- *ММО. Резолюция А.894(21) Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию, 1999 (ИАМСАР). Книга III "Подвижные средства";*
  IMO. Merchant Ships Search and Rescue Manual, 1999 (IAMSAR Manual);

- *Глобальная морская система связи при бедствии (ГМССБ);*
  Global Maritime distress and Safety System (GMDSS);

- *Кодекс торгового мореплавания Украины;*
  ICS. Guide to Helicopter/Ship Operations;

- *КНД 31/6/019-97 (Нормативный документ морского транспорта Украины) "Положение по внутренней проверке системы управления безопасной эксплуатации и предотвращению загрязнения";*

- *КНД 31.6.020-97 (Нормативный документ морского транспорта Украины) "Правила обеспечения судоходных компаний и судов документами управления безопасной эксплуатацией судов и предотвращения загрязнения";*

Компания организует изучение вышеперечисленных документов береговым и судовым персоналом.

6.2. Функциональные задачи компании по МКУБ

Компания разрабатывает планы судовых операций, связанные с осуществлением безаварийной эксплуатации судна, определяет главные для безопасности судоходства и предотвращения загрязнения судовые операции, и на этой основе составляет процедуры и инструкции, выполнение которых обеспечивает безопасную эксплуатацию судна, устанавливает порядок контроля их использования. Планы судовых операций разрабатываются на весь производственно-замкнутый процесс грузовых перевозок. Виды планов судовых операций, определяемые этапами подготовки судна к грузовым перевозкам и осуществлением грузовых перевозок на судне подразделяются на:

- ***предконтрактный план***, предусматривающий обзор предложений (заказов) на грузовые перевозки;
- ***подготовительный план,*** предусматривающий подготовку судна к грузовым перевозкам согласно подписанному договору (контракту);
- ***эксплуатационный (судовой) план,*** предусматривающий осуществление грузовых перевозок на судне и поддержание судна в надлежащем техническом состоянии.

Разработка планов судовых операций производится береговым персоналом, исходя из назначения каждого вида плана, условий и особенностей договорных (контрактных) грузовых перевозок и их влиянию на безопасность судоходства и предотвращения загрязнения.

Исходя из собственной Политики и системы управления безопасностью, функциональными задачами Компании по МКУБ являются:

1. Подбор и служебный рост персонала, повышение уровня и качества профессиональной подготовки кадров судна и берега.
2. Профилактическая работа по предупреждению навигационной аварийности, техническое обеспечения судовождения.
3. Повышение уровня и качества технической эксплуатации и обслуживания судна.
4. Организация связи.
5. Организация грузоперевозок.

6. Социальное обеспечение безопасной эксплуатации судна.
7. Аварийно-претензионная практика.
8. Охрана труда и техника безопасности.
9. Охрана окружающей среды и организация ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов.
10. Организация работы при чрезвычайных ситуациях на море.
11. Финансовая деятельность Компании.
12. Юридическая деятельность Компании.
13. Коммерческая деятельность Компании.

6.2.1. Подбор и служебный рост персонала, а также повышение качества профессиональной подготовки кадров судна и берега

При работе с кадрами плавсостава аппарат Компании руководствуется Конвенциями МОТ, устанавливающими стандарты приема на работу, Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками, Кодекса Торгового Мореплавания и КЗОТ Украины.

1 ноября 1996 года Верховный Совет Украины принял закон "О присоединении Украины к Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками. В связи с этим Компания должна подтверждать, что для реализации кадрового обеспечения безопасности, она располагает надлежащим образом, подготовленным квалифицированным персоналом.

На каждого специалиста береговых подразделений Компании, связанного с обеспечением безопасности, и командный состав судна должны быть заведены и поддерживаться на уровне требований персональные карточки, в которых отражены: общее и специальное образование, имеющиеся дипломы и свидетельства, занимаемые должности, данные о прохождении проверки знаний, заключение квалификационной комиссии и копии приказов о назначении на судно.

Плавсостав нанимается на судно на контрактной основе.

Отдел кадров предусматривает:

- укомплектование судна судовым персоналом, способным обеспечить безопасную его эксплуатацию, предотвращение загрязнения и предпринять действенные меры в потенциально возможных аварийных ситуациях, если они возникают;
- организацию проверки на легитимность дипломов, сертификатов и свидетельств, удостоверяющих квалификацию, компетентность, профессиональную подготовленность и медицинскую пригодность к морской службе судового персонала, проведение освидетельствований и обучения;

- организацию инструктажей судового персонала при назначении на судно и переводе на другую должность;
- организацию замены судового персонала согласно договорным условиям.

Компанией утверждаются кадровые процедуры, связанные с порядком и условиями приема на работу, подготовкой, расстановкой и выдвижением на вышестоящие должности кадров плавсостава.

На занятие должностей капитана и командного состава допускаются лица, которые имеют соответствующие знания, установленные Положением о званиях лиц командного состава морских судов и порядком их присвоения. Лишение звания и изъятие диплома или квалификационного свидетельства, согласно КТМ Украины, допускается только по решению суда. Компания постоянно контролирует, чтобы любой член судового экипажа соответствовал стандартам по возрасту, медицинской пригодности, учебной квалификации, аттестации, плавцензу, имел сертификаты в соответствии с Конвенцией ПДНВ-78 с поправками и Администрацией флага, КЗОТ Украины.

6.2.2. Профилактическая работа по предупреждению навигационной аварийности

Ведущая роль в организации и проведении на судне мероприятий по предупреждению навигационной аварийности принадлежит Заместителю первого руководителя компании по флоту - Назначенному лицу Компании.

Реализация навигационной подготовки судна возложена на капитана-наставника. Подготовка предусматривает:

- обеспечение безопасной перевозки грузов;
- прогноз гидрометеорологической обстановки и разработку рекомендуемых маршрутов и режимов плавания;
- обеспечение морскими картами, справочниками и пособиями по навигации, относящимся к району плавания;
- проверку укомплектованности судов коллективными и индивидуальными спасательными средствами и их состояния, наличие планов действий в аварийных ситуациях и чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, управлению мусором, Руководством по оставлению судна и подготовленности судового персонала к их выполнению.

Одним из важнейших этапов в профилактической работе капитана-наставника Компании, направленной на предупреждение аварийности, является тщательное расследование каждого аварийного случая.

При расследовании аварийных случаев перед ним стоит важная задача: тщательно и глубоко проанализировать обстоятельства и вскрыть объективные причины аварийного случая, разработать необходимые мероприятия по улучшению организации службы и предупреждению аварийных случаев в будущем. В профилактических целях должны практиковаться разборы случа-

ев неправильного маневрирования, неправильной погрузки и перевозки грузов и других случаев, которые не привели к аварии, но создавали угрозу безопасности судна вследствие плохой организации службы.

Первостепенное значение в обеспечении безопасности мореплавания имеет оснащение судна современными техническими средствами навигации (ТСН) и их эффективное использование. Оно должно быть оснащено техническими средствами навигации в соответствии с Правилами Морского Регистра судоходства под надзором которого находится.

Техническое состояние и тактические возможности средств судовождения обеспечивают:

- определение местонахождения судна;
- счисление пути;
- курсоуказание;
- скорость судна;
- измерение глубины;
- наблюдение за навигационной обстановкой и встречными судами.

С целью эффективного использования ТСН все приборы имеют рабочие инструкции на языке персонала судна, все судоводители знают и учитывают ограничения, а также определяют и учитывают поправки к приборам и погрешности определения места, присущие техническим средствам и способам навигации. На все приборы ТСН ведутся технические формуляры, а на некоторые приборы - журналы поправок.

6.2.3. Деятельность Компании по организации технического обслуживания и ремонта судов

Основной формой технической эксплуатации судна является система непрерывного технического обслуживания (СНТО), представляющая собой комплекс технических и организационных мероприятий по проведению плановых технических обслуживаний, обеспечивающих надежную и бесперебойную работу судовых технических средств при увеличении продолжительности их использования между очередными заводскими ремонтами. СНТО предусматривает внедрение наиболее рациональных режимов эксплуатации судна, определяющих его долговременную эксплуатацию, вплоть до полного амортизационного срока его службы.

Компания устанавливает процедуры обеспечения технического обслуживания и ремонта судна в строгом соответствии с требованиями Кодекса Торгового Мореплавания Украины. Правилами Регистра судоходства, судовой документации завода-строителя, Положения о технической эксплуатации морского флота, Правил технической эксплуатации судов (ПТЭ - корпус, машина).

В соответствии с предписанием вышеперечисленных документов, организация технической эксплуатации судна направлена на поддержание судна и судовых технических средств в техническом состоянии, удовлетворяю-

щем требованиям органов надзора, заводских инструкций, специализированных правил и действующих нормативов.

Компания применяет три различающихся назначением и условиями проведения технического обслуживания судна:

- ремонт;
- докование;
- техническое обслуживание в эксплуатации (эксплуатационное техническое обслуживание).

Ремонт и докование являются классификационными видами технического обслуживания. Они совмещаются с очередными и доковыми классификационными освидетельствованиями судна и проводятся с выводом его из эксплуатации на судоремонтных предприятиях.

Техническое обслуживание в эксплуатации (эксплуатационное техническое обслуживание) проводится судовым персоналом и плавающими ремонтными бригадами в рейсах и портах при стоянках под грузовыми операциями. Оно осуществляется на планово-предупредительной основе и выполняется заблаговременно до наступления интенсивных износов старения и выхода из строя судовых конструкций, устройств и оборудования.

Основным документом, определяющим планирование, организацию и учет технического обслуживания судна в эксплуатации, является судовой план-график. Он отражает регламент технического обслуживания и регулирование (корректировку) этого регламента на основе непрерывного контроля технического состояния судовых конструкций, устройств и оборудования.

Объем и состав технического обслуживания зависит от технического состояния судна, судовых конструкций, устройств и оборудования, их соответствия стандартам надзорных органов.

Техническое обслуживание судна возложено на механика-наставника Компании. Он осуществляет контроль технического состояния судна, его соответствие международным, национальным и классификационным стандартам безопасности судоходства.

Техническая подготовка, осуществляемая механиком-наставником, предусматривает:

- выполнение планового регламента технического обслуживания, ремонта и докования судна и обеспечение их постоянной технической и технологической готовности к грузовым перевозкам с проектными или контрактными технико-эксплуатационными параметрами;
- проверку сроков действительности судовых документов, удостоверяющих годность судна к плаванию и проведение очередных, ежегодных и других освидетельствований судна надзорными органами;
- организацию бункеровки судна, проверки качества топлива и его соответствия технико-эксплуатационным характеристикам судовой силовой установки (главных и вспомогательных двигателей);

- организацию контроля технического состояния судна перед выходом в рейс;
- организацию материально-технического снабжения судна (сменно-запасными частями, оборудованием и т.д.);
- составления списка приемлемых судовых агентов, поставщиков, заключения субконтрактов;
- контроля качества поставляемых предметов материально-технического снабжения.

Порядок технического обслуживания и ремонта судна и судового оборудования определяется Правилами технической эксплуатации, Положением о ремонте судов, другими инструкциями и руководящими документами Компании.

С целью установления степени добросовестного и грамотного отношения экипажа к эксплуатации судна и технического обслуживания судового оборудования, проводятся инспекторские осмотры судна.

В ходе техосмотров контролируется состояние:

- корпуса и надстроек судна, противопожарного оборудования;
- оборудования по предотвращению загрязнения;
- навигационного оборудования;
- рулевого устройства;
- якорного и швартовного устройств;
- главных двигателей и вспомогательных механизмов;
- трубопроводов и основной арматуры;
- грузового оборудования;
- судовых систем;
- систем автоматизации;
- организации судовой службы.

Инспекторские осмотры проводятся во время стоянки судна в порту.

Механик-наставник осуществляет контроль за сроками и качеством проведения планово-предупредительного ремонта судна на заводе и техническим обслуживанием судна, находящегося в эксплуатации.

Непосредственную ответственность за соблюдением требований безопасности при эксплуатации энергетической установки несет старший механик судна.

Лица судового экипажа обязаны осуществлять повседневное техническое обслуживание закрепленных за ними технических средств.

6.2.4. Организация связи

Каждое судно судоходной Компании должно быть оборудовано средствами связи для поддержания непрерывного контакта с берегом.

Компания обязана принять меры по оборудованию судна комплектом глобальной морской системы связи при бедствиях и для обеспечения безо-

пасности. В учебно-тренажерных центрах плавсостава ведется обучение и тренажерная подготовка комсостава по ГМССБ.

Установленная на судне радиоаппаратура должна обеспечивать телефонную, телеграфную и автоматическую радиосвязь, как в случае бедствия, так и для обычных условий эксплуатации.

Прием и передача гидрометеорологической и навигационной информации, а также информации НАВТЕКС осуществляется на частоте 518 кГц, либо через ЦКС радиоцентра на ПВ/КВ в режиме АПД, БПЧ и в слуховом режиме.

Поступающая информация об изменениях навигационной обстановки от судов и метеорологическая информация от Гидрометцентра в ближайший циркулярный срок направляется в адрес судна.

Ответственность за радиосвязь с судном возложена на Назначенное лицо и инженера по связи Компании.

По судовой радиостанции связь может устанавливаться с:

- национальными и иностранными береговыми радиостанциями;
- судовыми радиостанциями;
- радиостанциями воздушных судов (при поисково-спасательных операциях).

Судовая радиостанция должна иметь лицензию на право эксплуатации, выдаваемую Государственной инспекцией электросвязи. Порядок и регламент работы судовой радиостанции определяют:

- *Руководство по радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы (изданным в виде сборника нормативных актов и являющимся аналогом идентичного по наименованию документа Международного союза электросвязи);*
- *Регламентом радиосвязи Международного Союза электросвязи.*

Компания обязана обеспечить судно ***Международными нормативными актами:***

- вахтенный журнал судовой радиостанции;
- алфавитный список позывных сигналов радиостанции, используемых в морской подвижной службе;
- список береговых радиостанций;
- список судовых радиостанций;
- список станций радиоопределения и специальных служб (сигналов точного времени, прогноза погоды, службы НАВТЕКС, медицинской консультации);
- мастер-план ГМССБ;
- справочники ARLS;
- дипломы ГМССБ у судового персонала (судоводителей, начальника радиостанции).

Национальными нормативными актами:

- расписание работы национальных береговых радиостанций с судами, передачи циркулярных гидрометеорологических сообщений и навигационных предупреждений;
- список береговых УКВ радиостанций;
- свод условных наименований должностных лиц для ведомственной связи;
- телеграфные тарифы;
- паспорта на основное оборудование судовой радиостанции, схемы, описания и инструкции по техническому обслуживанию установленного оборудования и аппаратуры, графики настроек, заполненные формуляры;
- инструкция для радиооператоров радиотелефонистов по несению радиовахты, обеспечивающая безопасность на море.

6.2.5. Организация грузоперевозок

Основными задачами эксплуатационных подразделений судоходной Компании является оперативное руководство и координация работы судна, обеспечивающие выполнение заявок клиентуры на перевозку грузов во всех видах плавания с максимальной экономической эффективностью при условии обеспечения сохранной и безопасной доставки грузов.

В Компании ведется регистрация и обзор всех поступивших предложений на грузовые перевозки. Обзор проводится с целью определения полноты и достаточности, содержащейся в предложениях (заказах) информации о грузовых перевозках, возможностей выполнения Компанией этих предложений и дальнейших ее действиях.

В обзорах предложений рассматриваются и анализируются:

- районы и условия перевозки грузов, ограничения и требования к грузовым перевозкам;
- транспортные свойства грузов, условия и технологические режимы перевозки;
- технико-эксплуатационные характеристики, технические и технологические возможности, приспособленность и подготовленность судна к грузовым перевозкам;
- приемлемость предложений, решения и меры, которые необходимо принять и осуществить для его выполнения.

Обзоры проводятся до подписания контракта. Они хранятся в информационном массиве поступивших предложений на грузоперевозки.

Обзор предложений на грузовые перевозки и принятие решений производятся Первым руководителем Компании.

При получении предложений клиентуры для перевозки определенных партий грузов или отфрахтования судна учитывается:

- соответствие эксплуатационных и технических характеристик судна характеру грузов, предъявляемых к перевозке;
- экономическая целесообразность эксплуатации судна на данном направлении или линии;
- наличие технических условий на погрузку, укладку, крепление, транспортировку груза.

Эксплуатационная (операторская) подготовка осуществляется Заместителем Первого руководителя по флоту и предусматривает:

- планирование и составление расписаний (графиков) движения судна в соответствии с контрактом на грузовые перевозки;
- обеспечение судна грузовой, коммерческой и эксплуатационной информацией, международными и национальными нормативно-правовыми документами;
- организацию связи судна с берегом, установление состава, содержания и порядка предоставления докладов об обстановке, состояния судна, возможных изменениях и ограничениях их эксплуатационных параметров, вызванных состоянием или сложившейся ситуацией, проблемах, возникающих на борту, действиях по их решению и результатах этих действий.

Составляя исполнительный грузовой план судна, грузовой помощник капитана должен обеспечить соблюдение следующих обязательных условий:

- совместимость грузов;
- использование грузоподъемности и грузовместимости;
  ротацию портов выгрузки;
- соблюдение надлежащей остойчивости, продольной прочности и допустимых удельных нагрузок на верхнюю палубу, палубу твиндеков и люковые закрытия;
- надежность крепления груза в трюмах и на палубе с использованием необходимого количества сепарационного материала.

Судовой экипаж перед началом грузовых операций должен произвести осмотр всего комплекса технологических устройств, связанного с указанными операциями, в том числе: грузового устройства, грузовых помещений, защитных ограждений, трапов, системы пожаротушения, датчиков пожарной сигнализации, устройств для измерения температуры, исправность трапов, ограждений. Результаты проверки фиксируются в судовом машинном журнале, чек-листах.

На протяжении всего рейса экипаж организует и контролирует выполнение всех рекомендаций по сохранности груза. В целях защиты интересов Компании в случае претензий со стороны грузополучателя, в судовом журнале регулярно отмечаются мероприятия, проводимые экипажем для обеспечения сохранности груза, указываются внешние факторы - шторм, осадки и др.

Компания обязывает капитана с приходом в порт, до открытия грузовых люков перед выгрузкой, заявить морской протест, если в рейсе имели место обстоятельства, которые повлекли или могут повлечь порчу груза.

Компания осуществляет страхование судна и ответственность судовладельца по различным видам риска, в том числе и от загрязнения моря.

Компания запрещает капитану подписывать чистые коносаменты при обнаружении дефекта груза или его упаковки, применять неизвестного образца коносаменты.

Компания предусматривает, что каждый член экипажа будет оберегать грузы, принятые к перевозке.

Лица, допустившие халатное отношение к своим обязанностям, должны привлекаться к ответственности, согласно КЗОТ, конкретным условиям.

6.2.6. Социальное обеспечение безопасной эксплуатации судна

Социальное обеспечение безопасной эксплуатации заключается в применении требований Конвенции МОТ № 165 от 1987 г. "Социальное обеспечение моряков" других Конвенций и Резолюций ММО и МОТ, КТМ Украины, Национального трудового законодательства, направленных на обеспечение культуры труда, личной и коллективной безопасности, защиты интересов судовладельца на море и охраны окружающей среды.

К работе на судне допускаются лица, признанные годными для этого по состоянию здоровья.

Заключение о пригодности для работы на судне по состоянию здоровья делается учреждением Министерства охраны здоровья Украины в соответствии с правилами, установленными этим Министерством.

Порядок приема на работу судового экипажа, их права и обязанности, условия работы на судне и оплата труда, социально-бытового обслуживания на море и в порту, порядок и основания для увольнения регулируются законодательством Украины, КТМ Украины, генеральными и трудовыми тарифными соглашениями, коллективными и трудовыми договорами (контрактами).

Компания в соответствии с законодательством обеспечивает:

- безопасные условия и режим труда на судне;
- охрану здоровья членов экипажа и оборудования их судна всеми необходимыми для этого средствами "устройствами";
- поставки продовольствия и воды в достаточном количестве и надлежащего качества;
- полагающиеся судовые помещения;
- бесплатной выдачей спецодежды, моющих средств, тропического довольствия;
- расходы на социально-бытовое обеспечение моряков в рейсе, обеспечение телерадиоаппаратурой за счет Компании или средств профсоюза;
- обязательства оплатить ущерб или компенсацию за травму, заболевание или смерть моряка и расходы на медобслуживание или по-

гребение, понесенные моряком или его семьей в связи с травмой, заболеванием или смертью;

- полное или частичное возмещение затрат на восстановление здоровья в санаторно-курортных учреждениях Украины или за рубежом;
- расходы на репатриацию.

Репатриация за счет Компании осуществляется в случае увольнения по инициативе владельца или уполномоченного им органа, в случае заболевания, травмы, гибели судна, если судовладелец не может выполнить свои обязательства, которые исходят из действующего законодательства, договора или контракта.

Судовладелец репатриирует моряка в порт, указанный в контракте, колдоговоре, а в случае их отсутствия, в порт приема на работу.

Судовладелец несет ответственность за организацию и расходы на репатриацию в объеме затрат на проезд (как правило самолетом), оплату проживания и питания, оплату труда и помощь, перевоз багажа в количестве, предусмотренном договором, лечение до тех пор, пока моряк не будет транспортабельным.

Если судовладелец не может организовать репатриацию и оплатить расходы, эти обязательства выполняют уполномоченные Правительством органы с дальнейшим взысканием понесенных затрат в безакцептном порядке.

Компания обеспечивает членам экипажа заработную плату в национальной и инвалюте за время пребывания в рейсе в соответствии с национальным законодательством и коллективным договором между Администрацией и профсоюзом на контрактной основе.

Член судового экипажа имеет право перевозить на судне имущество, предназначенное для личного пользования.

В случае утраты или порчи этого имущества вследствие аварийного морского происшествия, судовладелец обязан возместить члену экипажа причиненный ущерб из расчета действующих цен на имущество такого же рода и качества.

Не подлежит возмещению стоимость имущества членов экипажа, которые виновны в аварийном морском происшествии.

Перевоз на судне имущества, не предназначенного для личного пользования, без разрешения судовладельца не допускается.

Член экипажа, который перевозит такое имущество, должен возместить судовладельцу причиненные в связи с этим убытки, затраты.

Компания устанавливает на своих судах 8-ми часовой режим труда и отдыха.

Компания берет на себя социально-правовую защиту членов экипажа, повинных в нарушении законов или правовых норм страны пребывания, их репатриацию в базовый порт за счет провинившегося.

Компания в своей социальной политике должна перейти на контрактную систему найма рабочей силы на судно, где права и обязанности догова-

ривающихся сторон будут определены не только в коллективном, но и в индивидуальном порядке.

Компания обязывает капитана данной ему властью преодолевать негативные тенденции и проявления социально-неприемлемого поведения отдельных членов экипажа, халатного отношения к труду путем применения социально-необходимых мер дисциплинарного воздействия, вплоть до списания с судна в ближайшем порту захода, либо следовании на судне в качестве пассажира.

6.2.7. Аварийно-претензионная практика

При наступлении аварийного происшествия капитан судна немедленно должен сообщить в Компанию о случившемся по радио, указав следующее:

- дату, судовое время и время по Гринвичу;
- район (порт, причал, пролив, залив, рейд, внутренние или территориальные воды, открытое море), координаты;
- откуда и куда следует;
- в грузу или балласте, род груза;
- условия погоды (направление и сила ветра, волнение, зыбь, течение, видимость), прогноз погоды;
- присутствие на борту лоцмана, использование буксиров;
- сведение о случившемся, наличие повреждений у судна, объектов и сооружений;
- название другого судна, национальность, наименование судовладельца, страховщика и агента, порт приписки (при столкновении или навале), название (номер) поврежденного причала, объектов или сооружения;
- загрязнение окружающей среды;
- осадку носа и кормы до происшествия, крен, курс, потеря осадки, число тонн на 1 см осадки, количество и размещение груза в помещениях и на палубе, количество на борту топлива, пресной воды и балласта;
- есть ли жертвы и пострадавшие люди, их фамилии и должность; сведения, позволяющие оценить аварийное морское происшествие и привлечь необходимые средства для оказания помощи аварийному судну.

По мере выяснения других обстоятельств аварийного происшествия капитан судна информирует об этом судовладельца.

В дальнейшем по установленной процедуре должностными лицами производится тщательное расследование происшествия, имеющее цель установить: обстоятельства, причины, последствия, убытки, классификацию, оценку действий причастных лиц, а также разработать профилактические меры по предупреждению аварийности.

Капитан судна, при первой возможности, составляет судовой технический акт о случившемся по установленной форме и производит предварительное расследование происшествия. По прибытии судна или его экипажа в базовый порт капитан судна в течение суток подает капитану порта письменное заявление с приложением всех необходимых документов для регистрации и расследования происшествия.

По результатам расследования АМП, компанией издается приказ, включающий в себя профилактические меры по предупреждению повторения подобных случаев в будущем.

Оформление аварийных происшествий с судами и их спасания, затрагивающих иностранные интересы, а также ведение претензионных судебных и арбитражных дел по спорам с иностранными организациями осуществляется в соответствии с национальными нормативными документами.

При оформлении аварийных происшествий, несчастных случаев с людьми или спасания капитан запрашивает необходимые рекомендации у судовладельца и, по указанию последнего, нанимает адвоката.

При наступлении аварийного происшествия капитан судна подготавливает следующую документацию для доказательства АМП:

- краткие, но исчерпывающие записи судового журнала об обстоятельствах происшествия и действиях экипажа для его предотвращения и ликвидации последствий;
- подробные и точные записи в машинном журнале о режимах работы главного двигателя перед аварийным происшествием, в период происшествия и в ближайшее время после него;
- записи в журнале судовой радиостанции обо всей относящейся к аварийному происшествию радиокорреспонденции и в журнале погоды о прогнозах погоды, а также, при необходимости, факсимильные карты;
- объяснения членов экипажа, причастных к аварийному происшествию, результаты осмотра полученных судном повреждений, составленные схемы взаимного расположения судов до аварийного происшествия, а также в момент и после него, копии радиограмм и другие доказательства (тахограммы, курсограммы, реверсограммы и т.д.). Для фиксирования обстоятельств и последствий аварийного происшествия широко используется фото и видеосъемки.

В тех же целях до захода в базовый порт капитан составляет максимально подробное и обстоятельное письменное объяснение всех обстоятельств как непосредственно предшествовавших аварийному происшествию, так и самого аварийного происшествия, для последующего представления материалов капитану порта на расследование.

При оформлении аварийных происшествий за границей капитан должен:

- направить противной стороне письменное заявление об ответственности;

- организовать осмотр и фиксирование повреждений, в необходимых случаях с вызовом сюрвейера;
- по возможности получить показания независимых свидетелей (лоцмана, команды буксиров, береговых служащих и посторонних лиц - очевидцев происшествия);
- заявить морской протест.

Компания при этом:

- определяет убытки и взаимные претензии;
- дает предложения о месте рассмотрения спора;
- предъявляет требования о предоставлении надлежащего финансового обеспечения;
- предъявляет требования об аресте иностранного судна.

Ведение дел по спорам, затрагивающим интересы Компании, возлагается на юриста Компании.

Документы подготавливают соответственно:

- по навигационным вопросам - капитан-наставник;
- по техническим вопросам и расчету стоимости ремонта - механик-наставник;
- по расчету убытков от вывода судна из эксплуатации - финансовый отдел.

6.2.8. Охрана труда и техника безопасности

Работа по охране труда в Компании должна возглавляться инженером по технике безопасности.

Компания при найме требует от работника наличия всех необходимых документов, сертификатов и допусков в соответствии с требованиями Международной Конвенции по "Подготовке, дипломированию моряков и несению вахты 1978 г. с поправками".

В контракте (договор найма, трудовой договор, соглашение) нанимающийся на работу моряк обязан указать свои анкетные данные, предъявить все имеемые сертификаты компетенции, удостоверение моряка, загранплавания, медицинский сертификат.

Все вновь принятые на работу в Компанию проходят вводный инструктаж по вопросам охраны труда.

Вводный инструктаж проходят:

- работники, вновь принятые на работу (независимо, постоянную или временную), независимо от их образования, стажа работы по этой профессии или должности или имеемых документов и сертификатов, удостоверяющих профессиональную подготовку;
- работники, которые находятся в командировке в Компании и участвуют в производственном процессе;

- учащиеся, студенты и другие лица, которые прибыли для прохождения производственной практики.

Вводный инструктаж производится по программе, разработанной специалистом по охране труда Компании - инженером по технике безопасности. Программа и время инструктажа утверждается руководителем Компании.

Запись о проведении вводного инструктажа производится в специальном журнале, а также в документе о приеме на работу.

Первичный инструктаж проводится на рабочем месте перед началом работы:

- с вновь принятыми (постоянно или временно) работниками;
- с работником, который переводится из одного подразделения в другое;
- с работником, который будет выполнять новую для него работу;
- с командированными работниками, принимающими непосредственное участие в производственном процессе в Компании;
- со студентами и учащимися, прибывшими на практику.

Повторный инструктаж проводится индивидуально или с группой работников, выполняющих одинаковые работы, по программе первичного инструктажа в полном объеме.

Повторный инструктаж проводится на рабочем месте со всеми работниками:

- на работе с повышенной опасностью - 1 раз в квартал;
- на других работах - 1 раз в полугодие.

Запись о проведении повторного инструктажа производится в специальном журнале.

Внеплановый инструктаж проводится:

- при замене или модернизации оборудования, приборов и инструментов, влияющих на охрану труда;
- при выявлении при проверке незнания работником безопасных методов и приемов труда или инструкции по охране труда;
- при перерыве в работе исполнителя работ более чем на 30 календарных дней - для работ с повышенной опасностью, и для остальных работ - более 60 дней.

Внеплановый инструктаж проводится индивидуально или с группой работников одной профессии. Объем и содержание инструктажа определяются в каждом отдельном случае, в зависимости от причин, вызвавших необходимость его проведения.

Запись о проведении инструктажа делается в специальном журнале.

Целевой инструктаж проводится с работниками при:

- выполнении разовых работ, непосредственно не связанных с обязанностями по специальности (погрузка, разгрузка, разовые работы за пределами судна);
- ликвидации аварии, стихийного бедствия;
- проведении работ, для которых оформляется наряд-допуск, разрешение или другие документы (например, чек-лист);
- экскурсиях на судно и т.п.

Целевой инструктаж фиксируется нарядом- допуском или другой документацией (например, чек-листом), разрешающей проведение работ.

Первичный, повторный, внеплановый и целевой инструктажи проводит непосредственный руководитель работ (лицо командного состава судна, и т.п.).

Первичный, повторный, внеплановый и целевой инструктажи завершаются проверкой знаний устным опросом, а также проверкой приобретенных навыков безопасных методов труда.

О проведении первичного, повторного, внепланового инструктажей, стажировке и допуске к работе лицо, производившее инструктаж, делает об этом запись в специальном журнале. При этом обязательны подписи инструктирующего и инструктируемого.

Журнал инструктажей должен быть пронумерован, прошнурован, скреплен печатью и внесен в Судовой реестр журналов.

На инженера по технике безопасности Компании возлагается:

- организация работы по охране труда, координация деятельности Компании по улучшению взаимодействия всех ее подразделений по обеспечению безопасности труда, контроль за состоянием охраны труда на судне и предприятиях Компании;
- принятие мер по реализации государственной политики в области охраны труда в подразделениях Компании;
- организация разработки и контроль за осуществлением мероприятий по профилактике производственного травматизма и профзаболеваний на судне и в береговых подразделениях Компании; проверка знаний персонала и плавсостава Компании по охране труда и технике безопасности; пропаганда безопасности методов и условий труда;
- учет и анализ несчастных случаев, профзаболеваний и разработка мер по ликвидации их причин;
- участие в расследовании несчастных случаев, профзаболеваний и аварий, происшедших на судне и в подразделениях Компании;
- контроль за своевременным и правильным проведением инструктажей плавсостава и персонала Компании;
- контроль исполнения плавсоставом и персоналом Компании действующего законодательства, межотраслевых, отраслевых и прочих нормативных актов, предписаний органов надзора и должностных инструкций по вопросам охраны труда;

- контроль исполнения статей колдоговора или трудовых соглашений и обязанностей руководителей подразделений Компании по созданию безопасных и безвредных условий труда.

Подразделение охраны труда готовит и направляет на судно и в другие подразделения Компании информацию и статические данные о несчастных случаях и случаях производственного травматизма, распространяет средства наглядной информации и агитации.

6.2.9. Охрана окружающей среды и организация ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов

В судоходной Компании сформирована и последовательно реализуется политика в области защиты окружающей среды от загрязнения с судов, в соответствии с требованиями МКУБ и п.п. 2.1 и 2.2 Резолюции А.739(18) ММО, Конвенции МАРПОЛ-73/78.

Выполнение указанной политики обеспечивается персоналом Компании как в море, так и на берегу на всех уровнях организации.

Основными положениями политики Компании в области защиты окружающей среды являются:

- уход за судном, его эксплуатация надлежащим образом подготовленным экипажем в соответствии с международными конвенциями и стандартами;
- постоянное улучшение навыков берегового и судового персонала по готовности к аварийным ситуациям, связанным с защитой окружающей среды;
- разработка, внедрение и поддержание системы управления безопасностью в области защиты окружающей среды в виде инструкции и процедур согласно действующим национальным и международным документам, в том числе и МКУБ;
- систематическое обучение, инструктаж и контроль уровня знаний командным составом судна в области защиты окружающей среды по специальным программам;
- своевременная информация капитана и командного состава судна об изменениях в требованиях международного законодательства и законодательств прибрежных государств в области защиты окружающей среды;
- обеспечение судна официальными текстами международных конвенций, разработка и издание нормативно-инструктивных документов, наглядных пособий для флота Компании по защите окружающей среды;
- организация работы технических подразделений по оборудованию и переоборудованию судов природоохранными системами, устройствами;

- систематический контроль за организацией защиты окружающей среды на судне Компании, уровня знаний комсостава, а также за соблюдением на судне требований международных Конвенций и стандартов.

В целях обеспечения безопасной эксплуатации судна, защиты окружающей среды и осуществления связи между Компанией и комсоставом судна, руководством Компании назначаются в аппарате ответственные лица, имеющие прямой доступ к руководству. Ответственность и полномочия этих лиц включают контроль за соблюдением норм предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией судна, а также предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи по мере необходимости на берегу.

Компанией четко определяются и оформляются в виде документов ответственность капитана в отношении реализации политики Компании по обеспечению защиты окружающей среды, побуждению экипажа к соблюдению этой политики, издаются соответствующие приказы и инструкции в ясной и простой форме.

Капитан имеет верховную власть и ответственность за принятие им решения по предупреждению загрязнения окружающей среды.

Командный состав судна имеет надлежащую профессиональную подготовку и квалификацию, а в Компании установлены соответствующие процедуры, обеспечивающие своевременное и должное ознакомление командного состава палубной и машинной команды при назначении на должность или при повышении в должности, с документами и инструкциями, касающимися защиты окружающей среды. Наличие на судне и соответствие таких документов современному уровню и установленному "Перечню …" регулярно проверяется.

В Компании разрабатываются процедуры, касающиеся проведения ключевых операций на судне по предотвращению загрязнения (очистка, удаление льяльных, сточных вод, накопление и удаление мусора, бункеровка и т.п.).

В соответствии с Резолюцией ММО - МЕРС.-54(32) Компанией разрабатывается план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Этот план устанавливает процедуры по выявлению, описанию и действиям экипажа в аварийных случаях на судне, устанавливает программы учений экипажа и отработок действий в условиях аварийной ситуации.

В Компании устанавливается и осуществляется процедура контроля за документами, касающимися защиты окружающей среды. *Ежегодно обновляется Перечень нормативных документов, обязательных для судовой папки "Предотвращение загрязнения моря".* Указанная папка с документами хранится у старшего механика и доступна всему комсоставу судна. Изменения, вносимые в документы, проверяются, устаревшие документы своевременно изымаются. На судне формируется относящаяся к его специфике документация.

В случаях возникновения разлива нефтепродуктов в территориальных водах, или на акваториях прилегающих к ним портов, всю организацию и непосредственное исполнение работ по ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов осуществляют специальные формирования под руководством капитана соответствующего порта.

6.2.10. Организация работы при чрезвычайных ситуациях на море

Чрезвычайными ситуациями являются непредвиденные условия, которые могут привести к катастрофе или аварии. Они требуют принятия экстренных мер, максимального напряжения сил, мобилизации всех материальных и моральных возможностей персонала Компании.

К чрезвычайным ситуациям на море Компания относит:

1. Пожары/взрывы.
2. Столкновение с другим судном или объектом.
3. Посадка на мель.
4. Аварийная утечка аммиака или фреона.
5. Снижение или потеря остойчивости.
6. Штормовые погодные условия/опасность экипажу и судну.
7. Конструктивные повреждения.
8. Течь.
9. Обледенение.
10. Смещение груза.
11. Оставление судна.
12. Человек за бортом.
13. Помощь, включая спасательные операции.
14. Выход из строя главного двигателя.
15. Заболевания и травмы с угрозой летального исхода.
16. Выход из строя ДАУ ГД машинного телеграфа.
17. Выход из строя рулевого устройства.
18. Исчезновение члена экипажа.
19. Задержание и арест судна.
20. Угроза или факты нападения пиратов-террористов.
21. Серьезные загрязнения моря с судна.
22. Обесточивание судна.

В Компании создается штаб по оказанию помощи терпящим бедствие на море судам и людям.

Функциональной задачей Компании является своевременное выявление возможных рисков, влияющих на безопасность эксплуатации судна. Указанные риски, в случае их наступления приводят к чрезвычайным, опасным или критическим (потенциально опасным) ситуациям.

Защита от выявленных рисков в условиях эксплуатации судна осуществляется путем регулярных проверок, проводимых экипажем судна и бере-

говым персоналом Компании, а также путем проведения учебных тревог и тренировок.

В Компании обеспечена регистрация всех проводимых на берегу и судне учений. При разработке планов учений и тренировок делается разграничение между полномасштабными учениями с участием судна и штаба Компании и учениями ограниченными только судном или Компанией.

Компания должна понимать, что основной задачей планирования, готовности и обучения является повышение знаний экипажа судна и берегового персонала в области проблем безопасности и окружающей среды.

Успех контролирования аварийных или кризисных ситуаций на море зависит от способности судового экипажа и Компании быстро и эффективно объединить достаточные ресурсы своих сил и средств.

При возникновении аварийной ситуации капитан судна немедленно информирует руководство Компании, в соответствии с "Системой связи в чрезвычайных ситуациях", а также Резолюцией ММО А.851(20) для оповещения Администрации прибрежных государств.

При получении первичной информации о чрезвычайной ситуации с судна Компания в любое время суток созывает штаб по оказанию помощи терпящим бедствие на море.

Штаб дает капитану необходимые инструкции и оказывает помощь в вопросах безопасности мореплавания; технических, юридических и других вопросах, могущих возникнуть в чрезвычайных ситуациях.

Решительные действия и своевременная информация со стороны капитана, быстрая реакция Компании, а также хорошая подготовка и обучение экипажа основам борьбы за живучесть судна в случае инцидента исключительно важны для спасания человеческих жизней, судна и груза.

Основными нормативными документами в чрезвычайных ситуациях являются:

1. Судовое расписание по тревогам.
2. Судовой оперативный план по борьбе за живучесть судна.
3. Судовая аварийная папка.
4. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.
5. Руководство по оставлению судна.
6. Система связи в чрезвычайных ситуациях.
7. Расписание по охране судна.
8. Резолюция ММО А.851(20) от 27.11.97 г. "Общие принципы систем судовых сообщений".

Капитан судна несет ответственность за:

- регулярную корректуру судового расписания по тревогам;
- своевременное ознакомление экипажа с обязанностями по тревогам;
- проведение регулярных учебных тревог и отработку действий экипажа в чрезвычайных ситуациях;

- разработку судового плана оперативных действий экипажа, направленных на снижение последствий чрезвычайной ситуации.

Компания создает условия безопасной эксплуатации судна и предотвращения загрязнения. Компания разрабатывает планы судовых операций, регламентирующих грузовые перевозки, определяет порядок и технологии их выполнения.

При определении порядка и технологий выполнения судовых операций учитываются международные и национальные стандарты по безопасности и предотвращению загрязнения, инструктивные материалы и рекомендации заводов-строителей по эксплуатации судов и предприятий-поставщиков судовых устройств, систем и оборудования.

6.2.11. Финансовая деятельность Компании

Финансовая подготовка осуществляется планово-экономическим отделом и бухгалтерией и предусматривает:

- обеспечение судна средствами необходимыми и достаточными для безопасной его эксплуатации, и назначение полномочного персонала заключать субконтракты, производить закупки, оплачивать эксплуатационные расходы (с выделением полномочий капитана);
- установление порядка использования выделенных средств, проведения финансово-расчетных операций и контроля их исполнения и движения наличности с соблюдением коммерческой тайны финансового положения Компании и конфиденциальности производимых расчетов;
- составление оперативных валютных и финансовых планов, контроль за их выполнением;
- обеспечение оплаты счетов за эксплуатационные и другие обоснованные расходы;
- обеспечение расчетов за поставки судового оборудования, технических средств навигации, аварийного имущества;
- выверка взаимных расчетов по фрахтовым платежам за перевозку грузов;
- обеспечение переводов денежных средств и инвалюты для выплаты экипажу судна заработной платы и командировочных расходов.

6.2.12. Юридическая деятельность Компании

Юридическое обеспечение Компании возложено на юрисконсульта. Он:

- контролирует подготовку Компанией договорной, организационно-распорядительной документации;

- готовит совместно с капитаном-наставником необходимые документы и материалы по аварийно-претензионным делам и участвует в их ведении;
- принимает оперативные меры по защите имущественных интересов Компании, организует учет международного и национального законодательства по морскому праву.

Страхование осуществляется юрисконсультом и предусматривает:

- обеспечение всех необходимых видов страхования и установление порядка их проведения и правового оформления;
- установление порядка представления и информационной содержательности докладов о происшедших на судне несчастных случаях и авариях, результатом которых могут быть претензии и иски, и статистический учет потенциально возможных убытков от выплат по представленным претензиям и искам.

6.2.13. Коммерческая деятельность Компании

Коммерческую деятельность осуществляет отдел морских перевозок, который:

- разрабатывает проекты договоров и соглашений с фрахтователем об условиях перевозки грузов, на аренду судна;
- осуществляет контроль за сохранностью перевозимых грузов. Анализирует материалы о случаях несохранности грузов и претензии, готовит заключения по удовлетворению или отклонению претензий;
- рассматривает и оформляет случаи коммерческого брака и претензий по грузу;
- готовит документы и ведет переписку по вопросам спасания на море, оплате вознаграждения за спасание судна Компании, рассмотрение требований спасателей об оплате вознаграждения за спасание судна Компании;
- разрабатывает предложения для судна Компании по повышению качества перевозок грузов и недопущения коммерческого брака.

6.3. Документация

6.3.1. Общие требования

Администрация определяет перечень документов, который Компания должна предъявлять для доказательства своей способности удовлетворять национальным и международным требованиям в реализации коммерческой деятельности, обеспечении безопасности судоходства и в охране окружающей среды от загрязнения.

Система управления безопасностью описывается и регламентируется упорядоченным комплексом документации. Компания устанавливает состав документации и порядок ее ведения. Она принимает меры и гарантирует, что:

- действующая документация является полной, охватывает все сферы деятельности Компании и судов, имеется в наличии и находится на рабочих местах, где она должна использоваться;
- изменения, вносимые в документацию, предварительно рассматриваются и обсуждаются квалифицированным, компетентным и профессионально подготовленным персоналом, распределяются и рассылаются установленным порядком;
- устаревшая и отмененная документация ликвидируется и незамедлительно изымается из обращения.

Состав документации должен быть по возможности минимальным (не в ущерб безопасности без излишней избыточности), удобным и понятным для пользователей. На каждом судне должен находиться полный комплект документации, к нему относящийся. По назначению документация подразделяется на:

- построечную;
- нормативно-правовую;
- регистрационную;
- справочную.

Построечная документация поставляется судостроительными предприятиями вместе с судном. Минимальный состав документации, постоянно используемой береговым и судовым персоналом в обеспечение безопасной эксплуатации судна, включает:

- технический паспорт или формуляр судна (Vessel information book), содержащий его основные технико-эксплуатационные характеристики (назначение, главные размерения, дедвейт, количество перевозимого груза, вместимость танков, весовые нагрузки и т.д.);
- расчетные схемы и информацию об остойчивости судна (Stability and trim book), содержащие исходные данные для определения остойчивости, диаграммы статической и динамической остойчивости при различных схемах загрузки и т.д.);
- чертежи судовых конструкций и схемы судовых систем (Drawings), жизненно важных для обеспечения безопасной эксплуатации судна.

Нормативно-правовая документация является ключевой документацией системы управления безопасностью. Она представляет собой свод обязательных стандартов (правил и норм), соблюдение которых обеспечивает безопасную эксплуатацию судов. По порядку разработки и ведения нормативно-правовая документация подразделяется на:

- внутреннюю;
- внешнюю.

Внутренняя нормативно-правовая документация разрабатывается Компанией, оформляется и вводится в действие в виде документированных процедур и инструкций. Компания осуществляет контроль за соблюдением береговым и судовым персоналом процедур и инструкций, если требуется, проводит их корректировки, отменяет устаревшие, разрабатывает и вводит в действие новые процедуры и инструкции. Действующие процедуры и инструкции оформляются и издаются в форме руководств, наставлений, положений, правил и т.д.

Внешняя нормативно-правовая документация разрабатывается и вводится в действие полномочными на то международными и национальными организациями, контролирующими и регламентирующими безопасность судоходства. Компания устанавливает порядок обеспечения береговых подразделений и судов внешней документацией и отслеживает проводимые в ней изменения. Примеры внешней нормативно-правовой документации: международные конвенции, резолюции, кодексы, национальные правила и т.д.

Регистрационная (учетно-отчетная) документация служит обратной связью системы управления безопасностью. Она отражает соблюдение береговым и судовым персоналом стандартов безопасности, действенность этих стандартов и меру безопасной эксплуатации судов. Преимущественной формой регистрационной документации являются журналы. Основными журналами, ведение которых предписано конвенционными и национальными требованиями, являются:

- судовой журнал;
- машинный журнал;
- радиожурнал;
- журнал нефтяных операций;
- журнал операций со сточными водами;
- журнал операций с мусором;
- журнал непрерывной регистрации истории судна;
- журнал учета уровней охраны судна.

Отчетная документация представляется в форме докладов, рапортов, отчетов, донесений, копий регистрационной документации и выдержек из них.

Справочная документация является исполнительно-информационной. Она содержит информационные материалы, прямо или косвенно связанные с безопасной эксплуатацией судов, используемые береговым и судовым персо-

налом в своей деятельности и способствующие выработке и принятию правильных решений по обеспечению безопасности.

6.3.2. Основные нормативно-правовые документы

Система управления безопасностью регламентируется комплексом нормативно-правовых документов.

Основные внутренние нормативно-правовые документы

Компания (берег):

Руководство Компании по управлению безопасностью, определяющее политику безопасности Компании, концепцию, цели, организационную структуру и основные положения системы управления безопасностью и предотвращения загрязнения.

Руководство по процедурам, определяющее порядок составления, структуру, содержание и базисный состав процедур.

Учтенная документация СУБ должна храниться в специально отведенном для этой цели месте.

Устаревшие документы СУБ незамедлительно изымаются из обращения. Одна копия документа со старой версией текста хранится у Назначенного Лица в течение установленного в Компании срока (3 года).

Документация СУБ Компании должна периодически (не реже 1 раза в год) подвергаться анализу и, при необходимости, корректировке с целью приведения ее в соответствие с изменившимися и вновь появившимися требованиями. Эта работа проводится под руководством Назначенного лица.

Весь персонал, имеющий отношение к СУБ Компании, информируется Назначенным лицом обо всех внесенных изменениях и обеспечивает откорректированными действующими документами СУБ, которые необходимы им в работе.

Документы индексируются. Индексирование должно обеспечить быструю и простую корректировку. На каждой странице дается наименование документа. Нумерация страниц сквозная. На каждой странице указываются дата версии и ее номер - дата, на которую издана данная страница. Корректировка текста осуществляется заменой всей страницы. Соответственно изменяются дата и номер версии. Получатели изымают из документов старые страницы и вставляют новые. Изъятые (старые) страницы отсылаются в отдел морских перевозок, как подтверждение производственной замены.

На каждом документе имеется Лист учета изменений, в котором отражаются проводимые изменения.

План действий в аварийных ситуациях (береговой, сопряженный с судовым), определяющий назначение, задачи, состав и порядок действий оперативного штаба по аварийным ситуациям Компании.

Судно:

Руководство по эксплуатации судов, содержащее судовые операции по безопасности и предотвращению загрязнения, правила и инструкции их выполнения.

План действий в аварийных ситуациях (судовой, сопряженный с береговым), определяющий порядок действий судового комитета безопасности и судового персонала в аварийных ситуациях.

План чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (судовой), определяющий порядок действий судового комитета безопасности и судового персонала в аварийных ситуациях, связанных с возможностью загрязнения моря нефтью.

6.3.3. Ведение документации

Основные нормативно-правовые документы системы ведутся отделом морских перевозок. Ведение включает:

- организацию разработки, рассмотрение, обсуждение и утверждение документов;
- подготовку предложений по устранению выявленных в процессе контроля эффективности системы управления безопасностью несоответствий и корректировкам документов, их рассмотрению, обсуждению и утверждению;
- регистрацию документов и вносимых в них изменений, их хранение, распределение и рассылку, изъятие устаревших (замененных) документов и контроль исполнения, подтверждающих, что действующие документы имеются в наличии и находятся на рабочих местах (где они должны использоваться).

Организация разработки документов и предложений по корректировкам, рассмотрения, обсуждения и утверждения осуществляется Заместителем Первого руководителя по флоту. Разработанные документы и предложения по корректировкам:

- рассматриваются постоянно действующей рабочей группой под руководством Заместителя Первого руководителя по флоту, созданной приказом или распоряжением Первого руководителя из квалифицированного, компетентного и профессионально подготовленного персонала;
- обсуждаются руководством Компании и утверждаются Первым руководителем.

Действующие контролируемые документы СУБ имеются на судне в наличии в соответствии с реальной необходимостью. Регистрация распространения (рассылки) таких документов производится Назначенным лицом в "Журнале учета контролируемой документации СУБ" с обязательным указанием даты, количества экземпляров и наименованием получателя.

Установлена схема распространения оригиналов и копий всех учтенных документов через имеющиеся в Компании каналы передачи информации:

- телексная;
- факсимальная связь;
- почта.

К направляемой адресату документации прилагается уведомление об отправке с перечнем направляемых документов и просьбой подтвердить получение (по Internet, факсу или телексу). Капитан судна с получением контролируемой документации по почте должен подтвердить этот факт. Такие подтверждения регистрируются в графе "Примечание" "Журнала учета контролируемой документации СУБ" и подшиваются.

Оригиналы всей документации СУБ находятся у Назначенного лица.

Первая копия всей документации СУБ находится у Генерального директора. Копия части документации СУБ, необходимой для использования на судне, находится у капитана судна Компании.

Учтенная документация СУБ содержится в специальных папках, обеспечивающих ее длительное хранение. Каждая папка должна иметь идентификационную маркировку, а также иметь перечень с указанием находящихся в нем документов.

6.4. Проверка, анализ и оценка, осуществляемые Компанией

Целью внутренних проверок является проведение внутренних аудиторских ревизий для определения состояния и подготовки береговых подразделений и судна Компании к безаварийной эксплуатации с соблюдением соответствия действий Компании в области безопасности и предупреждению загрязнения требованиям МКУБ.

Проверки являются основной формой внутреннего надзора, проводимого Компанией. На Первого руководителя возложена ответственность за своевременность (не реже одного раза в год) объем и качество внутренних проверок береговых подразделений и судна в Компании. Он утверждает план проверок на предстоящий год, назначает группу аудиторов и руководителя этой группы.

Назначенное лицо - Заместитель руководителя Компании по флоту отвечает за планирование проверок и их подготовку, проведение проверок и их регистрацию.

В состав группы, осуществляющей проверки, включаются:

- финансовый директор;

- капитан-наставник;
- механик-наставник;
- инженер по технике безопасности;
- инженер по связи.

На судне состав группы проверяющих определяет капитан. Как правило, на судне внутренние проверки осуществляют старший помощник капитана и старший механик.

По береговым подразделениям, обеспечивающим безопасность, проверки выполняются на плановой основе с расчетом периодической проверки всех областей и видов деятельности, охватываемых системой управления безопасностью. В планах отражаются:

- проверяемые области и виды деятельности - судно, береговые подразделения, цели и направленность проверок;
- квалификация, компетентность, профессиональная подготовленность персонала, осуществляющего проверки;
- порядок проведения проверок - получения исходных материалов, составления, оформления и представления заключений, рекомендаций и предложений.

Планирование и организация проверок осуществляются Заместителем руководителя Компании по флоту - Назначенным лицом. Проверки выполняются квалифицированным, компетентным и профессионально подготовленным персоналом, независимым от проверяемых областей и видов деятельности (не несущими за них прямой ответственности), имеющим сертификат аудитора внутренних проверок по МКУБ. О предстоящей проверке капитан судна и руководители береговых подразделений извещаются заблаговременно (не позднее, чем за пятнадцать дней).

Для упорядоченного и целенаправленного выполнения проверок Компания разрабатывает специальный проверочный контрольный лист, включающий все области и виды деятельности по безопасности и предотвращению загрязнения.

Проверяющие (аудиторы), назначенные распоряжением Первого руководителя инструктируются Заместителем Первого руководителя по флоту. В начале проверки аудитор знакомится с областью и видами деятельности судна или берегового подразделения, правилами и нормами, в соответствии с которыми они осуществляют свою деятельность, и принимает решение, какие области, виды деятельности и процедуры подлежат детальной проверке. Проверяется:

1) структура и организация управления безопасностью и предотвращением загрязнения, относящиеся к проверяемым судам или береговым подразделениям;
2) квалификация, компетентность и профессиональная подготовленность персонала, принимающего участие в управлении безопасностью, его обязанности, полномочия и ответственность;

3) понимание персоналом политики безопасности Компании, системы управления безопасностью, процедур и инструкций;
4) подготовленность персонала к выполнению плана действий в аварийных ситуациях;
5) знание персоналом порядка представления докладов, в том числе времени, форм представления и правильности их заполнения;
6) осведомленность персонала о несоответствиях системы управления безопасностью правилам и нормам Кодекса, мерах несоответствия и их отражении в докладах.

Проверка завершается составлением отчета (аудит-отчета). В нем приводятся оценка деятельности проверяемого судна или берегового подразделения, ее соответствие нормативным положениям системы управления безопасностью и выявленные при проверке несоответствия.

Отчет после обсуждения подписывается проверяющим (аудитором), капитаном судна или руководителем берегового подразделения и представляется Назначенному лицу.

Капитан судна или руководитель берегового подразделения должен в установленное время устранить выявленные несоответствия и доложить письменно докладом об этом морскому отделу. Проверка устранения несоответствия проводится во время следующего внутреннего или внешнего освидетельствования судна или берегового подразделения.

Компания проводит обзоры управления безопасности. Они проводятся на планово-регулярной основе (ежегодно) на заседаниях правления с приглашением квалифицированных, компетентных и профессионально подготовленных специалистов по безопасности судоходства. Основными целями обзоров являются:

- оценки правильности выбора политики безопасности и эффективности системы управления безопасностью Компании;
- принятие решений по их корректировкам.

Подготовка обзоров осуществляется капитаном-наставником. В них включаются:

- состояние с безопасностью, имевшие место несчастные случаи, аварийные происшествия, аварии и их анализ;
- несоответствия, выявленные в системе управления безопасности, в том числе при внутренних и внешних аудиторских проверках (освидетельствованиях), причины несоответствий, их последствия и предпринятые действия по устранению;
- замечания по состоянию и безопасной эксплуатации судна, сделанные при инспекционных проверках, и освидетельствованиях полномочными органами надзора;
- предложения по корректировке политики безопасности и системы управления безопасностью Компании, в том числе связанные с изменением условий использования судна и социальных положений.

Протоколы заседаний Компании по обзору управления безопасностью и принятые на них решения по корректировкам политики безопасности и системы управления безопасностью Компании ведет и оформляет группа наставников. Она разрабатывает меры по осуществлению принятых решений, контролю их исполнения и эффективности.

7. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ СУДНА

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM OF SHIP

7.1. Общие положения

7.1.1. Обязательства Компании в руководстве по эксплуатации судна

Руководство по эксплуатации судна является нормативным документом судовой системы управления безопасностью. Оно определяет действия судового экипажа, обеспечивающего безопасную эксплуатацию судна и предотвращение загрязнения окружающей среды, предотвращение несчастных случаев и причинения ущерба имуществу на всем производственно-замкнутом цикле грузовых перевозок. Осуществляя эксплуатацию судна и неся за него полную ответственность, Компания формирует политику безопасной эксплуатации судна и предотвращения загрязнения окружающей среды, отражает ее в системе управления безопасностью и на этой основе обеспечивает:

1) контроль состояния и безопасности судна, незамедлительные действия по расследованию аварийных происшествий и принятию мер по их устранению и предупреждению;
2) выполнение международных и национальных стандартов (правил и норм) по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения;
3) организацию судовой службы, подготовку и комплектование судового экипажа требуемого состава и численности с соблюдением международных и национальных стандартов (правил и норм) по безопасности и национального трудового законодательства;
4) устойчивую и надежную связь с судном с использованием дублирующих вариантов, в том числе в аварийных ситуациях;
5) снабжение судна:
   - текстами международных конвенций и резолюций, национальных законов, правил и обычаев портов захода судна, регулирующих положения торгового мореплавания;
   - картами, лоциями, описаниями маяков и огней, извещениями мореплавателям и иными навигационными пособиями на предстоящие рейсы;
   - справочно-информационными материалами по транспортным свойствам и правилам морской перевозки грузов;
   - действующими в Компании нормативно-инструктивными документами по эксплуатации судна.

6) техническое обслуживание и ремонт судна, освидетельствование и своевременное возобновление сроков действительности судовых документов;
7) бункеровку, материально-техническое и продовольственное снабжение судна;
8) порядок и формы судовых документов (судовые журналы, планы и т.д.).

Компания обеспечивает подготовку судна к безопасной эксплуатации. Судно считается подготовленным к безопасной эксплуатации, если оно:

- имеет действующие судовые документы, удостоверяющие их соответствие международным и национальным стандартам по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения и годность к плаванию;
- укомплектовано судовым экипажем по составу, численности, квалификации, компетентности, профессиональной подготовленности и медицинской пригодности, соответствующим международным и национальным стандартам;
- имеет на борту запасы всех необходимых видов снабжения (сменно-запасных частей, инвентаря, инструментов топлива продовольствия и т.д.);
- находится в исправном техническом, экологическом и санитарном состоянии и содержится в опрятном виде.

7.1.2. Судовые документы

Судно должно иметь действующие судовые документы, выдаваемые уполномоченными на то организациями. Они удостоверяют правовые положения судна, его соответствие международным и национальным стандартам по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения.

Судовые документы выдаются на неограниченный или установленный срок, по истечении которого подлежат возобновлению (продлению) по результатам освидетельствований. Эксплуатация судна без судовых документов равно, как и с просроченными судовыми документами не допускается (в исключительных случаях при соблюдении определенных условий могут выдаваться разрешения на разовые переходы).

Судовые документы подразделяются на:

- правовые;
- конвенционные;
- классификационные;
- прочие.

Судовые правовые документы удостоверяют правовые положения судна - собственности и принадлежности (право плавания под национальным флагом государства) и выдаются Администрацией государства флага.

Судовые конвенционные документы удостоверяют соответствие судна международным стандартам по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения, выдаются Администрацией государства флага или по ее уполномочию признанной организацией.

Судовые классификационные документы удостоверяют соответствие судна классификационным правилам и нормам по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения; выдаются Классификационным обществом, под надзором которого они находятся.

Судовые прочие документы удостоверяют соответствие судна специальным региональным или национальным стандартам по судоходству и предотвращению загрязнения окружающей, особенно морской среды.

7.1.3. Контроль за безопасностью и освидетельствование судна

Судно с постройки и до списания находится под наблюдением и контролем органов надзора.

Назначение и задачи надзора - *проверка выполнения на судне международных и национальных стандартов по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения и общей безопасности судна.*

При выявленных нарушениях этих стандартов до их устранения производится изъятие судовых документов и запрещается выход судна в море (в исключительных случаях при соблюдении определенных условий могут выдаваться разрешения на разовые переходы).

Надзорная деятельность осуществляется уполномоченными на то органами, ответственными за безопасность судоходства и предотвращение загрязнения. Она проводится путем осмотров, проверок, испытаний и освидетельствований. По их результатам составляются заключения, оформляются и выдаются соответствующие судовые документы. Основные виды надзора:

- внешний: государственный, классификационный и специальный;
- внутренний: Компании.

Государственный надзор осуществляется за выполнением на судне требований международных конвенций и национальных стандартов по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения.

Он проводится Администрацией государства флага или по ее уполномочию признанной организацией. Надзор за общей безопасностью судна выполняет Администрация государства флага в лице Морских Администраций портов.

Классификационный надзор осуществляется за выполнением на судне классификационных правил и норм и проводится Классификационным обществом, под контролем (надзором) которого оно эксплуатируются.

Специальный надзор осуществляется за выполнением на судне специальных региональных или национальных стандартов по судоходству и предотвращению загрязнения и проводится по поручению Администрации уполномоченными на то организациями.

Внутренний надзор Компании осуществляется за выполнением на судне международных и национальных стандартов и документов Компании по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения, состоянием и общей безопасностью судов. Он проводится в форме инспекционных, контрольных и аудиторских проверок судна уполномоченным на то береговым персоналом Компании.

Все виды надзора (за исключением надзора по общей безопасности судна, осуществляемого в морских портах) проводятся на плановой основе через установленные промежутки времени. Внешние виды надзора (освидетельствования) завершаются подтверждением, продлением, возобновлением сроков действия судовых документов, выданных Классификационным обществом. Внутренние проверки оформляются специальными актами, актами несоответствий, с замечаниями, выводами и предложениями.

Общий надзор за безопасностью судна Морская Администрация порта осуществляет в соответствии с национальными правилами морских портов и Резолюцией ММО А.787(19). Судовая администрация должна предоставить проверяющим необходимые документы и ознакомить их с состоянием судна. По результатам проверки инспекторами Морской Администрации порта выдается акт установленной формы.

Судно при нахождении в зарубежном порту или иностранных территориальных водах может быть подвергнуто осмотру и контролю представителями официальных международных или национальных организаций. Основанием для этого должны служить официально заявленные нарушения судном международных конвенций и соглашений или региональных и национальных требований, в водах которого находится судно, либо отсутствие документов, удостоверяющих их выполнение. Поведение капитана судна и судового экипажа, их права и обязанности в этих случаях должны регламентироваться соответствующими наставлениями компании, страны государства флага и международными документами. При проведении осмотра и контроля органы, их проводившие, должны выдать документ, удостоверяющий исправное состояние судна или предписывающий выполнение мероприятий, после которых будет выдан документ. Капитан судна должен принять все меры для устранения выявленных недостатков.

Предъявление судна надзорным органам осуществляет судовая администрация. Ответственность за соблюдение установленных органами надзора сроков предъявления судна к очередным осмотрам (освидетельствованиям), своевременное предъявление судна к осмотрам в состоянии, удовлетворяющем условиям их проведения, и оформление судовых документов несет капитан судна. Осмотры судна производятся инспекторами по заявке судовой администрации или Компании. Для производства специального осмотра в связи с происшедшей аварией или несчастным случаем вызов инспектора соответствующего органа надзора осуществляется незамедлительно.

Разногласия, которые могут возникнуть между должностными лицами Компании и инспекторами органов надзора, должны разрешаться на месте

путем детального и объективного рассмотрения предъявленного требования. При невозможности принятия согласованного решения Компания вносит вопрос на окончательное разрешение вышестоящей организации, в подчинении которой состоит орган надзора, предъявивший требования.

7.2. Судовой экипаж

7.2.1. Основные задачи судового экипажа

Эксплуатация судна осуществляется судовым экипажем.

Основными задачами *судового экипажа является обеспечение безопасной эксплуатации судна и предотвращение загрязнения, безопасности труда судового персонала, защиты от выявленных рисков и постоянной готовности к действиям в аварийных ситуациях.*

Эти задачи решаются на основе судовой системы управления безопасностью, являющейся составной частью системы управления безопасностью Компании. Судовая система управления безопасностью охватывает все сферы производственной деятельности судна. Она предусматривает:

- ***планирование основных судовых операций*** (административно-управленческих и производственно-технологических) на весь производственно-замкнутый цикл грузовых операций - от погрузки грузов в порту отправления, морской перевозки до выгрузки в порту доставки грузов и сдачи получателю;
- ***документирование*** этих операций в виде нормативных процедур и инструкций, регламентирующих безопасный порядок и технологии их выполнения;
- ***соблюдение и совершенствование нормативных процедур и инструкций,*** регламентирующих безопасный порядок и технологии выполнения основных судовых операций;
- ***создание социальных предпосылок*** понимания и осознания судовым персоналом важности соблюдения нормативных процедур и инструкций и принятия решений, способствующих повышению безопасности.

Судовой экипаж состоит из капитана, лиц командного состава и судовой команды. К судовому командному составу, кроме капитана, относятся: старший помощник капитана, старший механик, вахтенные помощники капитана, 2 механик, вахтенные механики, рефмеханик, электромеханик и боцман.

Все члены судового экипажа должны иметь дипломы, сертификаты и свидетельства, предусмотренные международными и национальными нормативно-правовыми документами, удостоверяющими их квалификацию, компетентность, профессиональную подготовленность и медицинскую пригодность к морской службе.

Дипломы, сертификаты и свидетельства в оригинале хранятся на судне, а копии в отделе кадров.

Судовая структура управления включает высшее руководство судна и судовые службы, назначение, задачи и взаимодействие этих служб, обязанности, полномочия и ответственность их персонала.

Высшее руководство - капитан судна, назначаемый приказом Руководителя судоходной Компании. Заместителем капитана является старший помощник.

Служба эксплуатации включает: командный состав и рядовой состав - старшего помощника, вахтенных помощников, боцмана и матросов.

Электромеханическая служба включает командный и рядовой состав - старшего, второго и вахтенного механиков и электромеханика, рефмеханика, рефмашиниста и мотористов.

7.2.2. Судовая структура управления

Состав и численность судового экипажа устанавливается Компанией. Они должны быть не ниже норм установленных Администрацией в соответствии с положениями:

- Конвенции о минимальных стандартах в торговом судоходстве, 1976 (МОТ-147);
- ММО. Резолюции А.890(21) о принципах безопасного состава экипажей судов;
- Приказ № 44 от 30.01.2001 Министерства транспорта Украины "Об утверждении Правил назначения минимального состава экипажа".

Минимальные стандарты состава и численности судового экипажа удостоверяются выдаваемым Администрацией "Свидетельством о минимальном составе экипажа", хранящимся в оригинале на судне и в копии в Главном офисе.

Судовой экипаж должен в совершенстве знать:

- общее устройство судна;
- расположение судовых помещений, всех входов и выходов (в том числе запасных) и безошибочно ориентироваться в любых условиях эксплуатации, включая аварийные;
- сферу деятельности, условия эксплуатации судна и их особенности, условия, распорядок, режимы работы и рабочие нагрузки;
- правила техники безопасности, приемы и методы безопасного выполнения операций, предусмотренных должностными инструкциями в нормальных и аварийных ситуациях;
- должностные обязанности, их место и значимость в судовой системе управления безопасностью и влияние на функционирование этой системы.

Капитан приступает к исполнению своих обязанностей после инструктажа в Компании, подписания Акта приема-сдачи судна.

Акт подписывается принимающим и сдающим судно капитанами. Если по каким-либо причинам сдающий капитан отсутствует, Акт подписывается принимающим судно капитаном в присутствии полномочного представителя Компании (с указанием причины отсутствия сдающего капитана). Акт направляется в Компанию, а копии хранятся на судне.

Вступление капитана в должность объявляется приказом по судну и регистрируется в судовом журнале.

Вступление в должность вновь назначаемого и перемещаемого по службе судового персонала оформляется приказом Первого руководителя Компании по представлению капитана судна.

Основу организации судовой службы составляют:

- расписание по заведованиям, определяющее ответственность членов судового экипажа за исправность состояния и готовность к действию судовых конструкций и технических средств;
- вахтенная служба, обеспечивающая безопасную эксплуатацию судна на ходу и на стоянке в порту и на якоре;
- техническая служба, обеспечивающая исправное состояние и готовность судна к безопасным перевозкам грузов;
- расписание по тревогам, определяющее действия судового экипажа в аварийных ситуациях;
- расписание по охране судна, определяющее действия судового экипажа в экстремальных ситуациях.

Судовое заведование представляет комплекс судовых конструкций и технических средств, предназначенный для выполнения заданных функций, находящийся в прямом ведении члена судового экипажа, ответственного за исправность состояния и готовность к действию этого комплекса.

Все основные судовые конструкции и технические средства распределяются в заведование определенным членам судового экипажа. Типовое распределение судовых конструкций и технических средств по заведованиям определяется в соответствии с международными и национальными стандартами по безопасности судоходства и национальным трудовым законодательством.

Судовое распределение (расписание) по заведованиям по представлению старшего помощника и старшего механика утверждает капитан.

Капитан вправе, если сочтет необходимым, изменить распределение по заведованиям с учетом сложившейся на судне ситуации, не нарушая при этом международные и национальные стандарты по безопасности судоходства и национальное трудовое законодательство (о проведенных изменениях он информирует Компанию).

Члены судового экипажа, ответственные за заведования, обязаны в совершенстве знать устройство, принцип действия, технико-эксплуатационные характеристики, конструктивные элементы и особенности закрепленных за ними судовых конструкций и технических средств и обеспечить:

- исправное их состояние и постоянную готовность к действию;

- своевременное предъявление органам надзора к освидетельствованию и возобновлению (продлению) судовых документов;
- представление заявок на сменно-запасные части и материально-техническое снабжение и ремонтных ведомостей;
- ведение технической документации, учета и отчетности.

7.3. Организация судовой вахтенной службы

7.3.1. Требования в отношении несения вахты

Судовая вахтенная служба является основным видом выполнения судовым экипажем служебных обязанностей, требующих повышенного внимания и непрерывного присутствия на посту или обусловленном рабочем месте.

Судовая вахтенная служба является круглосуточной. Расписание по вахтам по представлению старшего помощника и старшего механика утверждает капитан. В нем определяется структура и состав вахтенной службы с указанием вахтенных постов.

Судовая вахтенная служба в любой момент времени должна быть достаточной и соответствовать условиям и обстановке. Капитан вправе усилить вахтенную службу, если, по его мнению, близость опасностей, ограничения судовых технических средств, гидрометеорологическая обстановка, состояние видимости или иные обстоятельства, не позволяют обычным составом вахтенного персонала обеспечить безопасную эксплуатацию и нормальную жизнедеятельность судна. При этом капитан должен учитывать предстоящие судовые критические и ключевые операции, нарушения порядка и технологии, исполнения которых порождают аварии или создают угрозу судну, судовому персоналу или загрязнения.

Распределение судового экипажа по вахтам осуществляют старший помощник капитана и старший механик с учетом квалификации, компетентности и профессиональной подготовленности судового персонала. К несению вахты могут привлекаться лица, подготовленные, проинструктированные и получившие соответствующий отдых.

Главным судовым вахтенным начальником является вахтенный помощник капитана. Он подчиняется только капитану и несет ответственность за безопасную эксплуатацию судна и предотвращение загрязнения. Присутствие капитана на мостике и старшего механика в машинном отделении не снимают ответственности с вахтенного помощника капитана и механика за принятие решений до тех пор, пока капитан и старший механик не примут командование на себя и это будет правильно понято.

Вахтенная смена должна явиться к месту несения вахты заблаговременно и до вступления на вахту ознакомиться с условиями плавания, режимом работы судна и основных судовых технических средств, замечаниями сдающего вахту и распоряжениями вышестоящего начальника. Вахтенный не имеет права оставить свой пост или передать кому-либо исполнение своих

обязанностей, кроме как по приказанию или разрешению вышестоящего начальника (вахтенный помощник капитана по приказанию или разрешению капитана, а вахтенный механик по приказанию или разрешению старшего механика).

Вахтенные не должны передавать вахту сменяющим их лицам, если имеются основания полагать, что они не способны должным образом выполнять свои обязанности, о чем немедленно уведомляется вышестоящий начальник - капитан или старший механик.

Согласно требованиям Международной Конвенции ПДНВ-78 с поправками, все лица, несущие ходовую вахту должны иметь, как минимум 10 часов отдыха в течение 24 часового периода, из них шесть часов непрерывного.

7.3.2. Планирование рейса

Предстоящий рейс должен планироваться заранее, принимая во внимание всю имеющуюся к этому отношению информацию, а любой проложенный курс должен быть проверен до начала рейса.

Старший механик должен, проконсультировавшись с капитаном, определить заранее потребности предстоящего рейса, принимая во внимание потребности в топливе, воде, смазочных материалах, химикатах, расходных и прочих запасных частях, инструментах, запасах и прочие требования.

При подготовке судна к рейсу судоводители под руководством Капитана изучают район предстоящего плавания. В результате изучения каждый судоводитель должен знать:

- общую навигационно-гидрографическую характеристику района, характер побережья, рельеф дна и глубины, колебания уровня воды при приливах и отливах, скорости и направления ветров и течений;
- навигационные опасности и системы их ограждения в узкостях и в других районах со сложной навигационной обстановкой;
- характерные отличительные глубины и банки в районе перехода и промысла;
- опасные, запретные и ограниченные для плавания районы; районы интенсивного движения судов, паромов, лова рыбы, разведки и добычи нефти и газа и т.п.;
- правила плавания в проливах и каналах по маршруту перехода;
- правила и обязательные постановления, действующие в портах захода;
- краткосрочный и долгосрочный прогнозы погоды, ледовый режим и характер течений по всему району перехода;

порядок:

- мирного прохода территориальных и других режимных вод;
- прохода экономических и рыболовных зон зарубежных государств;
- прохода систем разделения движения;

- работы орудиями лова в районе промысла и границы экономических зон иностранных государств;
- передачи по району штормовых и ледовых предупреждений, прогнозов погоды, НАВАРЕА, ПРИП и НАВИП;
- места возможных якорных стоянок и их характеристику.

После изучения района предстоящего плавания и промысла и выбора маршрута капитан наносит на генеральные карты предварительную прокладку пути судна. При выполнении прокладки пути судна должны проходить на безопасных расстояниях от подводных и надводных опасностей. Делая прокладку для плавания в стесненных районах, следует учитывать требования местных правил, лоций, особенности систем разделения движения, а также приливоотливные течения.

Предварительная прокладка на генеральных картах выполняется на весь переход и переносится третьим помощником капитана на путевые карты по времени вперед не менее, чем на 2 суток.

По завершении проверки запланированного пути, принимая во внимание всю относящуюся к нему информацию, запланированный путь должен быть проложен на соответствующих картах и быть постоянно доступным для вахтенного помощника капитана, который до того, как лечь на соответствующий курс, обязан проверить его.

7.3.3. Принципы несения ходовой навигационной вахты

Вахтенный помощник капитана является представителем капитана и постоянно несет ответственность за безопасное плавание судна и соблюдение МПСС-72 в море.

Им ведется постоянное должное наблюдение с целью:

- поддержания постоянной готовности судна в отношении любого значительного изменения в оперативной обстановке;
- всесторонней полной оценки обстановки и риска столкновения, посадки на мель и других навигационных опасностей;
- обнаружения морских или воздушных судов, терпящих бедствие, лиц, потерпевших кораблекрушение, затонувших судов, обломков и прочих опасностей для судоходства.

Впередсмотрящий вахтенный матрос имеет возможность полностью уделять свое внимание надлежащему наблюдению. Обязанности наблюдателя и рулевого различны. Рулевой, стоящий на руле, не должен считаться впередсмотрящим.

При определении того, достаточен ли состав ходовой навигационной вахты для обеспечения постоянного наблюдения, капитан должен принимать во внимание указанные в Кодексе ПДНВ следующие факторы:

- видимость, состояние погоды и моря;
- интенсивность судоходства и другие виды деятельности, происходящие в районе плавания судна;

- необходимость повышения внимания при плавании в или вблизи систем разделения движения или других мер по установлению путей движения судов;
- дополнительную нагрузку, вызываемую характером функций судна, немедленными эксплуатационными требованиями и предполагаемыми маневрами;
- годность к выполнению обязанностей любого члена экипажа, назначенного в состав навигационной вахты;
- знание и уверенность в профессиональной компетентности лиц командного состава и экипажа судна;
- опыт каждого вахтенного помощника и его знание оборудования судна;
- работы, совершаемые на судне в любое конкретное время, включая радиосвязь и возможность немедленного усиления вахты на мостике в случае необходимости;
- рабочее состояние приборов и органов управления на мостике, включая системы аварийно-предупредительной сигнализации;
- управление рулем и гребным винтом, маневренные характеристики судна;
- размеры судна и обзор места, с которого обычно управляется судно;
- конфигурация мостика в той мере, в которой такая конфигурация может препятствовать вахтенному обнаруживать зрительно или на слух любое изменение в окружающей обстановке;
- любое другое соответствующее требование, процедуру или руководство, относящееся к организации вахты и готовности к выполнению обязанностей.

При определении состава вахты на ходовом мостике должны учитываться следующие факторы:

- непрерывное присутствие вахтенного персонала на ходовом мостике;
- состояние погоды, видимость, время суток;
- близость навигационных опасностей;
- использование и техсостояние навигационных средств, влияющих на безопасность плавания;
- наличие на судне авторулевого;
- несение на судне радиовахты;
- органы управления машинным отделением с периодически безвахтенным обслуживанием, сигнализация и индикаторы, предусмотренные на мостике, процедуры их использования и ограничения;
- любые необычные требования во время несения ходовой навигационной вахты, которые могут быть вызваны особыми обстоятельствами эксплуатации.

Вахтенный помощник капитана не должен передавать вахту заступающему на вахту помощнику, если имеется основание полагать, что последний не в состоянии должным образом выполнять обязанности по несению вахты, и в этом случае он должен уведомить об этом капитана.

Заступающий на вахту помощник должен убедиться в том, что весь персонал его вахты способен выполнять свои обязанности.

До принятия вахты, заступающие на вахту помощники должны удостовериться в счислимом или истинном местоположении судна и подтвердить его проложенный путь, курс и скорость, а также положения органов управления машинных отделений с периодически безвахтенным обслуживанием, должны учесть навигационные опасности, которые могут встретиться во время вахты.

Заступающие на вахту помощники должны лично удостовериться в отношении:

1) распоряжений по вахте и других особых инструкций капитана, касающихся плавания судна;
2) местоположения судна, его курса, скорости и осадки;
3) преобладающих и предвычисленных приливов, течений, погоды, видимости и влияния этих факторов на курс и скорость;
4) процедур использования главных двигателей для осуществления маневра, если главные двигатели управляются с мостика;
5) навигационной обстановки, включая нижеследующее, но не ограничиваясь этим:
   - рабочее состояние всего навигационного оборудования и оборудования по безопасности, которое используется или будет использоваться в течение вахты;
   - поправки гиро- и магнитных компасов;
   - наличие и перемещение судов, находящихся на виду, или судов, появление которых можно ожидать;
   - условия и опасность, которые могут встретиться в течение вахты;
   - возможное влияние крена, дифферента, плотности воды и увеличения осадки от скорости судна на запас воды под килем.

Если во время сдачи вахты выполняется маневр или другое действие по уклонению от какой-либо опасности, сдачу вахты необходимо отложить до момента, когда это действие будет полностью закончено.

Вахтенный помощник капитана должен:

- нести вахту на ходовом мостике;
- не оставлять мостик ни при каких обстоятельствах без должной замены;
- продолжать нести ответственность за безопасность плавания судна, несмотря на присутствие на ходовом мостике капитана до тех пор, пока он не будет специально информировать о том, что капитан

принял на себя такую ответственность, и это будет взаимно понятно;

- в случае возникновения любых сомнений относительно выбора мер обеспечения безопасности, поставить в известность капитана.

Во время ходовой вахты через достаточно частые промежутки времени вахтенный помощник обязан проверять курс, скорость, местонахождение судна, используя для этой цели любые имеющиеся навигационные средства.

Вахтенный помощник не должен выполнять любые обязанности, мешающие обеспечению безопасности плавания судна.

В случае необходимости, вахтенный помощник капитана должен без колебаний использовать руль, двигатель и звуковую сигнальную аппаратуру.

Вахтенные помощники должны знать характеристики управляемости их судна, включая тормозные пути, и должны учитывать, что другие суда могут иметь отличающиеся характеристики управляемости.

Все действия, предпринятые во время вахты, имеющие отношение к плаванию судна, должны надлежащим образом документироваться.

Вахтенный помощник должен проводить регулярные проверки, чтобы обеспечить:

- удержание судна на правильном курсе лицом, стоящим на руле или авторулевым;
- определение поправок главного магнитного компаса не менее одного раза за вахту, частую сверку показаний гиро- и главного магнитного компасов и согласованность репитеров с основным компасом;
- проверку перехода с автоматического управления рулем на ручное, по крайней мере, один раз за вахту;
- нормальное функционирование ходовых и сигнальных огней, другого навигационного оборудования;
- нормальную работу радиооборудования и органов управления периодически безвахтенно обслуживаемым машинным отделением, аварийно-предупредительной сигнализации и индикаторов.

Вахтенный помощник должен учитывать необходимость заблаговременного вызова рулевого и перехода на ручное управление рулем, чтобы безопасным образом выйти из любой потенциально опасной ситуации.

Вахтенный помощник должен всегда использовать радиолокатор при ухудшении или в ожидании ухудшения видимости и при плавании в районах интенсивного судоходства.

При использовании радиолокатора вахтенный помощник должен выбрать соответствующую шкалу дальности, внимательно следить за радиолокационным изображением и своевременно начать прокладку или систематический анализ движения цели.

Вахтенный помощник должен немедленно известить капитана:

- при ухудшении или ожидаемом ухудшении видимости;

- когда условия судопотока или перемещение отдельных судов вызывают опасения;
- когда возникают затруднения в сохранении заданного курса;
- если в рассчитанное время не обнаружены берег, навигационный знак или ожидаемые глубины;
- если неожиданно открылся берег, навигационный знак или произошло изменение глубин;
- в случае повреждения главных двигателей, рулевого устройства, органов дистанционного управления двигательной установкой, аварийно-предупредительной сигнализации или индикатора;
- при отказе радиооборудования;
- в штормовую погоду, если есть опасения возможного повреждения;
- когда на пути судна встречаются опасности для плавания, такие как лед или обломки судов;
- в любой другой аварийной ситуации или в случае возникновения каких-либо сомнений.

Несмотря на требование о немедленном оповещении капитана в указанных выше случаях, вахтенный помощник должен помимо этого, если потребуют обстоятельства, незамедлительно предпринимать действия для обеспечения безопасности судна.

Вахтенный помощник отдает персоналу вахты все необходимые инструкции и информацию, которые должны обеспечить безопасное несение вахты, включая надлежащее наблюдение.

Вахтенный помощник должен часто и точно брать компасные пеленги приближающихся судов для того, чтобы своевременно определить опасность столкновения и иметь в виду, что такая опасность может существовать даже при заметном изменении пеленга, в частности при сближении с очень большим судном на малое расстояние.

При ясной видимости и когда есть возможность, вахтенный помощник должен практиковаться в использовании радиолокатора.

При ухудшении или ожидаемом ухудшении видимости первой обязанностью вахтенного помощника является выполнение МППСС-72, в особенности в отношении подачи туманных сигналов, движения с умеренной скоростью и готовности двигателей к немедленным маневрам.

Кроме того, вахтенный помощник должен:

- известить капитана;
- включить ходовые огни;
- включить радиолокатор и пользоваться им.

В темное время суток капитан и вахтенный помощник капитана при организации наблюдения должны учитывать оборудование мостика и навигационные средства, доступные для использования, их ограничения, процедуры и предпринятые меры предосторожности.

При плавании в прибрежных водах и водах, затрудненных для плавания, следует пользоваться картой самого крупного масштаба, откорректиро-

ванной на основе самой последней информации. Определения местонахождения должны выполняться через короткие промежутки времени и более, чем одним способом, когда это позволяют обстоятельства. Вахтенный помощник должен четко опознавать все встречающиеся навигационные знаки.

Присутствие лоцмана на борту и выполнение им своих обязанностей не освобождает капитана или вахтенного помощника от их обязанностей по обеспечению безопасности 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 местонахождением судна и его движением.

Если возникает сомнение в действиях или намерениях лоцмана, вахтенный помощник должен запросить у лоцмана разъяснение, и если сомнение все же остается, немедленно поставить об этом в известность капитана.

Если капитан считает необходимым, несение ходовой вахты осуществляется и при стоянке судна на якоре.

Когда судно на якоре, вахтенный помощник обязан:

- как можно быстрее и точнее определить и нанести на карту местонахождение судна;
- обеспечить эффективное наблюдение, проверять путем взятия контрольных пеленгов безопасную стоянку судна на якоре;
- обеспечивать регулярные обходы судна;
- наблюдать за метеорологическими условиями;
- при обнаружении дрейфа судна извещать капитана и принимать все необходимые меры;
- обеспечивать готовность главных двигателей и других механизмов в соответствии с указаниями капитана;
- в случае ухудшения видимости извещать капитана;
- обеспечивать выставление надлежащих огней и знаков, подачу соответствующих звуковых сигналов МППСС-72;
- предпринимать меры по предотвращению загрязнения окружающей среды судном и выполнять соответствующие применимые требования, касающиеся предотвращения загрязнения.

7.3.4. Принципы несения ходовой машинной вахты

Вахтенный механик является представителем старшего механика, и его важнейшими обязанностями в течение всей вахты являются надежная эффективная работа и обслуживание механизмов, влияющих на безопасность судна, ответственность по уходу за ними, а также осмотр, эксплуатация и проверки, если это требуется, всех машин, механизмов и оборудования, за которые отвечает вахта.

Состав вахты должен всегда быть достаточным для обеспечения безопасной работы всех машин и механизмов, влияющих на эксплуатацию судна, и соответствовать преобладающим обстоятельствам и условиям.

При определении состава машинной вахты должны учитываться следующие критерии:

- тип судна, тип и состояние машин и механизмов;
- надлежащее непрерывное наблюдение за работой всех машин и механизмов, влияющих на безопасную эксплуатацию судна;
- любые особые режимы работы, зависящие от таких условий, как состояние погоды, ледовой обстановки, устранения повреждений и борьбы с последствиями загрязнения;
- квалификация и опыт машинной вахты;
- охрана человеческой жизни, безопасность судна, груза, а также охрана окружающей среды;
- соблюдение международных, национальных и местных правил;
- обеспечение нормальной эксплуатации судна.

Вахтенный механик не должен передавать вахту заступающему на вахту механику, если имеется основание полагать, что последний не в состоянии должным образом выполнять свои обязанности по несению вахты, и в этом случае он должен уведомить об этом старшего механика.

Заступающий на вахту механик должен убедиться, что весь персонал его вахты способен полностью выполнять свои обязанности.

До того, как заступить на вахту, вахтенные механики должны лично удостовериться в отношении, по меньшей мере, нижеследующего:

- распоряжений по вахте и особых указаний старшего механика, касающихся эксплуатации судовых систем, машин и механизмов;
- характера всех работ, выполняемых по машинам, механизмам и системам, соответствующим персоналом и в отношении потенциальных опасностей;
- уровня и, если это необходимо, состояния воды или остатка воды в льялах, балластных, сливных, резервных танках, танках пресной воды, в сточных цистернах и в отношении специальных требований по использованию или удалению их содержимого;
- состояния и уровня топлива в резервных, отстойных танках, расходных цистернах и других емкостях для хранения топлива;
- любых специальных требований, касающихся сброса из санитарных систем;
- состояния и режима эксплуатации различных главных и вспомогательных систем, включая систему распределения электроэнергии;
- состояния оборудования пульта управления, где он имеется, и оборудования, управляемого вручную;
- состояния и режима эксплуатации систем автоматического управления и защиты котлов, если они имеются, такие как системы защиты по обрыву факела, системы защиты по предельным уровням воды, системы управления горением, системы управления подачей топлива и другого оборудования, связанного с эксплуатацией паровых котлов;

- любых потенциально неблагоприятных условий эксплуатации в результате плохой погоды, ледовой обстановки, загрязненной воды и мелководья;
- любых специальных режимов эксплуатации, вызванных поломкой оборудования или неблагоприятными условиями эксплуатации судна;
- докладов рядовых членов машинной команды в отношении закрепленных за ними обязанностей;
- наличия средств борьбы с пожаром;
- состояния заполнения машинного журнала.

Вахтенный механик должен обеспечить установленный порядок несения вахты, и чтобы под его руководством рядовой состав машинной вахты, если таковой имеется, способствовал безопасной и эффективной работе двигательной установки и вспомогательного оборудования.

Вахтенный механик продолжает нести ответственность за работу машинного отделения, несмотря на присутствие в нем старшего механика до тех пор, пока старший механик специально не сообщит ему о принятии ответственности на себя, и это будет взаимно понятно.

Все члены машинной вахты должны знать свои обязанности по несению вахты. Кроме того, каждый член вахты должен знать в отношении своего судна следующее:

- пользование соответствующими системами внутрисудовой связи;
- пути эвакуации из машинных помещений;
- системы аварийно-предупредительной сигнализации, используемые в машинном отделении, и должен уметь различать их сигналы, особенно обращая внимание на сигнал подачи огнетушащего вещества;
- количество, расположение и типы противопожарного оборудования и оборудования, необходимого для борьбы за живучесть в машинных помещениях, а также их использование и различные меры предосторожности, которые необходимо соблюдать.

Любые машины и механизмы, работающие не надлежащим образом, или в которых предполагаются неисправности, или требующие специального обслуживания, должны принимать во внимание с учетом принятых мер. В случае необходимости, намечается план дальнейших действий.

В машинном отделении, где необходимо постоянное присутствие вахты, вахтенный механик должен быть в любое время готов управлять двигательной установкой, выполняя распоряжение об изменении направления движения или скорости.

Все распоряжения с мостика должны немедленно выполняться. Изменение направления движения или скорости главной двигательной установки должны регистрироваться, за исключением тех случаев, когда Администрация считает, что для судна определенных размеров или характеристик такая регистрация нецелесообразна.

Вахтенный механик должен при управлении вручную во время маневрирования или в положении "приготовиться" обеспечивать наличие членов вахты у органов управления главной двигательной установкой.

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

Старший механик должен обеспечить, чтобы вахтенный механик имел всю информацию по вопросам профилактического обслуживания и ремонта, борьбы за живучесть или ремонтных работ, подлежащих выполнению во время вахты.

Вахтенный механик несет ответственность за отключение, переключение и регулировку всех машин и механизмов, находящихся в ведении вахты. Обо всех проводимых работах должны быть сделаны соответствующие записи.

Вахтенные механики не должны выполнять любые обязанности, мешающие обслуживать главную двигательную установку и вспомогательное оборудование. Они должны обеспечивать постоянное наблюдение за работой главной двигательной установки и вспомогательного оборудования до момента надлежащей передачи вахты, а также обеспечивать периодические инспекции машин и механизмов и соответствующие обходы машинных помещений рулевого привода с целью наблюдения за работой и получения докладов о ненормальностях в работе и поломках оборудования, а также для обеспечения обычных регулировок, поддержания оборудования в надлежащем состоянии и для других необходимых целей.

Вахтенные механики должны требовать, чтобы вахтенный персонал информировал их о потенциально опасных условиях, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на машины и механизмы и поставить под угрозу безопасность человеческой жизни или судна.

Вахтенный механик обеспечивает наблюдение за вахтой в машинном отделении и организует замену в случае неспособности какого-либо члена вахты выполнять свои обязанности. Вахта не должна оставлять машинное отделение без контроля, чтобы отсутствовала возможность ручного управления установкой или топливной рейкой.

Вахтенный механик предпринимает необходимые действия для ограничения последствий повреждений, возникающих в результате поломки оборудования, пожара, затопления, пробоины, столкновения, посадки на мель и других причин.

До ухода с вахты вахтенный механик должен соответствующим образом зарегистрировать все события вахты, относящиеся к главной и вспомогательным установкам.

Вахтенный механик сотрудничает с любым механиком, ответственным за техническое обслуживание при проведении всех работ по профилактике,

борьбе за живучесть или ремонту. Такое сотрудничество включает нижеследующее, но не ограничивается этим:

- отключение оборудования, на котором будет проводиться работа, и ввод в работу дублирующего оборудования;
- регулировку остающейся в работе установки для надлежащей и безопасной работы по техобслуживанию и ремонту;
- в помощь сменяющим механикам и для ведения машинного журнала занесение в машинный журнал или другой соответствующий документ сведений об оборудовании, на котором проводятся работы, занятом персонале, о принятых мерах предосторожности и кем они были приняты;
- проверки и ввод в действие, при необходимости, отремонтированных машин, механизмов или оборудования.

Вахтенный механик должен обеспечить, чтобы любой рядовой член машинной команды, выполняющий работы по техническому обслуживанию, смог помочь в ручном управлении машинами и механизмами в случае выхода из строя средств автоматизации.

Вахтенный механик должен принимать во внимание, что изменение скорости судна в результате неисправности машин и механизмов или потеря управляемости, могут подвергнуть угрозе безопасность судна и человеческую жизнь на море.

Необходимо немедленно докладывать на мостик о случаях пожара и любых неизбежных действиях в машинных помещениях, которые могут привести к снижению скорости судна, непосредственной угрозе выхода из строя рулевого устройства, остановке главного двигателя или каким-либо изменениям в выработке электроэнергии или подобной угрозе безопасности.

Это уведомление, при возможности, должно быть сделано до изменения скорости судна с тем, чтобы предоставить мостику максимальное время для принятия всех возможных действий, направленных на предотвращение потенциальной морской аварии.

Вахтенный механик немедленно извещает старшего механика в следующих случаях:

- когда имеет место нарушение в работе или поломка двигателя, которые могут поставить под угрозу безопасность судна;
- когда имеют место любые нарушения в работе, которые могут вызвать поломку или выход из строя главной двигательной установки, вспомогательных механизмов или систем управления и контроля;
- при любых аварийных ситуациях, когда он сомневается в том, какое принять решение или меры.

Одновременно с немедленным извещением старшего механика в указанных выше случаях, вахтенный механик должен без колебания, если этого требуют обстоятельства, незамедлительно предпринимать действия для обеспечения безопасности судна, его машин, механизмов и экипажа.

Вахтенный механик дает вахтенному персоналу все необходимые инструкции и информацию, которая обеспечивает несение безопасной вахты. Детальный ремонт, включающий ремонт электрического, механического, гидравлического, пневматического или применяемого электронного оборудования, по всему судну проводится с ведома вахтенного механика и старшего механика. Эти работы документируются.

При плавании в условиях ограниченной видимости вахтенный механик обеспечивает постоянное давление воздуха или пара для подачи туманных звуковых сигналов. Он должен быть готовым к немедленному выполнению любой команды с мостика и, кроме того, обеспечивать, чтобы вспомогательные механизмы, используемые при маневрировании, находились в полной готовности.

Получив сообщение, что судно находится в водах, затруднительных для плавания, вахтенный механик должен обеспечить, чтобы машины и механизмы, связанные с маневрированием судна, могли быть немедленно переведены на ручное управление.

Вахтенный механик должен обеспечить, чтобы имелся надлежащий резерв электроэнергии для рулевой машины и обеспечения других потребностей при маневрировании. Аварийное рулевое устройство и другое вспомогательное оборудование должно быть готово для немедленного использования.

На незащищенной якорной стоянке старший механик должен спросить капитана относительно того, следует ли нести ходовую машинную вахту.

Когда судно стоит на якоре на открытом рейде или в каких-либо других фактически морских условиях, вахтенный механик должен обеспечить, чтобы:

- неслась надлежащая вахта;
- осуществлялась периодическая проверка всех работающих и находящихся в готовности машин и механизмов;
- главные и вспомогательные механизмы поддерживались в состоянии готовности, в соответствии с распоряжениями, полученными с мостика;
- принимались меры по охране окружающей среды от загрязнения с судна и соблюдались соответствующие правила по предотвращению загрязнения;
- все системы борьбы за живучесть и противопожарные системы находились в готовности.

7.3.5. Принципы несения радиовахты

Компания обращает внимание капитанов и персонала, несущего радиовахту, на выполнение следующих положений по обеспечению несения надлежащей радиовахты, обеспечивающей безопасность во время нахождения судна в море. При выполнении требований Кодекса ПДНВ необходимо принимать во внимание Регламент радиосвязи.

При организации радиовахты капитан каждого морского судна должен:

- обеспечить, чтобы радиовахта неслась согласно соответствующим положениям Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС-74/88;
- обеспечить, чтобы главные обязанности по несению радиовахты не ущемлялись в связи с ведением радиообмена, не связанного с безопасностью движения судна и безопасностью мореплавания;
- принимать во внимание радиооборудование, установленное на судне и его эксплуатационное состояние.

Вахтенный радиооператор должен:

- обеспечить, чтобы вахта велась на частотах, предусмотренных Регламентом радиосвязи и Конвенцией СОЛАС-74/88;
- во время несения вахты регулярно проверять работу радиооборудования и источников энергии и докладывать капитану о любой замеченной неисправности этого оборудования.

Должны выполняться требования Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС-74/88 относительно ведения радиожурнала.

Ведение записей радиообмена в соответствии с требованиями Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС, является обязанностью радиооператора, назначенного ответственным за радиосвязь при бедствии. Записи подлежат следующие события с указанием времени, когда они происходят:

- краткое изложение радиообмена в случаях бедствия, срочности и в целях безопасности;
- где это необходимо, местоположения судна, по крайней мере, один раз в день;
- важные происшествия, относящиеся к радиослужбе;
- краткое изложение состояния радиооборудования, включая их источники энергии;
- производимые проверки оборудования ГМССБ.

Записи радиообмена должны храниться в месте ведения радиосвязи при бедствии и должны быть доступны:

- для проверки капитаном;
- для проверки любым уполномоченным должностным лицом Администрации и любым надлежащим образом уполномоченным должностным лицом, осуществляющим контроль согласно Конвенции ПДНВ-78 с поправками.

7.3.6. Несение вахты в порту

Капитан каждого судна, безопасно ошвартованного или стоящего в нормальной обстановке на якоре в порту, должен организовать соответствующее и эффективное несение вахты для обеспечения безопасности во главе с вахтенным помощником капитана.

Вахту на палубе, когда судно находится в порту, следует организовать так, чтобы постоянно:

- обеспечивалась охрана человеческой жизни, безопасность судна, порта и окружающей среды, и безопасная эксплуатация всех механизмов, связанных с грузовыми операциями;
- соблюдались международные, национальные и местные правила;
- поддерживались порядок и нормальная деятельность судна.

Капитан судна определяет состав вахты и ее продолжительность в зависимости от условий стоянки, типа судна и характера обязанностей.

Необходимое оборудование должно быть так устроено и размещено, чтобы обеспечить надлежащее несение вахты.

Старший механик, проконсультировавшись с капитаном, должен обеспечить, чтобы организация машинной вахты соответствовала требованиям по несению безопасной машинной вахты в порту.

При решении вопроса о составе машинной вахты, которая может включать соответствующих лиц рядового состава машинной команды, следует принимать во внимание, в том числе следующие факторы:

- на всех судах с мощностью главной двигательной установки 3000 кВт и более всегда должен быть вахтенный механик;
- на судах с мощностью главной двигательной установки менее 3000 кВт, по усмотрению капитана и по согласованию со старшим механиком, может не быть вахтенного механика;
- вахтенные механики не должны выполнять какие-либо обязанности, которые могли бы помешать им нормально выполнять обязанности, связанные с наблюдением за работой судовых машин и механизмов.

Вахтенные помощники или вахтенные механики не должны передавать вахту сменяющему их вахтенному лицу командного состава, если они имеют основания полагать, что последний явно не способен должным образом выполнять свои обязанности. Об этом случае капитан или старший механик, соответственно, должны быть информированы. Заступающее на вахту лицо командного состава должно убедиться в том, что весь персонал вахты полностью способен эффективно выполнять свои обязанности.

Если в момент передачи вахты осуществляется важная операция, она должна быть завершена передающим вахту лицом командного состава, за исключением случая, когда капитан или старший механик отдали иное приказание.

7.3.7. Принятие и несение палубной вахты

До принятия вахты сменяющий вахтенный помощник должен быть информирован сдающим вахтенным помощником капитана в отношении:

- глубины у причала, осадки судна, уровня и времени полной и малой воды, состояния швартовов, положения якорей и количества вытравленной якорь-цепи, а также других особенностей судна, со-

стояния главных двигателей и возможности их использования в аварийной ситуации;
- всех работ, производящихся на судне, характера, количества и размещения груза, погруженного и оставшегося на судне, и любых остатков груза после выгрузки судна;
- уровня воды в льялах и балластных танках;
- сигналов или огней, выставленных на судне или подаваемых звуковыми средствами;
- количества членов экипажа;
- состояния противопожарных средств;
- любых специальных портовых правил;
- распоряжений по вахте и специальных указаний капитана;
- линий связи, действующих между судном и береговым персоналом, включая портовые власти, на случай возникновения аварийной ситуации или необходимости получения помощи;
- любых других обстоятельств, важных для безопасности судна, его экипажа, груза или охраны окружающей среды от загрязнения;
- процедур оповещения соответствующих властей о любом загрязнении окружающей среды, произошедшем в результате деятельности судна.

Заступающие на вахту лица командного состава до принятия вахты должны удостовериться в том, что:
- швартовы или якорь-цепь надлежащим образом закреплены;
- соответствующие сигналов или огни должным образом выставлены или подаются звуковыми сигнальными средствами;
- меры безопасности и противопожарной защиты выполняются;
- они знают характер любых вредных или опасных грузов, которые грузятся или выгружаются, и готовы предпринять соответствующие действия в случае какого-либо инцидента или пожара;
- нет никаких внешних условий или обстоятельств, угрожающих судну, и его собственное судно не создает угрозы для других.

Вахтенный помощник капитана должен совершать обходы судна через соответствующие промежутки времени и обращать особое внимание на:
- состояние и крепление трапа, якорь-цепи и швартовов, особенно при смене приливного течения или в местах стоянки с большими подъемами и спадами воды и, если необходимо, принимать меры, обеспечивающие нахождение их в нормальных условиях;
- осадку, запас воды под килем и состояние судна, исключающее опасный крен или дифферент во время погрузочно-разгрузочных работ или балластировки;
- состояния погоды и моря;
- выполнение всех правил, связанных с соблюдением мер безопасности и противопожарной защиты;
- уровень воды в льялах и танках;

- наличие людей на судне и их местонахождение, особенно тех, которые находятся в удаленных или закрытых помещениях;
- несение сигналов и огней и, при необходимости, подачу звуковых сигналов;
- в плохую погоду или при получении штормового предупреждения принять необходимые меры для защиты судна, людей на борту и груза;
- принять все меры, обеспечивающие предотвращение загрязнения окружающей среды судном;
- инструктировать стояночную аварийную партию, контролировать совершение противопожарных обходов по судну;
- в аварийной ситуации, угрожающей безопасности судна, объявить тревогу, известить капитана, принять все возможные меры, предотвращающие нанесение ущерба судну, его грузу и людям на судне и, если необходимо, запросить помощь у береговых властей или соседних судов;
- знать состояние остойчивости судна с тем, чтобы в случае пожара береговые пожарные власти могли получить сведения о приблизительном количестве воды, которое можно будет подать на судно без угрозы для остойчивости;
- предлагать помощь судам или отдельным лицам, терпящим бедствие;
- принимать необходимые меры по предотвращению аварийных случаев или повреждений при проворачивании винтов;
- заносить в журнал все важные события, касающиеся судна.

7.3.8. Принятие и несение машинной вахты

До принятия вахты заступающий механик должен быть информирован вахтенным механиком в отношении:

- распоряжений по вахте, особых инструкций, касающихся эксплуатации судна, технического обслуживания и ремонта судовых машин и механизмов, и систем управления и контроля;
- характера всех работ, выполняемых по машинам, механизмам и системам, и в отношении занятого персонала и потенциальных опасностей;
- уровня и состояния, где необходимо, воды или остатка воды в льялах, балластных, сливных, резервных танках, сточных цистернах и специальных требований к использованию или удалению их содержимого;
- любых специальных требований, касающихся сброса из санитарных систем;

- состояния и степени готовности переносного противопожарного оборудования, стационарных установок пожаротушения и систем обнаружения пожара;
- персонала, назначенного для проведения ремонтно-производственных работ на судне, мест их работы и функций по ремонту, а также относительно любых других назначенных лиц и необходимого состава экипажа;
- любых портовых правил, касающихся сливов с судна, требований по борьбе с пожаром и готовности судна, особенно в условиях возможной плохой погоды;
- имеющихся линий связи между судном и береговым персоналом, включая портовые власти, на случай возникновения аварийной обстановки или необходимости получения помощи;
- любых других обстоятельств, важных для безопасности судна, его экипажа, груза и охраны окружающей среды от загрязнения;
- процедур извещения соответствующих властей о загрязнении окружающей среды в результате ремонтно-производственных работ.

Сменяющиеся механики перед принятием вахты должны убедиться в том, что они получили полную информацию от вахтенного механика, как изложено выше, и:

- знают действующие и потенциальные источники энергии, тепла и освещения и их распределение;
- знают о наличии и состоянии судовых запасов топлива, смазок, всех запасов воды;
- готовы к тому, чтобы привести так быстро, как это возможно, судно и его машины и механизмы в состояние постоянной готовности или для действий в аварийной ситуации.

Вахтенные механики должны обращать особое внимание на:

- соблюдение всех распоряжений, специальных рабочих процедур и правил, относящихся к опасным условиям и их предотвращению на всех участках, находящихся под их ответственностью;
- контрольно-измерительное оборудование всех энергетических установок, узлов и систем, находящихся в работе;
- методы, приемы и процедуры, необходимые для предотвращения нарушения требований в отношении загрязнения, предъявляемых местными властями;
- состояние льял.

Вахтенные механики должны:

- в аварийной ситуации подавать сигналы тревоги, когда, по их мнению, этого требует ситуация, принимать все возможные меры для предотвращения нанесения ущерба судну, людям и грузу;
- знать требования вахтенного помощника капитана относительно оборудования, необходимого для погрузки или выгрузки груза, и

дополнительные требования в отношении балластной и других систем управления остойчивостью судна;

- совершать частные обходы судна для выявления возможных неисправностей или поломок оборудования и принимать немедленные меры по их устранению или обеспечению безопасности судна, грузовых операций, порта и окружающей среды;
- обеспечивать в пределах своей ответственности принятие необходимых мер для предотвращения аварий или повреждений различных электрических, электронных, гидравлических, пневматических и механических систем судна;

7.4. Ответственность капитана

Капитан судна имеет верховную власть и ответственность в отношении решений по безопасности и предупреждению загрязнения.

На капитана возлагается управление судном, в том числе судовождение, использование всех мер, необходимых для обеспечения безопасности плавания, предупреждения загрязнения морской среды, поддержания порядка на судне, предотвращения нанесения любого ущерба судну, людям и грузу, которые находятся на нем.

В целях организации жизнедеятельности и обеспечения безопасности своих судов Компания определяет капитана судна ответственным за реализацию проводимых мероприятий в области навигационного и технического обеспечения безопасности судна и охраны окружающей среды от загрязнения.

Капитан осуществляет управление судном на основе единоначалия, подчиняется непосредственно председателю правления Компании или Назначенному лицу по функции СУБ.

Если судно работает в чартере, капитан подчиняется распоряжениям оператора, относящимся только к коммерческой эксплуатации судна.

В целях защиты капитана судна, надлежащим образом, выполняющего свои обязанности в отношении безопасной эксплуатации судна и защиты окружающей среды, Компания обеспечивает нормативно-правовую базу в интересах того, чтобы:

- судовладелец, оператор или фрахтователь не стесняли действий капитана судна в отношении принятия им в этой области любого решения, которое он считает необходимым, исходя из своего профессионального опыта;
- капитан судна был защищен соответствующими законодательными правами, включая право обжалования, содержащимся в национальном законодательстве, в коллективных или индивидуальных трудовых договорах (контрактах) от необоснованного привлечения к уголовной ответственности, увольнения или иных несправедливых действий со стороны судовладельца, фрахтователя или любого дру-

гого физического или юридического лица в связи с надлежащим выполнением своих обязанностей, но допустившим человеческую ошибку.

Капитан в пределах материальных, финансовых и кадровых возможностей, предъявляемых судовладельцем, обеспечивает содержание судна, его оборудования и снабжения в состоянии, соответствующем требованиям Международных конвенций и национальных законодательств, инструкций и предписаний судовладельца (оператора), а также классификационного общества, под надзором которого находится судно.

Во время аварийных морских происшествий с судном, а также в случае порчи, повреждения и утраты груза или багажа, которые перевозятся, нанесении травм людям и других случаев, в результате которых могут быть предъявлены претензии судовладельцу, капитан судна должен применить все необходимые меры для документального оформления этих случаев в порядке, установленном действующим законодательством, инструкций и предписаний судовладельца (оператора), классификационного общества, под надзором которого находится судно, а также провести предварительное расследование аварийного морского происшествия независимо от его классификации.

В целях обеспечения безопасности судна и охраны окружающей среды капитан вправе выбирать тот путь следования, который он считает необходимым, либо лечь в дрейф, либо зайти в порт-убежище. При подготовке судна к плаванию капитан рассматривает предварительный грузовой план и утверждает его при убеждении в том, что намеченный вариант загрузки обеспечивает безопасность плавания.

Капитан вправе прекратить грузовые операции, если нарушается их технология или допускаются необоснованные отклонения от грузового плана.

В рейсе капитан контролирует несение ходовой вахты на мостике, по вызову вахтенного помощника немедленно поднимается на мостик. Лично управляет судном в сложных условиях плавания. При длительном плавании в сложных условиях капитан вправе передавать управление своему старшему помощнику на период необходимого отдыха с соответствующей записью в судовом журнале.

При плавании в районах необязательной лоцманской проводки капитан вправе взять лоцмана, если сочтет это необходимым. При плавании в районах обязательной лоцманской проводки, в случае неправильных советов лоцмана, капитан вправе отстранить его от проводки судна, потребовать замены лоцмана и до прибытия другого лоцмана осуществлять управление судном самостоятельно, если нет возможности остановить судно, лечь в дрейф или стать на якорь.

Капитан судна обязан, если он это может сделать без серьезной угрозы для своего судна и лиц, которые находятся на нем:

- оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель;

- следовать с наибольшей скоростью на помощь гибнущим, если ему известно, что им требуется помощь, и если на такие действия с его стороны можно рассчитывать.

Если, по мнению капитана, судну угрожает неминуемая гибель, после принятия всех мер по спасанию пассажиров, капитан разрешает судовому экипажу покинуть судно.

Капитан оставляет судно последним после принятия всех возможных мер по спасанию судового, радио- и машинного журналов, карт данного района, документов, ценностей.

В случае гибели, куда бы его экипаж не был доставлен, капитан сохраняет свои права и выполняет свои обязанности по отношению к экипажу. Никто из лиц судового экипажа не может быть назначен на судно без согласия капитана.

Отказ капитана судна принять в экипаж лицо, которое направил на судно судовладелец, должен быть обоснован. Такой отказ с соответствующим обоснованием оформляется в письменной форме и передается судовладельцу и лицу, которому отказано в приеме на работу.

Обязанности капитана по реализации требований МКУБ включают:

- внедрение на судне политики Компании по безопасности и защите окружающей среды;
- мотивация экипажа на соблюдение этой политики;
- издание приказов и инструкций, как устных, так и письменных;
- подтверждение, что требования выполняются;
- отчеты по несоответствиям.

7.5. Обязанности экипажа судна по реализации требований МКУБ

Управление безопасной эксплуатацией судна представляет собой целенаправленный комплекс мероприятий, направленный на проведение повседневной профилактической работы по предупреждению травматизма, аварийности, ущерба и загрязнения окружающей среды.

Обязанность экипажа - действовать ответственно в целях предотвращения телесных повреждений или ущерба и загрязнения морской среды, руководствоваться при этом СУБ Компании, указаниями и приказами капитана.

Безаварийная эксплуатация судна Компании экипажем достигается на основе:

- культуры судовождения, высокой организации штурманской службы, эффективного использования технических средств судовождения, навигационной и гидрометеорологической информации; технического контроля за режимом работы главных двигателей, достаточности систем и устройств жизнеобеспечения судна, грамотным пользованием средствами связи для поддержания контакта с берегом в телексном, факсимильном, радиотелефонном режиме;

- постоянного поддержания судна в мореходном состоянии, позволяющем в установленные сроки подтверждать присвоенный судну класс и увеличивать его эксплуатационный период; полного исключения гибели людей, травматизма, аварийности и загрязнения окружающей среды: повышения профессионализма экипажа в части подготовки его к борьбе за живучесть судна.

Судно укомплектовывается квалифицированными, дипломированными и годными в медицинском отношении моряками, согласно соответствующим международным и национальным требованиям.

Заключение о пригодности для работы на судне по состоянию здоровья делается учреждением Министерства охраны здоровья в соответствии с правилами, установленными этим Министерством.

Порядок приема на работу судового экипажа, их права и обязанности, условия работы на судне, оплата труда, социально-бытового обслуживания на море и в порту, порядок и основания для увольнения регулируются национальным законодательством, Конвенциями МОТ, Резолюциями ММО, Кодексом Торгового Мореплавания Украины и коллективными трудовыми договорами (контрактами).

Компания обязывает капитана, данной ему властью, преодолевать негативные тенденции и проявления социально-неприемлемого поведения отдельных членов экипажа, их халатного отношения к труду путем применения социально-необходимых мер дисциплинарного воздействия вплоть до списания с судна в ближайшем порту захода, либо следования на судне в качестве пассажира.

Компания через СУБ постоянно контролирует, чтобы любой член судового экипажа соответствовал стандартам по возрасту, медицинской пригодности, учебной квалификации, аттестации, плавцензу, имел сертификаты в соответствии с Конвенцией ПДНВ-78 с поправками.

Каждый член экипажа с определенными обязанностями на борту судна по безопасности и предотвращению загрязнения моря проходит подготовку по безопасности перед назначением на судно в УТЦ. Эта подготовка включает личное выживание, предотвращение пожара, пожаротушение, элементарную первую помощь в экстренных случаях, так же как и личную безопасность, и социальную ответственность.

7.6. Руководство по процедурам на судне

7.6.1. Общие положения

7.6.1.1. Состав и содержание процедур

Руководство по процедурам на судне является нормативно-правовым документом системы управления безопасностью Компании. Оно содержит:

- определение процедуры, порядок ее составления, оформления и применения;
- базисный состав процедур системы управления безопасностью;
- основные процедуры системы управления безопасностью.

Процедура - это установленный способ осуществления деятельности. Процедуры облечены в форму документа для того, чтобы обеспечить унификацию процесса выполнения повседневных задач, как персоналом Компании, так и экипажем судна.

Процедуры написаны для облегчения выполнения наиболее ответственных работ персоналом Компании и судовым экипажем, а также для моделирования поведения экипажа в чрезвычайных ситуациях.

Процедура поясняет ее основные цели, определяет ответственных лиц за выполнение различных этапов, напоминает основные шаги и направления, которых нужно придерживаться, и виды записей, которые необходимо сделать.

Базисный состав процедур системы управления безопасностью отражает направленность деятельности Компании по обеспечению безопасности и предотвращению загрязнения. Основу процедур составляют операции, выполняемые береговым и судовым персоналом, осуществляющим грузовые перевозки. Для определения базисного состава процедур необходимо:

- формализовать и представить в виде последовательно выполняемых операций весь производственно-замкнутый процесс грузоперевозок - от заключения договора морской перевозки, подготовки судна к грузоперевозкам и осуществления самих перевозок до сдачи грузов получателю, выполнения финансовых расчетов;
- объединить выполняемые операции, оставить их неизменными или расчленить по составным взаимосопряженным действиям и представить сформированные таким образом операционные образования в виде технологически однородных процедур;
- выделить из общего состава процедур производственно-замкнутого процесса грузовых перевозок процедуры, оказывающие определяющее влияние на безопасность судоходства и предотвращение загрязнения окружающей среды.

При документировании процедуры представляются в стандартной форме. В заглавии приводится опознавательный номер процедуры и полное ее наименование. Процедура включает шесть разделов:

- *область применения;*
- *ссылки;*
- *полномочия и ответственность;*
- *процедура (содержание);*
- *отчет и архивацию;*
- *используемые бланки и носители информации.*

Основное содержание разделов:

- *область применения* - дается перечень и краткое описание вопросов, охватываемых процедурой;
- *ссылки* - приводится список документов, на основе которых осуществляется разработка и применение процедуры;
- *полномочия и ответственность* - описываются меры полномочий и ответственности персонала (должностных лиц) при применении процедуры;
- *процедура* - излагается содержание процедуры, описываются в логической последовательности задачи и действия, подлежащие выполнению;
- *отчет и архивация* - дается описание отчетов, представляемых при применении внедрения процедуры и способы их архивации;
- *используемые бланки и носители информации* - приводятся документы, являющиеся составной частью процедуры.

7.6.1.2. Классификация процедур

Все процедуры базисного состава упорядочиваются, классифицируются, и на этой основе им присваиваются опознавательные коды. Процедуры упорядочиваются и классифицируются по назначению:

1) принадлежности к виду основной производственной деятельности;
2) конечному результату.

Классификация процедур по назначению:

1) *общесистемные процедуры,* определяющие функционирование системы управления безопасностью (контроль несоответствий, корректирующие действия, внутренние аудиторские проверки, ведение документации и т.д.);
2) *процедуры Компании,* определяющие деятельность берегового персонала по обеспечению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения;
3) *основные судовые процедуры,* определяющие деятельность судового персонала по обеспечению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения.

Классификация процедур по принадлежности к виду основной производственной деятельности: процедуры, относящие к:

- *общему управлению Компанией;*
- *технико-эксплуатационной деятельности;*

- *мореплаванию (безопасности судоходства);*
- *кадровой деятельности;*
- *финансово-экономической деятельности.*

По возможным последствиям базисные процедуры подразделяются на ключевые и критические. Ключевыми считаются процедуры, ошибки, в выполнении которых приводят к опасным ситуациям или выявляются после того, как авария произошла. Ошибки в выполнении критических процедур сразу же порождают аварию или создают угрозу судовому персоналу, судну или загрязнения. Критическими процедурами являются, но ими не ограничиваются:

- *грузовые операции в порту и море, бункеровка;*
- *плавание в сложных условиях - узкостях, каналах, зонах интенсивного судоходства и плохой видимости, портовых водах;*
- *швартовка и постановка на якорь;*
- *действия в опасных и аварийных ситуациях.*

В процессе функционирования системы управления безопасностью и контроля ее эффективности, анализа несоответствий, аварийных происшествий и аварий базисный состав процедур, если в том возникает необходимость, корректируется, дополняется и изменяется установленным порядком.

7.6.2. Процедуры по организации работ на судне

7.6.2.1. Процедуры швартовых и грузовых операций в открытом море

Швартовые и грузовые операции в открытом море из-за незащищенности судов от воздействия ветра, волнения и течений являются в морской практике особо сложными и относятся к категории неизбежного производственно-хозяйственного риска.

В проведении Политики безопасности Компания строго придерживается выполнения требований нормативных документов, обязательных для всех судов:

1. "Наставление по швартовым и грузовым операциям судов в море".
2. "Правила техники безопасности на судах".

Вышеназванными документами установлены ограничения для ведения швартовых и грузовых операций в море в зависимости от волнения моря.

Исходными данными для установления ограничений приняты размеры и водоизмещения судов.

Требования этих документов по организационным вопросам, обязанностям и правилам должностных лиц, обеспечению безопасности и соблюдению условий швартовых и грузовых операций обязательны для берегового персонала Компании и капитанов судов.

Предписания по техническому оборудованию судов и использованию судовых технических средств при производстве швартовых и грузовых операций также носят обязательный характер.

В указанных нормативных документах изложены наиболее безопасные способы морской практики при подходе, швартовке и отходе судов друг от друга, постановке на бакштов, а также способы производства грузовых операций.

При проведении грузовых и швартовых операций члены экипажа занимают места в соответствии с судовым расписанием по швартовым и грузовым операциям.

Общая ответственность за безопасное проведение швартовых и грузовых операций возлагается на старшего помощника капитана.

При выполнении конкретных операций на отдельных участках при швартовке, грузовых операциях ответственность за безопасность работ несет их непосредственный руководитель, предусмотренный судовым расписанием.

7.6.2.2. Процедуры по работе с якорным устройством

Якорное устройство должно находиться в состоянии, обеспечивающем при всех условиях эксплуатации судна быструю и безопасную отдачу и уборку якорей, надежную стоянку судна на якоре.

Техническое состояние якорного устройства, число и масса якорей, калибр и длина якорных цепей должны соответствовать требованиям Правил Регистра.

В проведении Политики по безопасной эксплуатации якорного устройства Компания руководствуется предписаниями нормативных документов:

1. "Положение о технической эксплуатации".
2. "Правила техники безопасности на судах".

При работе с якорным устройством члены экипажа занимают места в соответствии с судовым расписанием по постановке и съемке с якоря.

Общая ответственность за безопасную эксплуатацию якорного устройства возлагается на старшего помощника капитана, а конкретная - на непосредственного руководителя, предусмотренного судовым расписанием.

Якорное устройство должно эксплуатироваться в соответствии с инструкцией по эксплуатации и обслуживанию якорного устройства.

Техническое состояние якорного устройства должно быть заблаговременно проверено в действии перед выходом из порта и заходом в порт, а также перед каждой постановкой судна на якорь.

Запрещается выход судна в море в случаях:

- отсутствия хотя бы одного якоря, положенного судну из снабжения;
- отсутствия двух или более смычек в одной якорной цепи;
- отсутствия установленных маркировочных надписей на якорях, смычках цепей, соединительных и якорных скобах, вертлюгах, глаголь - гаках, сертификатов на эти детали;

- наличия трещин в звеньях цепей, их износа, превышающего требования Регистра;
- неисправности брашпиля, препятствующей отдаче или подъему якорей.

7.6.2.3. Процедуры по пересадке людей с судна на судно

Пересадка людей с судна на судно, если они ошвартованы друг к другу, является работой с повышенной опасностью и разрешается только в случае производственной необходимости, определяемой администрацией судов, или для оказания медицинской помощи.

В проведении СУБ по обеспечению указанных работ Компания руководствуется нормативными документами:

1. "Наставление по технике безопасности при пересадке людей с одного судна на ошвартованное к нему другое судно в открытом море и на открытых рейдах".
2. "Правила техники безопасности на судах".

Пересадка людей допускается только с использованием грузовых устройств, поднадзорных Регистру, разрешается только с помощью допущенных средств и приспособлений, гарантирующих безопасность пересаживаемых. Применение для этих целей штормтрапов запрещается. На приспособлениях для пересадки должна быть бирка, указывающая грузоподъемность и дату последнего испытания.

Разрешение на пересадку людей дают по согласованию между собой, исходя из возможностей безопасного проведения операции.

Общее руководство временной транспортировкой осуществляет старший помощник капитана судна, рабочая клеть которого используется.

Пересадка людей в море может быть начата только после полного завершения швартовых операций и должна быть закончена до начала работы со швартовыми концами при расхождении судов.

Пересадка людей во время ведения швартовых операций не допускается.

Пересадка людей с судна на судно, если они не ошвартованы друг к другу, допускается с помощью спасательной шлюпки при силе ветра не выше 3 баллов, волнения моря не выше 2 баллов, при условии хорошей видимости.

При выполнении работ, где возможно падение человека в воду, для всех членов экипажа обязательно ношение рабочего страховочного жилета.

7.6.2.4. Процедуры по установке трапов и сходен

В целях обеспечения безопасности работ при установке трапов и сходен Компания полностью использует предписания отраслевых "Правил техники безопасности на судах".

Трапы, сходни и их детали должны осматриваться старшим или вахтенным помощником капитана перед каждой их постановкой для использования по назначению.

Забортные трапы, их площадки, сходни всех видов, в том числе и временные должны иметь с обеих сторон стойки высотой 1 м с леерами или поручнями.

Забортные трапы должны обеспечивать безопасность передвижения людей при изменении осадки судна и при стоянке в портах с приливо-отливными явлениями.

Сходни должны быть закреплены на борту так, чтобы они не двигались по борту судна.

Ставить сходни под углом более 45° запрещается.

После установки трапов, сходен, под ними должна быть натянута от борта судна до стенки причала, или между бортами судов предохранительная сетка шириной не менее 1,5 м в каждую сторону от трапа, исключающая вероятность падения людей за борт.

На борту судна у трапов и сходней всегда должен находиться спасательный круг со светящимся буйком и закрепленный на нем бросательный конец длиной не менее 27 м.

Запрещается:

- скопление людей на трапах, площадках и на сходнях;
- создавать встречные потоки на трапах и сходнях;
- пользоваться переносными лестницами вместо сходней;
- поднимать и опускать грузы по трапам или сходням, предназначенным для передвижения людей;

Судовые штормтрапы и лоцманские трапы должны удовлетворять следующим требованиям:

- иметь длину, при которой они будучи закрепленными на судне, достигают до уровня воды при любых осадках и дифферентах судна при крене до 15° на противоположный борт;
- балясины должны быть изготовлены из цельного бруска дерева без сучков и иметь длину не мене 480 мм, ширину 115 мм и толщину 25 мм;
- все балясины должны быть расположены параллельно и на одинаковом друг от друга расстоянии не менее 300 мм и не более 380 мм;
- тетивы должны быть изготовлены с каждой стороны из двух цельных без сростков сизальских или манильских канатов с окружностью 60 мм, которые должны быть скреплены между собой под и над каждой балясиной.

Испытывать штормтрапы и лоцманские трапы на судне следует не реже одного раза в год путем подвешивания груза массой 75 кг на каждую третью балясину. По результатам испытания составляется судовой акт.

Запрещается пользоваться штормтрапами и лоцманскими трапами, если:

- отсутствует акт об их испытании;
- перебиты пряди каната;
- наличие треснувших балясин; частичное их отсутствие, не параллельность балясин между собой из-за смещения бензеля.

7.6.2.5. Процедуры со спасательными средствами

Компания в целях обеспечения при проведении работ по спуску и подъему коллективных спасательных средств - шлюпки и плота придерживается требований Международной Конвенции СОЛАС-74/88 и отраслевых «Правил техники безопасности на судах».

Спуск коллективных спасательных средств на воду производится только с разрешения капитана. Контроль за соблюдением техники безопасности при спуске, подъеме, а также управление спасательными средствами возлагается на старшего помощника капитана и командира каждого спасательного средства.

Все лица судового экипажа должны быть обучены приемам безопасной работы с коллективными спасательными средствами.

Командир каждого спасательного средства обязан убедиться в полном его укомплектовании, обеспечить безопасность спуска людей в спасательное средство, следить, чтобы все находящиеся в нем люди были в спасательных жилетах.

Подготовка и использование коллективного спасательного средства в любом одном месте спуска не должно мешать быстрой подготовке к использованию любого другого спасательного средства.

Во время подготовки и спуска коллективные спасательные средства, их спусковые устройства, а также поверхность воды в районе спуска должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электроэнергии, требуемого Конвенцией СОЛАС-74/88.

Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие попадание откачиваемой с судна воды на спасательные средства во время оставления судна.

На судах Компании устройства, обеспечивающие посадку в спасательные средства, должны быть такими, чтобы посадка в них и их спуск могли производиться непосредственно с места их установки.

Меры, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки и их спуск, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск могли быть осуществлены в возможно короткий срок, не более 5 минут. Обязательно должна быть возможность спуска дежурной шлюпки с использованием в необходимом случае фалиней на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 узлов на тихой воде.

7.6.2.6. Процедуры по работе на высоте и за бортом

Организацию безопасности при проведении работ на высоте и за бортом Компания проводит в соответствии с требованиями "Правил техники безопасности на судах".

Ответственность за проведение этих работ несет старший помощник капитана. Эти работы могут вестись только с его разрешения.

Старший помощник капитана должен провести внеплановый инструктаж по технике безопасности с лицами, направляемыми на эти работы, непосредственно на рабочем месте, и убедиться в исправности, надежности применяемых для этой цели средств и соответствующей подготовке посылаемых для выполнения работ членов экипажа.

Работа на высоте свыше 1,5 м и за бортом должна производиться под непрерывным наблюдением специально для этого назначенного квалифицированного члена экипажа.

При работе на высоте и за бортом надлежит пользоваться предохранительным поясом с растительным страховым концом.

Запрещается во время хода судна производство всех видов забортных работ и на высоте, за исключением аварийных случаев, при которых приняты соответствующие меры предосторожности.

Запрещается работать на высоте при ветре скоростью свыше 10 м/сек и волнении свыше 5 баллов, а также при обледенении мачт, за исключением аварийных случаев.

Запрещается подниматься на мачты во время работы радиопередающих устройств и находиться на мачтах во время спуска и подъема антенн, во время эксплуатации грузового устройства. К работе за бортом на одной беседке допускается не более двух человек. У мест производства забортных работ должен находиться спасательный круг с линем не менее 27 м.

Гордени и беседки, используемые для подъема и опускания людей, не реже одного раза в месяц должны быть испытаны статической нагрузкой, превышающей расчетную в два раза, и динамической - равномерным подъемом и опусканием с грузом, превышающим на 10% расчетную рабочую нагрузку. Предохранительные пояса надлежит испытывать на прочность не реже одного раза в 6 месяцев. Пояс подвешивается застегнутым на пряжки, а к его карабину на 5 минут подвешивается груз массой 300 кг. Если после испытания обнаружатся дефекты, пояс должен быть изъят из употребления. Категорически запрещается:

- работать между бортами двух стоящих лагом судов или между бортом и причалом;
- работать на беседках за бортом при стоянке судна в доке;
- опускать, поднимать или переносить забортную беседку, если в ней находятся люди.

При работах в районе гребных винтов надлежит предупредить старшего и вахтенного механиков, чтобы избежать проворачивания гребных винтов.

7.6.2.7. Буксировочные процедуры

Безопасность буксировочных работ определяется требованиями отраслевых "Правил техники безопасности на судах".

Ответственность за технику безопасности при буксировочных работах несет старший помощник капитана.

Крепление буксира на буксируемом судне и буксировщике должно быть таким, чтобы самопроизвольная отдача его была исключена.

Во время подачи буксира запрещается находиться на борту, с которого он подается. Во время буксировки запрещается находиться у буксирного гака, в районе действия буксирного каната.

Запрещается начинать буксировку до получения подтверждения с буксируемого судна. При буксировочных работах запрещается высовываться за борт в районе возможного нахождения каната.

Соединение буксирного каната с "усами", "брагой" и т. д. должно быть таким, чтобы исключалась необходимость посылки человека за борт для крепления и отдачи буксирного каната.

При отдаче буксирного каната с гака надлежит стоять позади точки крепления гака на расстоянии не менее 1.5 м.

7.6.2.8. Процедуры по составлению грузового плана на морских торговых судах

Грузовым планом называется графическое изображение на чертеже судна расположения каждой партии груза в судовых грузовых помещениях на данный рейс. Грузовой план морского судна составляют на основе общих требований к оптимальному размещению грузов с учетом условий предстоящего рейса. Для выполнения этих требований нужно обеспечить:

- сохранение необходимой остойчивости, прочность и дифферента судна;
- наиболее выгодное использование грузовместимости и грузоподъемности судна;
- возможность обеспечения погрузки и выгрузки груза в минимальные сроки;
- безопасное плавание судна;
- сохранную и своевременную доставку груза;
- соблюдение очередности погрузки груза с расчетом выгрузки судна в промежуточных портах без дополнительных перевалок;
- соблюдение норм техники безопасности и охраны труда экипажа судна и работников порта.

Помимо технических и организационных требований, при составлении грузового плана учитывают необходимость достижения наиболее высокой экономической эффективности работы судна.

Правильно загрузить судно - значит обеспечить его безопасное плавание при одновременном максимальном экономическом эффекте. Расчет грузового плана - серьезная инженерная работа с большим количеством решений, из которых надо выбрать оптимальное для данных условий.

Размещение груза влияет на провозную способность судна не только через степень использования грузоподъемности и грузовместимости, но и своим воздействием на скорость хода и производительность грузовых работ.

Дедвейт (DW) означает разность в метрических тоннах между водоизмещением судна в воде с удельным весом 1,05 по грузовую ватерлинию, соответствующую назначенной высоте летнего надводного борта, и водоизмещением судна порожнем.

Водоизмещение судна порожнем означает водоизмещение судна в метрических тоннах без груза, топлива, смазочных масел, балластной воды, пресной и котельно-питательной воды в танках, расходных материалов, продовольствия, а также пассажиров и экипажа и их багажа.

Количество тонн груза, которое судно может принять к перевозке (включая пассажиров с багажом), называется ***полезной (чистой) грузоподъемностью:***

- ***грузовместимость судна*** - это объем всех судовых помещений, предназначенных для перевозки груза. Различают грузовместимость при перевозке штучных грузов - *в кипах* и груза - *насыпью* (в зерне);
- ***киповая грузовместимость судна*** - это объем всех грузовых помещений между внутренними кромками выступающих конструкций (шпангоутов, бимсов, карлингсов и т.п.) и защищающих их деталей;
- ***грузовместимость судна насыпью*** - это суммарный объем всех имеющихся в грузовых помещениям свободных объемов. Грузовместимость судна насыпью всегда больше грузовместимости в кипах.

При неудачном размещении грузов судно приобретает нежелательный дифферент, испытывает усиленную качку и вибрацию, возможна сильная заливаемость палуб. Эти обстоятельства снижают скорость судна, увеличивают опасность штормовых повреждений и способствуют возникновению аварийных ситуаций.

Для составления грузового плана надо знать подробные данные о судне, грузе и условиях плавания. *Грузовой план только тогда может быть принят к исполнению, когда он обеспечивает безопасность плавания,* т.е. судно имеет достаточную остойчивую, продольную прочность, допустимый крен и дифферент. Это обеспечивается нормальным распределением весовых нагрузок по длине, ширине и высоте судна.

Следующий наиболее важный этап составления грузового плана заключается в распределении грузов между различными грузовыми помещениями судна, для чего изучают и учитывают все физико-механические, химические и прочие свойства грузов. Правильное распределение грузов по трюмам влияет не только на их сохранность, но и на безопасность плавания судна. Размещение на судне грузов, которые выделяют влагу, запахи или представляют пожа-

роопасность и взрывоопасность, должно происходить с особой осторожностью. Жидкие грузы в таре, тяжеловесы и грузы в непрочной таре требуют также принятия особых мер при их погрузке. Совместная перевозка несовместимых грузов в одном помещении может привести к их порче вследствие вредного воздействия друг на друга.

При составлении грузового плана следует решить вопрос максимального использования грузовместимости и грузоподъемности. Это достигается методом подбора соответствующей комбинации легких и тяжелых грузов. Количество груза, которое может принять судно к перевозке, определяют его удельным погрузочным объемом, т.е. количеством кубических метров объема, который занимает 1 т груза.

Количество груза, которое можно принять к перевозке на данный рейс и на данное судно, зависит от чистой грузоподъемности и грузовместимости.

В практике перевозок при составлении грузового плана запасы продовольствия и снабжения учитывают по фактическому наличию.

Распределение грузов по помещениям значительно усложняется, если судно принимает груз на несколько портов выгрузки. Основное требование в этом случае заключается в том, чтобы груз, подлежащий выгрузке в первом порту, находился сверху и был распределен по нескольким трюмам. Это дает возможность выгрузить груз в порту без перевалки и без задержек. Однако и в этом случае надо учесть, что в загранпортах количество груза в каждом трюме должно быть рассчитано на производительность бригады в смену, поскольку оплата бригады, как правило, идет не менее как за полсмены, независимо от того, сколько часов они отработали.

При составлении грузового плана на несколько портов выгрузки надо предусмотреть возможность не только выгрузки, но и погрузки в промежуточных портах. Необходимость погрузки грузов в промежуточных портах осложняет нахождение рациональной загрузки судна. В некоторых случаях очередность захода в промежуточные порты устанавливают в зависимости от возможности рациональной загрузки-выгрузки судна в промежуточном порту.

Правила Регистра судоходства о грузовой марке устанавливают для транспортных судов морского флота минимальную высоту надводного борта в зависимости от района плавания и типа судна. Правила технической эксплуатации судов морского флота запрещают выход в море судов с высотой надводного борта меньше допустимой. Ответственность за перегруз судна несет капитан и лицо, разрешившее выход судна в море.

Исходя из указанных соображений, расчет грузоподъемности судна на рейс необходимо начинать с установления лимитирующей грузовой марки в районе плавания.

Например, если судно будет погружено в Санкт-Петербургском порту по летнюю грузовую марку 28 октября и прибудет в Лондон после 1 ноября с затопленной зимней маркой, то это может повлечь за собой довольно крупный штраф, поскольку в Лондоне с 1 ноября действует зимняя марка.

По установившейся практике грузовой план составляет порт за несколько суток до прихода судна в порт под погрузку. Такой план называется ***предварительным.*** Составление предварительного грузового плана позволяет заблаговременно подготовить груз и выработать наиболее рациональную технологическую схему погрузки судна, что является важным условием проведения грузовых операций в минимальные сроки.

Предварительный грузовой план должен включать расчеты дедвейта, метацентрической высоты, осадку и дифферент судна на момент отхода судна из базового порта и ориентировочные расчеты этих данных на приход и отход во все последующие порты линии. Если предполагается использовать судовую перегрузочную технику, то судно должно получить своевременную информацию о времени начала грузовых работ, роде перегрузочной техники и грузового оборудования, которые будут использованы в процессе грузовых операций.

По каждому варианту грузового плана капитан обязан установить возможность его практического осуществления при удовлетворении требований Регистра судоходства к остойчивости с учетом возможной балластировки судна как в порту при погрузке, так и в рейсе по мере расходования судовых запасов.

Предварительный грузовой план должен быть подписан капитаном судна, о чем сразу же ставится в известность грузоотправитель и стивидорные грузовые компании приступают к загрузке судна.

Старший помощник капитана в процессе погрузки составляет исполнительный грузовой план. Для того, чтобы можно было с него снимать фотокопии, его выполняют чернилами или шариковой ручкой. Расчеты основных параметров исполнительного грузового плана, остойчивости, продольной прочности и посадки судна после окончания погрузки делают путем контрольного расчета. После окончания загрузки фотокопии грузового плана направляют в адрес грузополучателей.

При загрузке однородного груза составляют одноплоскостной грузовой план - это вертикальный разрез судна по диаметрали. При нескольких грузовых партиях составляют многоплоскостной грузовой план - это разрезы грузовых помещений по горизонтали.

Построение предварительного и исполнительного грузовых планов не имеет существенных отличий, особенно если грузят массовый однородный груз. Значительные изменения могут произойти при погрузке разнородного генерального груза. Составление грузовых планов для массовых однородных грузов не представляет затруднений, поскольку нет необходимости решать вопросы совместимости, выполнять несколько вариантов расчетов по использованию грузоподъемности и грузовместимости и т.д.

Для составления грузового плана необходимо решить ряд задач по наилучшему размещению грузов на судне. Решение этих задач можно производить в такой последовательности:

- определить количество грузов, которое может быть принято к перевозке на данный рейс;

- подобрать грузы исходя из необходимости обеспечения полного использования грузоподъемности и грузовместимости судна или достижения максимальной фрахтовой выручки;
- рассчитать распределение весовых нагрузок по грузовым отсекам судна;
- распределить груз по отдельным грузовым помещениям;
- определить дифферент на момент отхода и исправить его в случае необходимости;
- проверить остойчивость на момент отхода судна из порта и на приход его в порт назначения.

Грузовой план танкера должен обеспечивать максимальное использование грузоподъемности и грузовместимости, прочность корпуса, оптимальный дифферент, сохранную перевозку груза и остойчивость как у сухогрузных судов, но имеет свои особенности. Они заключаются в том, что в одном грузовом помещении нельзя размещать более одного груза, смещение разных сортов груза недопустимо. Кроме того, наливной груз способен расширяться при нагревании и выливаться на палубу, если оставленные пустоты в танках окажутся недостаточными. Грузовые операции проводятся с большой интенсивностью (несколько тысяч тонн в час), что может привести к возникновению опасных напряжений в корпусе, а также вызвать переливы груза. Конструкция танкера такова, что проблем с остойчивостью в загруженном состоянии на нем обычно не возникает.

Наливные суда характеризуются большим запасом остойчивости даже при многочисленных свободных поверхностях жидких грузов, поэтому при составлении грузового плана проверку остойчивости не производят. В случае необходимости остойчивость рассчитывают так же, как и для сухогрузных судов. Однако следует учитывать, что даже при правильной погрузке корпус танкера в полном грузу имеет весьма ощутимый прогиб. Разность между фактической осадкой на миделе и средней осадкой (из осадок оконечностей) может достигать 20 см. Это приводит к тому, что судно погружается по грузовую марку прежде, чем будет использована его грузоподъемность. Например, если не учитывать это обстоятельство, то для судна водоизмещением 15 тыс. т недогруз составит 1-2%.

При определении запасов топлива на предстоящий рейс учитывают коэффициент штормового запаса, величину которого определяют из расчета времени перехода судна из порта в порт, а также сезона и зоны плавания или экономической целесообразности закупки топлива за границей.

Единой методики определения величины штормового запаса нет. В ряде компаний изданы соответствующие приказы, определяющие нормы штормового запаса, которые обычно не превышают 20% расчетного количества топлива на рейс.

При определении общего количества топлива на рейс необходимо обеспечить достаточный запас различных марок топлива. Правила технической эксплуатации судовых дизелей предписывают, что если главный дизель дол-

жен работать на маневрах на дизельном топливе и оно применяется также для работы вспомогательных дизелей, то на судне должен быть запас дизельного топлива в количестве, достаточном для работы главного дизеля в течение 2 суток, а также для работы главного дизеля при маневрировании и для вспомогательных дизелей на весь рейс.

7.6.2.9. Процедуры организации и технологии погрузо-разгрузочных работ на судне

Основными мероприятиями, выполняемыми экипажем судна по обеспечению безопасности погрузо-разгрузочных работ и транспортировки грузов, в соответствии со стандартами ISO 9002 и ISM CODE являются:

- проверка водонепроницаемости наружной обшивки корпуса судна, палуб, переборок, второго дна, трубопроводов в грузовых помещениях, исправности люковых закрытий, плотности закрытий горловин, исправности трапов, ограждения перед началом погрузочных работ;
- надлежащая подготовка грузовых помещений к приему груза;
- грамотное составление грузового плана, учитывающее вопросы: совместимости грузов, использования грузоподъемности и грузовместимости, ротации портов выгрузки, надлежащей остойчивости, прочности, соблюдения допустимых удельных нагрузок на верхнюю палубу, палубу твиндеков и люковые закрытия, а также продольной прочности. Проведение погрузки (выгрузки) в соответствии с утвержденным капитаном грузовым планом и контролем посадки судна по грузовой марке и маркам углублений;
- регулярное определение на переходе значений метацентрической высоты по периоду бортовой качки с соответствующей записью результатов в судовом журнале и грузовой книге;
- выбор оптимальных путей сообразуясь с фактической погодой и долгосрочным прогнозом гидрометеорологических условий (карты погоды и волнения);
- принятие мер по предотвращению засорения вентиляционных систем и систем кондиционирования воздуха при погрузке (выгрузке) пылящих грузов;
- обеспечение устойчивой связи во время грузовых операций между судном и берегом с целью их немедленного прекращения по требованию судна;
- составление и ежедневная корректура стояночного расписания по общесудовой тревоге, предусматривающего обязанности и действия состава стояночной аварийной партии (группы) по борьбе с пожаром, водой, паром и т.д., комплектуемой из числа членов экипажа, находящихся на судне

Все грузовые помещения должны быть полностью подготовлены к приему груза, обусловленного Договором о перевозке. Если груз требует установки специальных устройств в трюмах, то до окончания этой работы судно не считается готовым к грузовым операциям. В тех случаях, когда сепарационный материал предоставляется судовладельцем, судно не считается готовым к грузовым операциям до тех пор, пока этот сепарационный материал будет не только доставлен на борт, но и распределен, по грузовым помещениям с учетом характера и количества грузов в соответствии с предварительным грузовым планом. В противном случае, при достаточном количестве материала на борту, его не будет хватать в какомнибудь отдельно взятом трюме, что вызовет простой во время грузовых работ.

При подготовке грузовых помещений необходимо обратить особое внимание на меры, предупреждающие подмочку груза от отпотевания. Наиболее уязвимыми местами являются: в трюмах - поверхность над льялами от бортов до второго дна; в твиндеках - поверхность палуб, прилегающих к бортам судна; просветы грузовых люков верхней палубы; комингсы, стрингеры, шпангоуты, борта, не защищенные рыбинсами; бимсы верхней палубы и верхняя палуба.

В обязанности судовладельца (оператора, фрахтователя) входит:

- заблаговременно информировать агента порта погрузки о предполагаемой дате прихода судна, о характере и количестве груза, наименовании грузоотправителей;
- известить капитана судна о предстоящем рейсе и его особенностях, указав, в частности, кому и когда надлежит отправлять информацию о сроке предполагаемого подхода судна в порт; направить на судно копию чартера, либо радировать основные сведения об условиях чартера;
- инструктировать капитана о месте получения топлива, сепарационного, крепежного материала и другого снабжения для обеспечения работы судна;
- осуществить, если необходимо, профилактический осмотр и ремонт постоянного оборудования трюмов.

Судовая администрация несет полную ответственность за правильность погрузки, укладки, сепарации, крепления, выгрузки и сдачи груза.

Указания судовой администрации, касающиеся технологии погрузки, размещения и крепления груза являются обязательными для организаций и лиц, производящих грузовые работы. Контроль за состоянием принимаемого груза, его размещением, технологией погрузки и креплением осуществляют трюмные матросы под руководством грузового или вахтенного помощника капитана.

В течение всего периода грузовых операций они контролируют:
состояние тары и маркировки груза в каждом подъеме (дефектные места возвращают на причал для замены или ремонта);

- проведение погрузки строго в соответствии с утвержденным грузовым планом, выполнение всех требований и правил в части сепарации и крепления груза;
- погрузку по коносаментным партиям, не допуская их разделения и смешения. Как правило, погрузку новой партии начинают только после окончания погрузки предыдущей, что уменьшает вероятность ошибок в счете груза, гарантирует его полную сдачу в порту выгрузки;
- правильность проведения счета груза тальманами и оформления тальманских расписок;
- соблюдение техники безопасности и противопожарной безопасности при грузовых операциях;
- проведение грузовых работ с помощью только таких инструментов и технологических приемов, которые обеспечивают сохранность груза. Так, например, при перегрузке мешковых и киповых грузов, рулонов, картонных ящиков не допускается применение металлических стропов и крючьев. Не допускается волочение грузов и повышенная скорость опускания. Ущерб грузу может быть нанесен также из-за ударов о комингс трюма, из-за неправильной остропки, при погрузке в дождь и т. д.

В течении рейса судовая администрация организует и контролирует выполнение всех рекомендаций, обусловленных правилами перевозки грузов (вентиляция, откачка воды из льяльных колодцев, подкрепление груза, поддержание термовлажностного режима в рефрижераторных трюмах и т. д.).

В целях качественной доставки груза, а также для защиты интересов перевозчика в случае возникновения каких-либо претензий со стороны получателя груза, в судовом журнале должны регулярно отмечаться мероприятия, проводимые судовым экипажем для обеспечения сохранной перевозки груза, либо указываются внешние факторы и причины (шторм, дождь) из-за которых они не проводились.

При плавании в штормовых условиях следует, руководствуясь штормовыми диаграммами и опытом хорошей морской практики, избирать оптимальный курс и скорость судна относительно волнения, предупреждать возникновение явления слемминга и уменьшать заливаемость.

В тяжелых штормовых условиях заблаговременно переходить к штормованию, изменив курс и/или скорость. В случаях появления статического крена и угрозы смещения груза штормовать на попутном волнении опасно, особенно когда длина волны близка к длине судна. При погрузке палубного груза должны быть обеспечены:

- аварийные проходы (переходные мосты) по всему судну;
- свободный доступ к местам размещения постов и средств пожаротушения;

- свободный доступ к входам и выходам из жилых и служебных помещений;
- свободный доступ к входам в грузовые помещения и к мерительным трубам.

7.6.2.10. Процедуры предпогрузочных и грузовых операций, направленные на сохранность груза

Обязанностью судна является проявить необходимую заботу о грузе и сделать все возможное для того, чтобы груз был доставлен в таком состоянии, в каком он был принят на борт. Это говорит о том, что на судно может быть возложена ответственность за повреждения или убытки, понесенные в результате того, что груз был погружен, уложен, выгружен ненадлежащим образом, должный контроль не был обеспечен при грузовых операциях, либо недостаточно внимания уделялось грузу при перевозке. Наиболее важным является то, чтобы все операции относительно погрузки, крепления, контроля за погрузкой полностью подкреплялись необходимыми документами, так как следует иметь в виду, что в случае возникновения претензий защита будет невозможна без предъявления соответствующих письменных материалов. Поскольку часто случается так, что лицо, предъявляющее претензии, возлагает ответственность на судно за убытки либо повреждение груза, на самом деле причиненные на берегу, то факт, насколько важна аккуратность при оформлении документов, очевиден.

Аналогичным образом, лицо, предъявляющее претензию, иногда предполагает, что судно было непригодным для данной перевозки. Хотя предположения насчет непригодности судна к мореплаванию могут быть необоснованными либо преувеличенными, - в любом случае возникает необходимость доказать, что "должное усердие" было проявлено перед отходом судна дабы обеспечить его "пригодность к мореплаванию". Важность такого доказательства невозможно переоценить. Роль судового экипажа является решающей, когда необходимо предоставить доказательства того, что судно было в состоянии, пригодном для мореплавания и безопасной перевозки груза.

Подробные записи по техническому обслуживанию и эксплуатации судна являются важной частью приводимых доказательств. Они могут включать тестирование, проверки, инспекции, ремонт и техническое обслуживание, которые выполнялись для поддержания судна в хорошем состоянии (например, корпуса, машинного оборудования, грузовых помещений); а также информацию, свидетельствующую о том, что судно было укомплектовано экипажем и оборудованием, а также управлялось в соответствии с установившейся производственной практикой.

В случае повреждения либо утери груза необходимо обеспечить следующее:

1) подробная характеристика поврежденного (либо утерянного) груза (например, вид, объем, количество, маркировка, серийные номера, отправитель, получатель, порт погрузки, порт выгрузки);
2) описание события: как случилось, что груз был поврежден либо утерян (включая отчеты о повреждениях, причиненных по вине стивидора, если таковые действительно произошли по его вине);
3) полный и подробный отчет о факторах, повлиявших на случившееся (например, ненадлежащая упаковка, кража, погодные условия). Если это произошло из-за погоды, тогда укажите:
   - время тяжелых погодных условий, суровость погоды, а также другие необычные условия, которые пришлось перенести;
   - подробности обо всех повреждениях, причиненных судовой конструкции либо оборудованию;
4) шаги направленные на то, чтобы по возможности уменьшить объем повреждений или потерь, которые были предприняты заблаговременно либо тогда, когда о случившемся стало известно впервые;
5) соответствующие фотографии и/или видеозаписи, демонстрирующие состояние судна (например, грузовые помещения, крышки трюмов), грузовые операции, портовые условия, погрузку, крепление, поврежденный груз, погодные условия;
6) осмотр, ремонт и техническое обслуживание объектов, из-за которых, как предполагается, и были понесены повреждения (например, крышки трюмов, клапаны, трубы, грузоподъемное оборудование);
7) копии заявлений о протесте, представленных и/или полученных;
8) соответствующие записи, касающиеся переговоров (например, с судовладельцем, фрахтователем, отправителем, стивидорной компанией);
9) подробности относительно каких-либо проб груза (хранящихся на борту и/или отосланных на берег).

Дополнительные доказательства могут потребоваться в зависимости от типа судна и обстоятельств, при которых грузу были нанесены повреждения либо он был утерян. Нижеследующий перечень не является исчерпывающим, но может быть использован как общее руководство. Значительная часть из указанной информации наверняка найдется в виде записей в судовом журнале, соответствующие страницы которого следует также представить.

Предпогрузочные записи:

- подготовка грузовых помещений (например, чистка трюмов, мойка танков, промывка труб, дегазация, фумигация, предварительное охлаждение рефрижераторов);
- повседневная проверка (например, системы откатки льяльных вод, водонепроницаемости крышек трюмов, системы обнаружения дыма и пожаротушения, опрессовка балластных танков);

- проверка оборудования (например, трюмного освещения, лестниц, крепежных материалов, приспособлений безопасности);
- осмотры, проведенные командой (например, пломб на крышках трюмов, приспособлений безопасности, листовой обшивки грузовых помещений, шпангоутов, переборок и поверхностей танков, состояния поверхности грузовых помещений).

Записи о погрузочно -разгрузочных операциях:

- план укладки груза и расчет остойчивости судна;
- грузовой манифест;
- предварительный план грузовых операций и план балластировки/откатки балласта;
- рабочие периоды каждого грузового помещения (включая время открытия/закрытия трюмов, нормы откатки, данные по незаполненным объемам, если таковые имеются);
- погода в течение данного периода, включая все остановки; работ ввиду осадков;
- предупредительные меры относительно выпадения осадков (например, радарные наблюдения за приближающимся дождем, ускоренное закрытие трюмов);
- подробности балластировки, включая время ее начала/завершения в каждом из танков;
- подробности относительно мер предосторожности, предпринятых, в частности, в отношении опасных грузов;
- крепление, прокладочные работы, выполненные стивидорами и/или командой;
- копии штурманских расписок (с деталями всех оговорок) и коносаментов (либо детали касательно стороны, уполномоченной на их издание).

Общие принципы контроля за грузовыми операциями:

- замер высоты воды в льяльных колодцах, включая записи по откатке льяльных вод;
- замер высоты в балластных танках, включая записи по принятию/откатке балласта;
- замер уровня топлива в бункерных танках, включая записи перемещения бункера;
- температура (в трюме, груза, забортной воды, воздуха), а также записи касательно влажности;
- температура в рефрижераторных помещениях и записи об их размораживании;
- температура бункера в танках, возле которого уложен чувствительный груз;
- записи о вентиляции в каждом грузовом помещении.

Палубный груз:

Перевозка груза на палубе не допускается кроме случаев, когда:

(а) отправитель выразил в письменном виде свое согласие на то, что груз будет перевозиться на палубе на его собственный страх и риск, что также должно быть отражено в коносаменте; или

(б) коносамент содержит статью «liberty clause» (свобода выбора), согласно которой допускается перевозка груза на палубе, если:

- данный вид груза обычно перевозят на палубе;
- о такой практике перевозки известно всем заинтересованным сторонам;
- груз является подходящим для такой перевозки.

7.6.2.11. Процедуры оформления приходных, отходных формальностей в иностранных портах

В иностранном порту судно оказывается под действием двойной юрисдикции. С одной стороны, на него распространяется юрисдикция государства флага, а с другой - территориальная юрисдикция прибрежного государства. Вследствие конкуренции этих юрисдикций большое значение для обеспечения международного судоходства имеет соответствие национального законодательства государства порта международно-правовым стандартам порядка захода иностранных судов в порты прибрежных государств.

Международные стандарты и рекомендуемая практика в таких сферах, как обеспечение таможенного контроля, санитарного режима, порядка и процедур схода на берег с судов, подверглись унификации в Конвенции по обеспечению международного морского судоходства 1965 года. Многочисленные международно-правовые акты обусловливают контрольные функции администрации порта по обеспечению надзора за соблюдением международных норм и стандартов, касающихся годности судов для плавания и предотвращения загрязнения морской среды.

В состав информации, изучаемой штурманом при планировании перехода, помимо навигационной, также входят портовые правила и обычаи. Эта информация содержится в таких книгах и руководствах, как лоции, путеводители по портам (Port Guide to Port Entry) и др., однако содержащиеся там данные часто не соответствуют действительности.

Перед приходом судна в порт агент судна либо фрахтователь самостоятельно связывается с судном посредством имеющегося на судне вида связи (факс, e-mail, телекс, телефон и т.д.) для передачи на судно полной информации.

Посылаемая на судно агентом (фрахтователем) информация носит название "PORT's GENERAL REQUIREMENTS".

Она содержит:

- перечень всех документов, которые необходимо подготовить до прихода судна в порт;

- правила декларирования судового и личного имущества;
- дополнительные требования портовых, таможенных, пограничных и санитарных властей.

Одновременно агент обращается к капитану с просьбой сообщить ему необходимую информацию, которая передается в порт до прихода судна. В некоторых случаях переписка ведется через судовладельца/фрахтователя.

После получения судном данных о назначенном в порту агенте капитан посылает ему предварительное извещение о подходе в порт (Preliminary Notice). Коммерческое значение такого извещения заключается в том, что оно является сигналом для грузоотправителей о необходимости проверки: все ли подготовлено для быстрой погрузки судна и оформления грузовой документации. В противном случае грузоотправители несут убытки при непроизводительном простое судна.

Помощник капитана, занимающийся судовой документацией, производит подготовку всех документов согласно инструкций агента. От правильности подготовки необходимых документов зависит время получения судном свободной практики.

Согласно действующим правилам, на приход в порт должны быть представлены следующие документы:

- генеральная декларация (General Declaration);
- грузовая декларация (Cargo Declaration);
- судовая роль (Crew List);
- судовая санитарная декларация (Maritime Declaration of Health);
- список судовых запасов (Ship's stores list);
- список продуктов питания (Provision List);
- список медицинских препаратов (Medicine List);
- справка об отсутствии на борту нелегалов, оружия, наркотиков (NIL List) - 3 копии;
- справка о судовой кассе (Ships money list);
- экологическая декларация (Ecological Declaration);
- справка о наличии балласта (International Ballast Form);
- паспорта моряков (Seamen's Book);
- индивидуальные декларации членов экипажа (Custom Declaration);
- санитарные паспорта и Health List;
- общая таможенная декларация (для иностранных судов);
- манифесты на выгружаемый и транзитный грузы (Cargo Manifests);
- капитанские копии коносаментов на выгружаемый груз (Bills of Lading Master's Copy);
- копии судовых сертификатов - Load line, Tonnage и др. (при первом заходе в порт);
- нотис о готовности судна к грузовым операциям.

Одновременно с обменом оперативной информацией с агентом капитан ведет переписку с фрахтователем (судовладельцем) относительно мероприятий по подготовке судна к приему груза.

Все грузовые помещения судна должны быть полностью подготовлены к приему груза, обусловленного в договоре перевозки. Так, если груз требует установки специального устройства в трюмах, то до окончания этой работы судно не считается готовым к грузовым операциям.

Капитан должен готовить судно для приема груза заранее, до прихода его в порт погрузки, учитывая все особенности груза и все необходимое для обеспечения правильной его приемки, погрузки и сохранной перевозки.

Особое внимание должно уделяться исправному состоянию судовых погрузочных средств. Неготовность стрел или лебедок хотя бы на одном трюме может вызвать со стороны грузоотправителей отказ от принятия нотиса о готовности судна к погрузке. Это вызовет непроизводительный простой судна.

Грузоотправители имеют право проверить готовность трюмов и грузовых средств, прежде чем принять извещение о готовности. Поэтому выявленные недостатки должны быть срочно устранены, и капитан может назначить время для повторного осмотра судна.

Судовладелец должен:

- заблаговременно информировать агента порта погрузки (выгрузки) о предполагаемой дате прихода судна, о характере и количестве груза, наименовании грузоотправителей (грузополучателей). Эта информация позволит агенту сообщить грузоотправителям (грузополучателям) о подходе судна, а последним подготовить груз, причал, транспорт и др.

До прихода судна в порт капитану следует наметить ряд дополнительных мероприятий, требующих подачи предварительной заявки агенту. В число таких заявок обычно входит:

1) госпитализация кого-либо из членов экипажа;
2) подача морского протеста;
3) проведение ремонтных работ;
4) репатриация членов экипажа;
5) получение судном снабжения и др..

После постановки судна на якорь или ошвартовки у причала судно заграничного плавания обязано получить свободную практику. На борт судна поднимаются сотрудники пограничных, таможенных, санитарных и карантинных органов. Проверяются документы на груз.

Обычно дежурный сотрудник таможенных органов в иностранном порту опрашивает капитана о санитарном состоянии судна, и если из ответов капитана он установил, что на судне нет инфекционных заболеваний, то разрешает свободную практику. Если же он не удовлетворится ответами капитана, то судно должно ждать прибытия портового санитарного врача.

До прихода судна в порт помощник капитана изготавливает для таможни списки личного имущества экипажа по установленной форме. В этом формуляре указываются личные предметы каждого члена экипажа, подлежащие обложению пошлиной в стране захода судна (спиртные напитки, табачные изделия, иногда шелковые изделия и др.). Каждый член экипажа должен распи-

саться, что он сообщил все данные о своих личных предметах. Представители таможни проверяют список и объявляют каждому члену экипажа, какие предметы и в каком количестве можно оставить для пользования при стоянке судна в порту, делая соответствующую отметку об этом в списке. Предметы, облагающиеся пошлиной, помещаются в помещение, которое пломбируется. При задержке судна в иностранном порту капитан может обратиться в таможню с просьбой вскрыть опломбированное помещение и выдать допускаемую часть судовых запасов и личных предметов экипажа.

В случае перевозки пассажиров сотрудники таможни в иностранном порту опрашивают пассажиров об их багаже, осматривают его и взыскивают пошлину за вещи, подлежащие обложению пошлиной.

Досмотр производится представителями таможни одновременно с оформлением прихода судна после вручения капитаном таможне соответствующих списков во всех портах, если только судно не стоит в свободной гавани порта.

Выгрузка груза. За выгрузкой следит представитель таможни. Он наблюдает за грузами до их осмотра и освобождения из-под контроля таможни, задерживает товары, необъявленные капитаном. Особое внимание обращает на товары, заявленные к выгрузке, но не выгруженные. Во время разгрузки судна сотрудники таможни продолжают досмотр всех помещений. После окончательной разгрузки судна представитель таможни вновь досматривает судно, а затем вручает капитану свидетельство о выгрузке груза. Это свидетельство капитан сдает в контору таможни при получении разрешения на выход.

Если после выгрузки груза судно приступает к погрузке груза для вывоза за пределы данной страны, капитан должен заявить об этом в таможне, что фиксируется отметкой в документах "судно разгружено и приступило к погрузке".

Пополнение судовых запасов. Товары, подпадающие под экспортную пошлину, доставляются на судно под контролем представителя таможни и хранятся в запломбированном помещении до выхода судна за пределы территориальных вод.

Манифесты на груз. После отхода судна в море агент судна обязан в установленный срок вручить таможне манифесты на отгруженный груз, на основании которых составляется статистика по экспорту.

С приходом судна в местную таможню должны быть представлены манифесты на грузы, принятые в разных портах для выгрузки в данном порту. В ряде стран требуется предоставление манифестов также на грузы, находящиеся на борту судна для других портов данной страны.

Что касается работы иммиграционных властей в иностранных портах, то:

1) иммиграционные власти работают одновременно с таможенными и карантинными службами, что позволяет сократить время стоянки судна вне грузовых работ;

2) инспектор иммиграционной службы сверяет паспорта моряка с судовой ролью и только в редких случаях производится проверка личности (face-control);
3) полномочия иммиграционных властей не распространяются на экспортные/импортные грузы и они не участвуют в их оформлении.

Разрешение на отход судна. Если все требования таможни соблюдены, судну разрешается выйти в рейс.

7.6.2.12. Процедуры по оформлению претензий в иностранных портах

Первичное оформление претензий. Обычно разбор претензий на несохранную перевозку грузов и других претензий к перевозчику, а также перевозчика к грузополучателям и третьим лицам проходит через более или менее длительный период переписки, переговоров, споров, соглашений или судебных дел. Эти дела ведет судовладелец. Администрация же судна и агент лишь оформляют первичную документацию.

Правильное оформление документов имеет чрезвычайно важное значение для окончательного исхода разбора дела.

Претензии по несохранной перевозке. По этой причине возникает преобладающее число претензий. Такого вида претензии возникают при выдаче груза, причем в большинстве случаев в тот период, когда судно еще находилось в порту. Поэтому капитан может, во-первых, проверить обоснованность претензии, примерный физический объем ущерба, а также собрать и сопоставить ряд фактических данных, хотя бы ориентировочно, установить причину или источник убытка.

Недостача веса. При перевозке насыпных, навалочных и наливных грузов требования о возмещении убытка за недостачу груза возникают сравнительно редко, так как в большинстве коносаментов имеется указание на то, что количество и вес груза определены фрахтователем или отправителем и судну неизвестны. Поэтому доказать виновность в убыли веса сложно, а порою невозможно.

В большинстве случаев при перевозке таких грузов их количество, установленное при выгрузке, влияет лишь на размер фрахта, если он уплачивается по сданному количеству. Необходимо, однако, иметь в виду, что при крупных расхождениях к судну может быть предъявлен иск за недостачу на том основании, что перевозчик не проявил должной заботливости при приеме груза, ибо большое расхождение в весе могло быть обнаружено по осадке судна.

При недостачах насыпных и навалочных грузов претензии должны сразу же отклоняться, со ссылкой на чартерные и коносаментные условия. В некоторых случаях грузополучатели требуют представления подписанного капитаном и его помощниками документа, что весь груз, который был принят в порту отправления, сдан полностью. Если в пути по какой-либо причине люки открывались (проветривание, тушение пожара и др.), то об этом должна быть сделана запись в судовом журнале. Если составлялся морской протест, то ко-

пию его следует вручить грузополучателю. Как правило, подобные претензии после короткой переписки с судном или его агентом ликвидируются и обычно не приводят к требованиям или искам, обращенным к судовладельцу. Но капитан и агент все же обязаны всю документацию и переписку по претензии направлять судовладельцу.

Недостача целых мест. При перевозке тарных и штучных грузов в коносаменте указывается количество мест и их вес. За недостачу веса при выдаче полного количества мест судно, как правило, не отвечает, так как вес определяет отправитель. Но за число мест судно всегда отвечает, исключая случаи, когда в коносаменте сделана оговорка, что число мест определено отправителем и судном не проверялось.

Если штучные грузы перевозятся навалом, например чугунные чушки, то в коносаменте в графе "число мест" должно быть указано "навалом" (in bulk).

Судно отвечает за количество мест, указанных в коносаменте, а также и в том случае, если трюмы были запломбированы в порту отправления. Если по условиям договора перевозки количество груза подсчитывалось только отправителем и им же были запломбированы трюмы, то в коносаменте должно быть написано: "Количество мест по заявлению отправителя, трюмы запломбированы отправителем". Но следует учесть, что при повреждении пломб может возникнуть ответственность перевозчика, поэтому необходимо в коносаменте добавить, что количество груза судном не проверялось и перевозчик за число мест не отвечает.

При недостаче числа мест претензия получателя будет бесспорной, если не будет доказано, что подсчет в порту отправления был неправильным или будут обнаружены и досланы недостающие места. При недостаче мест необходимо сразу же просмотреть тальманские записи, проверив подсчет. Кроме того, если это возможно, следует просчитать груз на складе получателя. В этом случае, если груз выгружался в таможенной зоне, то нужно сверить записи таможенных пропусков. После обнаружения недостачи капитан и агент должны сразу произвести оперативное расследование.

Недостача содержимого грузовых мест. При повреждении тары, дающем основание предполагать недостачу, следует немедленно в присутствии представителя грузополучателя, а в нужных случаях и эксперта, вскрыть груз и определить количество недостачи подсчетом и взвешиванием. Если в коносаменте нет отметки о неисправности тары, следует зафиксировать характер повреждения и точно определить недостающее количество груза, так как за недостачу отвечает перевозчик.

Пересортица, смешивание коносаментных партий. В подобных случаях необходимо срочно произвести сортировку груза у борта судна, а если это невозможно, то на портовой территории или на складе. Этим можно предотвратить претензию за пересортицу. Если смешение коносаментных партий произошло из-за отсутствия сепарации или недостаточно тщательной сепарации или крепления груза, то стоимость сортировки и связанных с этим расхо-

дов по перемещению и складированию груза оплачивает перевозчик. Если же смещение произошло по обстоятельствам, освобождающим перевозчика от ответственности, то эти расходы могут быть отнесены на грузополучателя. Если смешение коносаментных партий носит такой характер, что рассортировать груз по коносаментам нельзя, то следует выдать груз без сортировки разным получателям пропорционально коносаментному количеству. Но для распределения груза необходимо привлечь представителей всех получателей по тем коносаментам, по которым произошло смешение. Это не гарантирует от дополнительных требований убытков отдельных грузовладельцев, получивших при распределении неполное количество грузов или груз более дешевых сортов, чем по коносаменту. Для того, чтобы отдельные грузополучатели не могли злоупотребить этим обстоятельствам, следует при выдаче смешанного груза подробно фиксировать количество, сорт, размеры и другие отличительные признаки.

Порча груза. Прежде всего - предотвратить дальнейшую порчу, отделить испорченную часть от здорового груза, принять возможные меры к уменьшению убытка (например, если груз был подмочен, то просушить). Затем определить характер и размер ущерба. Это должно быть сделано обязательно в присутствии представителя грузополучателя. В большинстве случаев целесообразно привлечь экспертов, причем участвовать в определении характера и размера ущерба должны либо два эксперта (один - от судна, второй - от грузополучателя), либо беспристрастный эксперт суда, магистрата, торговой палаты, назначение которого произведено официальным путем в соответствии с действующими в данном порту законами или обычаями, или же по согласованию сторон.

Наряду с определением характера и размера ущерба нужно установить причину порчи. Для этого следует также привлечь экспертизу, либо специальную, либо поручить это тем же экспертам, которые определяли объем порчи груза, если они в этом вопросе компетентны. При порче груза от подмочки, целесообразно определить, какой водой - морской или пресной - подмочен груз. Это может послужить одним из оснований для отклонения или признания претензии.

В ряде случаев целесообразно привлечь экспертов для осмотра груза в трюме судна, чтобы установить факты, освобождающие перевозчика от ответственности за порчу (например, при подмочке) груза пресной водой установить, что перевозчик принял все меры для защиты груза от отпотевания или порчи груза жидкостью, вытекающей из бочек, которые помещались в том же трюме; при повреждении тары и груза от сдавливания - что перевозчиком груз был должным образом уложен, снабжен распорками, клиньями и т.п., предохраняющими груз от сдавливания; при изменении качества, причиной которого могли служить согревание - что груз не был расположен близко от согреваемых переборок или же что между грузом и переборками машинного и котельного отделения были размещены щиты, предохраняющие груз от соприкосновения с разогретыми переборками; при порче груза от ржавчины - что

администрацией судна были приняты все необходимые и возможные в данных условиях меры для предохранения груза от воздействия влаги. В нужных случаях, возможно потребуется представление доказательств в виде выписок из судового журнала, что командованием судна были приняты все доступные меры для проветривания трюмов.

Хищение. Для предотвращения хищения грузов необходимо постоянно наблюдать за работой стивидоров в трюмах. Если в трюме окажутся поврежденные ящики или же тара будет повреждена в процессе выгрузки, следует немедленно вызвать формана или другого представителя стивидорной компании для фиксации факта и заделки поврежденного места. Если при этом будет обнаружена недостача, в которой могут быть подозреваемы люди, работающие по выгрузке, то следует через агента немедленно сделать заявление стивидорной компании об ответственности последней за недостачу.

Повреждение груза в процессе выгрузки. Любое повреждение груза в процессе выгрузки должно быть немедленно зафиксировано в присутствии представителя стивидорной компании и наблюдающего за разгрузкой инспектора грузополучателя или его экспедитора, если он присутствует, а затем сделано официальное предупреждение стивидорной компании об ответственности за повреждение.

Ответственность судна за действия стивидоров. Если стивидоры приглашены судном и оплачиваются им, то судно отвечает за их действия, небрежность, упущения. Поэтому командование судна должно обращать внимание представителей стивидорной компании на всякие упущения, допускаемые в процессе разгрузки, которые могут нанести ущерб грузу. Если эти упущения не будут немедленно устранены, то администрация судна должна письменно предупредить стивидорную компанию об ответственности за возможные убытки.

Просрочка доставки. Претензии такого рода весьма редки, так как в чартерах срок доставки никогда не указывается, а лишь обуславливается, что судно должно следовать со всей доступной ему скоростью. Поэтому претензии за убытки в связи с просрочкой доставки могут возникнуть лишь в том случае, если судно без достаточно серьезных оснований задержалось в каком-либо попутном порту, отклонилось от обычного пути или увеличило длительность рейса в связи с оказанием помощи другому судну.

При возникновении такой претензии основная задача судовой администрации - во-первых, отклонить претензию со ссылкой на условия чартера и коносамента, во-вторых, подобрать и выслать судовладельцу все материалы, которые могут объяснить задержку в доставке груза (например, выписки из судового журнала, всякого рода акты об авариях в пути и о ремонте, вызвавших замедление рейса, копии морских протестов, метеорологические сведения, если замедление рейса вызвано состоянием погоды, туманом, льдом и т.д.).

Повреждение портовых сооружений. В этом случае прежде всего необходимо определить и зафиксировать характер и размер повреждений всеми

доступными способами: сфотографировать поврежденный объект и повреждения судна, если они были, осмотреть объект с привлечением экспертов со стороны судна и стороны, предъявившей претензию, и подробно описать характер повреждения, состояние объекта до повреждения, указать его возраст, износ, предыдущие повреждения, не устраненные до данного случая. Если дать объективную оценку ущерба, то это следует осуществить немедленно на месте или вслед за осмотром и фиксацией размера повреждения. Если имеются факты, устраняющие или смягчающие вину судна, то их также необходимо зафиксировать в акте, составляемом экспертами или сюрвейерами (например, отсутствие или неисправность навигационной обстановки, световых или звуковых сигналов, плохая видимость, неправильные действия или упущения со стороны служащих объекта и т.п.). Все эти мероприятия должны быть выполнены до отхода судна из данного порта, чтобы создать достаточную объективную основу для последующего разрешения претензии и возможного доследования.

Претензии к грузоотправителям. Такие претензии обычно заключаются в следующем: мертвый фрахт из-за непредъявления полного груза, демередж за простой судна, повреждение судна при грузовых работах, повреждение или недогруз судна из-за непригодности предоставленного грузоотправителем причала (недостаточные глубины, топляки и др.), неполное использование грузоподъемности судна из-за несоответствия предъявленного груза описанию его в договоре перевозки (большая удельная кубатура, большой удельный вес палубного груза, например невыдержанный мокрый лес и др.).

Мертвый фрахт и демередж за простой необходимо получить от отправителя наличными до отхода судна и выдачи коносамента, иначе их сумма вписывается в коносамент. Это позволяет получить эти суммы от грузополучателя в порту назначения.

Остальные претензии в зависимости от обстоятельств должны быть либо обеспечены гарантией банка, либо обязательством фрахтователя или грузоотправителя, если эти организации являются солидными и заслуживающими доверия. До получения соответствующего обеспечения коносаментов выдавать не следует, ибо иначе после ухода судна будет трудно взыскать претензионные суммы.

Претензии к грузополучателям. Обычно это несвоевременная выгрузка груза и, как следствие, демередж за простой судна, предоставление грузополучателем непригодного для выгрузки причала (недостаточные глубины, наличие подводных препятствий в виде камней, затопленных якорей, топляков и т.п.), расходы на перегрузку части груза в лихтеры для того, чтобы подойти к месту, указанному получателем для выгрузки груза, повреждения судна и его устройств стивидорами и механизмами, нанятыми грузополучателями, несвоевременный платеж фрахта и других платежей, а также задержка в представлении депозитов или гарантий по общей аварии и спасанию.

Меры судна в подобных случаях заключаются в задержании груза до получения причитающихся платежей, а в случае общей аварии - до представ-

ления соответствующего обеспечения в виде аварийных бондов и др. Если повреждено судно и его оборудование, необходимо требовать представления соответствующих гарантий и обязательств о возмещении убытков.

Задержание груза обеспечении платежей, а также оформление гарантий рекомендуется производить (после консультации местных представителей судовладельца и судовых агентов) через адвокатов для соблюдения всех необходимых формальностей и обеспечения интересов судна в соответствии с требованием законов данной страны.

Претензии к агенту. Обычно связаны с обслуживанием судна. Разрешаются перепиской судовладелец с агентом. Если необходимо, судовладельца может задержать полностью или частично оплату очередного счета на дисбурсментские расходы. Обычно споры с агентом кончаются мировым соглашением. Очень редко приходится прибегать к судебным искам.

Претензии к стивидорам, буксирам, лоцманским организациям. Разрешаются обычно через агента судна, который от имени судовладельца вступает с ними в переговоры. Лишь в тех случаях, когда судовладелец имеет договоры со стивидорными, буксирными и лоцманскими организациями, претензии с ними разрешаются путем прямых переговоров.

Претензии к портовым властям возникают очень редко и заключаются в основном в материальных требованиях о возмещении убытков, нанесенных судну из-за предоставления ненадлежащего причала, места безопасной стоянки, повреждений, нанесенных судну портовыми буксирами или другими служебными судами. Они, как правило, разрешаются агентом с участием торгового представительства Государства флага или представителя судоходной Компании.

Ликвидация небольших претензий. В ряде случаев, когда размер убытка не вызывает сомнений и вина судна бесспорна, может оказаться целесообразным (посоветовавшись с агентом судна и представителем судовладельца) ликвидировать претензию сразу же, не допуская судебных дел). В капиталистических странах судебный процесс обходится очень дорого. Приходится платить не только свои судебные расходы и гонорар адвокатам, экспертам, но в случае проигрыша - судебные и адвокатские расходы противной стороны.

В целях своевременного предупреждения возможных претензий в иностранных портах необходимо всегда помнить и выполнять 26 ниже перечисленных, так называемых, ***"золотых правил":***

1. Перед началом рейса прежде чем приступить к погрузке, а также перед выгрузкой ознакомься детально с чартером. Не сочти лишней роскошью просмотреть чартер дважды и трижды. Особое внимание обрати на дополнения и изменения, внесенные в печатный текст чартера.

2. Прежде чем выйти в порт приема груза, прочитай и выпиши пункты чартера, обуславливающие, когда и кому судно обязано давать предварительные извещения о предположительном сроке прибытия в порт погрузки, а также пункт о вручении нотиса о готовности судна к приему груза. Проследи за тем, чтобы эти извещения были переданы своевременно и в надлежащие адре-

са и заблаговременно подготовь нотис о готовности к погрузке для вручения его в соответствии с условиями чартера.

3. За несколько дней до прихода в порт погрузки извести агента судна о том, какой груз и в каком количестве подлежит погрузке, и укажи адрес грузоотправителей. Угольные чартеры обычно обязывают капитана телеграфировать о емкости трюмов судна.

4. Незадолго перед приходом в порт погрузки пошли радиограмму агенту с уточнением подхода к порту, укажи время и место, где судно будет готово принять лоцмана, сообщи, нужны ли буксиры для ввода в порт и швартовки. Особенно важно уточнить время прихода, если предстоит пройти через шлюзы. это поможет избежать ожидания ввода в шлюз.

5. После прихода в порт и выполнения санитарных и таможенных формальностей, после швартовки к причалу вручи через агента под расписку, в соответствии с чартером, нотис о готовности судна к приему груза. Если причал занят, передай нотис представителю агента на рейде. В нужных случаях заяви нотис по радиотелефону. При вручении нотиса о готовности надлежит руководствоваться чартером, а при ссылке в чартере на обычаи также и последними.

6. Если судну предстоит погрузить генеральный груз и по условиям договора перевозки прокладочный и сепарационный материалов на борту и закажи через агента недостающие материалы.

7. При неявке грузоотправителя или непредъявлении им груза немедленно извести об этом по телеграфу фрахтователей, заяви нотариальный протест.

8. В случае если предъявлено неполное количество груза, обусловленного договором перевозки и уточненного нотисом капитана (п. 5), сделай соответствующее письменное заявление отправителю об его ответственности за недогруз. Если это не принесет результатов, заяви нотариальный протест. Привлеки, если необходимо, экспертизу для определения количества груза, которое судно может еще принять.

9. Если по договору перевозки не обусловлена норма погрузки или время (в днях или часах), предоставленное для этой цели, т.е. если согласно договору перевозки погрузка должна производиться так скоро, как судно может принять, или же по обычаям порта, то капитан заблаговременно должен письменно известить отправителя о том, когда истекает сталийное время и с какого момента (день и час) судно переходит на демередж.

10. Заранее ознакомься с проформами коносаментов; в случае если они не соответствуют тому, что предусмотрено чартером, не подписывай их. Не делай этого также в случае, если коносаменты предусматривают применение иностранных законов или подсудность иностранным судам.

Перед подписанием заполненных коносаментов внимательно ознакомься с ними, сравни с погрузочными ордерами (штурманскими расписками), проверь правильность даты коносаментов (она должна соответствовать факти-

ческому дню погрузки), удостоверься, действительно ли груз погружен, не находится ли он еще на берегу (или в лихтере), подготовленным к погрузке.

Проверь, имеется ли в коносаментах ссылка на чартер.

Проследи за тем, чтобы в грузовой манифест были включены полностью все погруженные грузы, не допускай также, чтобы в заранее заготовленном манифесте были оставлены те партии груза, которые предполагалось погрузить, но по каким-либо причинам не были погружены. Учти, что неправильности и неточности в манифесте (невключение фактически погруженного груза или внесения партий, не находящихся на борту судна) могут повести к очень большим штрафам.

11. Не забывай своевременно ежедневно делать записи о ходе грузовых работ, количестве погруженного груза, о начале, конце, продолжительности работ, о перерывах с указанием причины (перерыв на обед, между сменами, из-за непогоды, отсутствия груза, рабочих, лихтеров, вагонов, автомашин, подвозящих груз и т.д.). Эти записи совершенно необходимы для последующего составления таймшита.

То же относится к порту выгрузки.

12. Проследи за тем, чтобы в коносаментах были правильно указаны наименование, мера и вес груза. Учти, что оговорка "мера и вес неизвестны" не освобождает перевозчика от ответственности, если сведения, указанные в коносаменте, явно неправильны, например, количество груза настолько преуменьшено или преувеличено, что даже на глаз или по осадке судна можно легко обнаружить расхождение. В случаях расхождения указанного отправителем веса с данными осадки судна сделай об этом письменное заявление отправителю с указанием разницы веса.

13. Не выдавай чистых коносаментов, если внешний вид или состояние груза или упаковки имеют дефекты. Лучше быть излишне осторожным, чем проявлять халатность в этом ответственном деле. Учти, что даже в том случае, если отправитель предложит первоклассное гарантийное письмо, заверенное банком, наличие его не должно служить средством для обмана грузополучателя о количестве или состоянии груза.

14. Если отправитель не согласится на отметку в коносаменте относительно демереджа, мертвого фрахта и т.п., а по законам данной страны нельзя настоять на такого рода отметках (посоветуйся с агентом, а если необходимо, то и с адвокатом), заяви нотариально протест против отправителя и кого это может еще касаться, уведомив фрахтователя и получателя (если он известен) о том, что при чистых коносаментах заявлен протест о демередже, мертвом фрахте и т.п. Если отправитель внесет причитающиеся суммы мертвого фрахта и демереджа наличными, то отметки в коносаменте, разумеется, делать не нужно.

15. После окончания погрузки пошли все предписанные чартером предварительные извещения фрахтователю, грузополучателю, известив агента судна в порту назначения.

16. Перед приходом в порт назначения отправь радиограмму агенту с уточнением даты и часа прихода, закажи лоцмана, буксиры.

17. После прибытия в порт и окончания формальностей немедленно вручи получателю нотис о готовности к выгрузке. Если получатель неизвестен - поступи по обычаям порта, посоветуйся с агентом.

18. Выдай груз только после предъявления подлинных коносаментов, надлежащим образом индоссированных (т.е. снабженных передаточной надписью), если они выписаны приказу отправителя, получателя, банка.

После окончания выгрузки каждой партии груза потребуй от грузополучателей расписку на оригинале коносамента в получении.

В исключительных случаях, когда коносаменты еще не дошли до порта назначения, можно (посоветовавшись с представителем судовладельца и агентом) выдать против депонирования полной рыночной стоимости груза (по усмотрению капитана денежный депозит может быть заменен банковской гарантией) и обязательства грузополучателя представить коносамент немедленно после его получения, а также возместить все убытки, которые могут возникнуть от того, что груз выдан без предъявления оригинала коносамента.

19. Если в договоре перевозки не обусловлена норма или время для выгрузки, сообщи грузополучателю заблаговременно, когда истекает сталийное время, с какого момента начинается демередж.

20. Когда истекает положенное по чартеру время простоя (демередж), заранее извести грузополучателя, что за дальнейшую задержку судна будут взиматься повышенные простойные деньги (детеншн).

21. Если в чартере нет оговорки о том, что грузовые работы во внеурочное время (а также в воскресные и праздничные дни или перед началом счета сталийного времени) учитываются в таймшите как время погрузки или выгрузки, то, соглашаясь на проведение грузовых работ в "исключенные периоды", требуй от отправителей (получателей) письменного подтверждения, что использованное время будет учитываться как сталийное и все возникающие расходы будут приняты на себя отправителем (или, соответственно, получателем).

22. В порту погрузки и выгрузки судно не обязано перешвартовываться с места на место, больше того количества раз, которое предусмотрено чартером, или, если чартера нет, местными обычаями.

Всякие дополнительные перестановки судна должны оплачиваться грузоотправителем (грузополучателем) и время перешвартовки учитываться как сталийное.

23. При визировании дисбурсментских счетов имей в виду, что подпись капитана на документе (счете) означает не только подтверждение факта оказания услуг, но фактически и акцепт, т.е. признание суммы. Поэтому относись ко всем счетам (кроме официально установленных судовых сборов) критически, рассматривая их по существу, выясняя правильность размера ставок; удостоверься, что сбор действительно должен быть оплачен судном, а не гру-

зовладельцем. В сомнительных случаях ставь визу с оговоркой "на усмотрение судовладельца" (subject to owners approval).

24. Если во время морского перехода судна были какие-либо происшествия или обстоятельств, которые дают основание опасаться повреждения груза, в первом же порту захода заявляй морской протест.

25. Если в рейсе имел место акт общей аварии, то немедленно после перехода в порт назначения или же в попутном порту заяви морской протест и подготовь для отсылки судовладельцу необходимые документы для диспаши.

26. Для выдачи груза обеспечь получение аварийных подписок. Если грузополучатели не подписывают аварийные бонды, задержать выдачу груза. В надлежащих случаях аварийные бонды (подписки) должны быть снабжены гарантийной надписью первоклассного банка или страховой организации.

7.6.2.13. Процедуры оформления повреждений, причиненных по вине стивидоров

Если случается, что по вине стивидоров судну причинены повреждения, необходимо немедленно позаботиться о том, чтобы виновная сторона обеспечила надлежащий ремонт судна. Во многих чартер партиях предусмотрено, что фрахтователь и стивидорная компания должны быть поставлены в известность о случившемся в течение 24 часов после того, как повреждения были причинены стивидором либо с момента их обнаружения. В противном случае может получиться так, что затраты на ремонт должна будет понести Ваша компания.

Если с фрахтователем достигнуто соглашение о том, что ремонт повреждений незначительного характера будет отсрочен, то часть ремонтных работ, которая осталась невыполненной, должна быть указана в отчете сюрвейера о возвращении судна из чартера (off - hire survey). В зависимости от желания фрахтователя, он может быть приглашен на время проведения ремонтных работ.

Когда судно свободно от груза, судовой персонал должен воспользоваться этой возможностью, чтобы осмотреть судно на наличие скрытых повреждений, причиненных стивидорами. В случае если таковые будут обнаружены, стивидорная компания, фрахтователь и Компания должны быть поставлены в известность немедленно.

В случае повреждения судна по вине стивидоров необходимо:

- сразу же сообщить об этом стивидорной компании и сделать соответствующую запись в судовом журнале;
- подготовить официальное письмо, подробно описывающее детали повреждений, указывая, что виновной стороной является стивидорная компания и фрахтователь;
- в письме выразите просьбу о том, чтобы повреждения были устранены, не покидая порта, к полному удовлетворению судовой компании и действующего от ее имени сюрвейера;

- позаботьтесь о том, чтобы стивидоры, фрахтователи, агенты и Ваша компания получили копию официального письма в течении 24 часов.

7.6.2.14. Процедуры по бункеровке судна

Энергетической установкой должны применяться топлива, указанные в инструкции завода-строителя или инструкции по использованию топлив, утвержденной Компанией. Топлива, не соответствующие по качеству требованиям действующих стандартов и инструкций, к применению не допускаются. Только в особых случаях, при наличии специального разрешения компании старший механик может принять топливо, которое по своей марке или физико-химическим характеристикам не соответствует требуемым условиям.

Снабжение судна топливом планируется Компанией или фрахтователем, исходя из предстоящих рейсов. Поставки топлива осуществляются по заявке капитана.

Топливо, поступающее на судно, должно иметь паспорт, выданный уполномоченными на то лабораториями, в которых указываются марка и основные физико-химические характеристики. При отсутствии паспорта топливо к приемке не допускается. От каждой принимаемой на судно партии топлива должна быть отобрана проба, которая в течение всего срока использования топлива хранится на судне. При наличии признаков, вызывающих сомнение в качестве топлива при их приемке, старший механик должен направить отобранную пробу на контрольный анализ в признанную и рекомендованную Компанией лабораторию, по результатам которого принимается решение о возможности использования топлива.

Контроль за приемкой и расходованием топлива на судне и оформление документации возлагаются на старшего механика, который устанавливает порядок заполнения емкостей, обеспечивающий нормальные остойчивость, крен и дифферент судна. Все операции производятся по разрешению капитана и с ведома вахтенного помощника капитана. Прием топлива должен осуществлять третий механик или по поручению старшего механика - вахтенный механик.

Состояние судовых топливных цистерн и их оборудование должно обеспечивать безопасность судна и людей, экологическую безопасность при проведении операций по приемке, расходованию и обслуживанию цистерн (особое внимание должно быть уделено обеспечению взрывобезопасности и пожарной безопасности судна, а также мерам против отравления обслуживающего персонала, предотвращению закупорки воздушных и мерительных труб). Перед приемкой топлива должно быть проверено состояние судовых емкостей; станции приема топлива должны быть подготовлены и оборудованы в соответствии с действующими нормативными документами.

А. Подготовка к приему бункера

- Приказ по судну с назначением ответственных лиц и исполнителей.
- Объявление по судну.
- Обеспечение связи между бункеровщиком (судном или берегом).
- Обеспечение дублирующей связи. Связь ЦПУ - пост бункеровки.
- Проверка готовности противопожарных средств.
- Оборудование противопожарного поста у места бункера.
- Закрытие палубных шпигатов.
- Подготовка средств для ликвидации разлива н/продуктов.
- Вентиляция бункерных емкостей: свободный выход.
- Обеспечение замеров: контроль за поступлением бункера.
- Поддоны: установка, проверка.
- Шланги: проверка целостности, фланцевых соединений, прокладок.
- Приемные клинкеты: открытие.
- Согласование с берегом (бункеровщиком): скорость, давление, сигнализация.
- Паспорта на бункер.
- Инструктаж вахтенного матроса о действиях в случае разлива.

Б. Прием бункера

- Поднять флаг «В» днем, ночью включить красный огонь. Следить за: положением, состоянием шлангов, особенно при волнении или прохождении судов; отсутствием протечек в шлангах и соединениях.
- При грозе прекратить бункерные операции.
- При переходе на следующую емкость снижать давление (скорость подачи), предупреждать берег (бункеровщик) о переходе, перекрытии клинкетов.
- Загруженные емкости должны быть закрыты, замеры произведены.
- Перед окончанием бункеровки заранее предупредить берег (бункеровщик).
- В последней емкости оставлять достаточно пространства для продувки шлангов.

В. После окончания бункеровки

- Перед отшланговкой, шланги должны быть осушены (продуты).
- Клапана бункерной системы (магистрали) должны быть закрыты.
- Поддоны осушены, материал убран.
- После отшланговки установить заглушки на бункерные приемники.
- Произвести окончательные замеры, убедиться, что оставлены достаточные пустоты в случае расширения топлива.

- Объявить об окончании бункеровки.
- Спустить флаг «В» (выключить красный огонь).

Основным документом для учета количества, принимаемого на судно топлива, является накладная. Количество принятого топлива определяется по счетчику или замерам емкостей базы или судна-бункеровщика до, и после бункеровки, с корректировкой данных по содержанию воды и плотности с учетом фактической температуры при приемке. Количество принятого топлива должно быть также проведено по замерам судовых топливных танков. Данные о количестве и марке принятого топлива должны быть внесены в машинный журнал, журнал нефтяных операций. При приемке топлива с помощью судовой лаборатории должны быть проверены содержание в топливе воды и температура вспышки. Учет расхода топлива на судне должен производиться ежесуточно.

Споры в связи с поставкой бункера обычно возникают по двум причинам: по поводу количества поставленного топлива или вследствие поставки топлива низкого качества или неподходящей спецификации. В таких ситуациях важно предпринять соответствующие действия по защите интересов судна.

Количество.

По окончании бункеровки следует проверить количество погруженного бункера с возможно большей точностью, используя все доступные способы. В случае, если отмечается расхождение с цифрами, заявленными поставщиком:

- не подписывайте расписку о получении бункера в том виде, в котором она предъявляется;
- приведите данные о количестве погруженного бункера, указанные в расписке, в соответствие с цифрами судна;
- как можно скорее проинформируйте все заинтересованные стороны (поставщиков бункера, компанию, фрахтователей, агентов) о замеченной недостаче;
- если расписка в получении бункера подписана до того, как была обнаружена недостача, срочно поставьте в известность поставщика и все заинтересованные стороны (некоторые контракты о поставке бункера предусматривают период в 24 или 48 часов, в который может быть принято сообщение о недостаче);
- отправить всю документацию, имеющую отношение к данному делу, в адрес компании судовладельца или фрахтователей (в зависимости от ситуации).

Качество.

Низкое качество топлива может привести к ухудшению его потребления, потери скорости судном и в некоторых случаях повреждениям судовых механизмов или оборудования. Многие контракты о поставке бункера допус-

кают лишь семидневный срок принятия претензий по поводу бункера, поэтому проверку качества следует провести как можно раньше.

Чтобы ваши претензии по поводу низкого качества бункера имели больше шансов на успех, следует:

- удостовериться, что вид топлива, указанный в накладной на доставку, соответствует заказанному и находится в пределах требований производителей двигателя;
- провести анализ на совместимость перед началом операций по принятию бункера;
- по возможности грузить бункер в пустые танки и не смешивать его с другим имеющимся на борту топливом;
- произвести анализ бункера на наличие воды, чтобы убедиться, что его уровень не превышает технических требований производителей двигателя;
- при наличии набора средств и приспособлений для анализов провести анализы выбранных проб. Перед началом бункеровочных операций те пробы, которые будут признаны предположительно или фактически недоброкачественными, следует передать на берег для проведения полного анализа;
- во время погрузки взять, по крайней мере, две пробы бункера в трубопроводе. Взятие проб должно проводиться в присутствии одновременно старшего механика и представителя поставщика и быть зафиксировано документально;
- по крайней мере, одна проба должна сохраняться на борту судна до тех пор, пока не будет израсходован весь бункер данного сорта. Некоторые компании судовладельцев требуют, чтобы еще одна проба бункера была передана на берег для независимого анализа;
- если пробы бункера посылаются на берег для независимого анализа, прежде чем начинать бункеровку следует (по возможности) дождаться результатов этого анализа.

Если после отхода судна обнаруживается, что бункер не соответствует спецификации или низкого качества, следует:

1) немедленно известить о возникших проблемах все заинтересованные стороны (поставщиков бункера, судовладельцев, фрахтователей, агентов и др.);
2) постараться не использовать предположительно недоброкачественный бункер;
3) передать судовладельцу или фрахтователю (в зависимости от ситуации) документы с записями о
   - состоянии танков, в которые был погружен доставленный бункер;
   - содержимом танков до поставки бункера;
   - данных перераспределения бункера между танками;

- данных потребления предположительно недоброкачественного бункера;
- замера пустот в танках;
- получении поставок бункера (расписки в получении);
- имен членов экипажа, занятых в бункеровочных операциях;
- имен присутствующих при взятии проб бункера;
- копии всех радио-, телефонных и спутниковых сообщений по данному делу.

В случае повреждения машин и механизмов вследствие использования низкокачественного бункера, известите все заинтересованные стороны и:

1) сохраните на борту все поврежденные детали для дальнейшей инспекции;
2) сделайте фотографии повреждений в момент обнаружения;
3) позаботьтесь о том, чтобы в наличии были документы содержащие следующую информацию:
   - дату и время, когда впервые был использован предположительно недоброкачественный бункер;
   - информацию о танках, из которых был взят этот бункер;
   - информацию о том, использовались ли прежде подобные сорта бункера;
   - первоначальные признаки нарушения нормального функционирования оборудования и сведения о том кем они были замечены;
   - действия, предпринятые в целях преодоления возникших трудностей с оборудованием, и сведения о том, кем они были предприняты;
   - состояние и рабочие характеристики двигателя до, во время и после применения предположительно недоброкачественного бункера;
   - объем повреждений;
   - сведения о том, когда и кем был произведен ремонт;
   - объем ремонта, сведения о замене или капитальном ремонте запасных частей.

7.6.2.15. Процедуры при оформлении коносаментов

Предосторожности.

Чтобы защитить интересы своей компании, впрочем, как и свои собственные, капитан или ответственное лицо из офицерского состава должен позаботиться о том, чтобы штурманские расписки и коносаменты были подписаны только тогда, когда абсолютно все них указано точно.

В штурманских расписках должны быть указаны: точная дата погрузки, количество погруженного груза, тщательное описание груза, а также детали, касающиеся всех видимых повреждений и недостатков.

Используемый коносамент должен быть определенного типа. Если особая форма коносамента не предусмотрена, ни судоходными линиями, ни чартером, ни формой сделки, тогда капитан должен убедиться, что коносамент оформлен в соответствии с условиями и в порядке, которые были оговорены при отправке груза.

Капитан должен сравнить данные, представленные в коносаменте, с тем, что указано в штурманских расписках и других сопутствующих документах, таких как тальманские листы, боат-ноутс; а также с расчетами выполненного драфт-сюрвея. Правильно оформленный коносамент должен отражать все виды несоответствий. В случае возникновения каких-либо сомнений (будь то по поводу количества либо веса), в коносамент должна быть внесена соответствующая оговорка, отражающая такого рода неясности.

Если для вышеназванных мер предосторожности причин не возникло, то добросовестный держатель коносамента вправе полагаться на то, что груз был «отправлен в хорошем видимом состоянии». Ни под каким предлогом не должен капитан давать свое согласие на то, чтобы коносамент был издан «чистым», когда таковой требует внесения оговорок.

В случае если установлено, что, несмотря на то, что в штурманские расписки были внесены оговорки, коносамент все же был издан «чистым», Вам необходимо немедленно связаться с Вашей компанией либо посоветоваться с местным представителем Клуба страховщиков. Капитан должен сразу же заявить протест с его личной подписью, уведомляя о том, что коносамент был издан небрежно, а также позаботиться, чтобы отправитель, получатель и/или их агенты были поставлены в известность как можно скорее.

Подписание коносаменты по предъявлению.

Когда, в соответствии с чартером, требуется, чтобы капитан подписал коносаменты *по предъявлению,* то он должен их подписать при условии, что они оформлены правильно во всех отношениях. В случае же, если явно заметно, что при оформлении была допущена небрежность, либо в коносаментах есть что-то, что вызывает подозрение, посоветуйтесь с Вашей компанией прежде, чем Вы решите их подписать.

Полномочие агента подписывать коносаменты

Если, согласно чартер-партии, агент уполномочен подписывать коносаменты от имени капитана, то последний должен издать письменное указание агенту на их подписание в соответствии со штурманскими расписками. Копия такого указания должна храниться на борту.

Гарантийное письмо

Иногда грузоотправитель требует, чтобы капитан подписал «чистые» коносаменты взамен на гарантийное письмо. На таких условиях «чистые» коносаменты подписывать нельзя, потому как в противном случае капитан может быть обвинен в мошенничестве, гарантийное письмо может оказаться

не имеющим юридической силы, что обернется в ущерб покрытию Клуба Взаимного Страхования. В случае возникновения ситуации такого рода немедленно поставьте в известность Вашу компанию.

Оригинал коносамента, который остается у капитана

Если оговорено, что один оригинал коносамента, по которому груз будет доставлен, должен остаться на борту, важно, чтобы во все коносаменты оговорки были внесены должным образом. Рекомендуется следующая формулировка для такого коносамента:

«Один оригинал коносамента оставлен на борту судна. По этому оригиналу груз может быть доставлен и передан в соответствии с письменными указаниями отправителя/фрахтователя». «One original bill of lading retained on board against which bill delivery of cargo may properly be made ' on written instructions received from shippers/chatterers».

Капитан должен четко следовать всем полученным указаниям касательно того, как определить подлинность стороны, которой он должен передать коносамент в порту выгрузки. В случае если капитану предъявлены требования, не соответствующие данным указаниям, то он должен без малейшего колебания связаться со своей компанией.

Случаи непредъявления оригинала коносамента

При доставке груза без предъявления оригинала коносамента компания подвергается большому риску возникновения претензий касательно неправильной передачи груза, что может повлечь за собой значительные финансовые расходы.

В случае, если Вас просят выдать груз при таких обстоятельствах, даже при условии издания гарантийного письма, немедленно свяжитесь с Вашей компанией.

7.6.2.16. Процедуры с мусором

Приложение V к Международной Конвенции «МАРПОЛ - 73/78», вступившее в силу с 31 декабря 1988 года предусматривает, что судно валовой вместимостью 400 и более или имеющее на борту 15 человек и более, должно иметь «План управления сбросом мусора» и «Журнал операций с мусором». Компания обязана обеспечить судно вышеназванными документами.

План содержит список конкретного судового оборудования и мероприятий по обращению с мусором, необходимые инструкции для экипажа. Он обеспечивает письменные процедуры для сброса, обработки, хранения и удаления мусора, включая использование оборудования на борту судна. План пишется на рабочем языке персонала судна, и предназначен для оказания помощи экипажу по предотвращению загрязнения моря мусором. План выполнен в соответствии с требованиями Правила 9 Приложения V Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов - МАРПОЛ 73/78

и Руководством по разработке плана управления мусором, принятого резолюцией МЕРС 71(38) от 10.07.96 г.

План содержит указания по предотвращению загрязнения моря мусором, обязательные для выполнения всеми членами экипажа. Вновь прибывшие на судно члены экипажа должны быть ознакомлены с данным Планом, а также с судовым оборудованием, предназначенным для сбора и хранения мусора.

Ответственность за введение Плана в действие, внесение в него изменений с целью корректировки по результатам учений, тренировок и практических действий экипажа, а также в соответствии с изменениями, происходящими на судне, возлагается на капитана судна.

Компания обеспечивает:

- соблюдение международных и национальных правил и норм по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения;
- незамедлительное реагирование на любые экологические аварии;
- использование на судне новейших средств и технологий по предотвращению загрязнения моря мусором.

Существенными факторами снижения отрицательного воздействия на окружающую среду сброса мусора с судна являются:

- уменьшение источников появления мусора на судне, что достигается использованием возвратной тары при заказе провизии, повторным использованием сепарации в трюмах, эффективным использованием пищевых продуктов при организации питания, эффективным производством грузовых операций, ограничение в использовании полимерных упаковочных материалов и т.д.;
- эффективное использование оборудования для обработки мусора;
- строгое соблюдение международных и национальных правил по сбросу мусора с судна.

Старший помощник капитана является ответственным за выполнение плана и осуществление операций с мусором на судне.

В обязанности старшего помощника при управлении операциями с мусором входит:

- обучение экипажа навыкам выполнения мероприятий по сбору, хранению и удалению мусора;
- обеспечение наличия на местах сбора и обработки мусора плакатов, разъясняющих команде правила сбора мусора;
- связь с береговыми службами по вопросам возможности удаления мусора с судна;
- контроль за ведением Журнала операций с мусором.

Журнал операций с мусором является официальным документом, хранящимся в рулевой рубке судна и предъявляемым на проверку компетентным органам Правительства при нахождении судна в порту или у терминала.

Журнал должен храниться на судне в течение двух лет после внесения в него последней записи.

Копия записи из Журнала, заверенная капитаном судна, является официальным документом в любом юридическом процессе.

Записи в Журнал операций с мусором производятся после:

- каждого сброса мусора в море;
- сдачи мусора в приемные сооружения.

Запись должна содержать следующую информацию:

- дата и время операций по сбросу или сдачу мусора;
- категорию и оценочный объем сброшенного или сданного мусора;
- местонахождение судна (широта, долгота) или название судна, на которое был сдан мусор, или название порта или сооружения, в случае сдачи мусора на приемные сооружения;
- подпись лица, ответственного за операцию;
- каждая заполненная страница подписывается капитаном.

В дополнение к обычным записям в Журнале операций с мусором должны регистрироваться сбросы мусора с судна, связанные с чрезвычайными обстоятельствами:

- сброс мусора, необходимый для обеспечения безопасности судна или спасания жизни;
- сброс мусора, связанный с повреждением судна или его оборудования.

При случайном или другом исключительном сбросе мусора запись в Журнале должна содержать следующую информацию:

- время происшедшего случая;
- порт или местонахождение судна во время выброса;
- оценочный объем и категория мусора;
- обстоятельства и причины сброса, утечки или потери мусора и общие замечания.

Сдача мусора на приемные сооружения или другое судно должна быть оформлена квитанцией, подписанной оператором приемного сооружения или капитаном судна, принявшего мусор. Квитанция должна храниться вместе с Журналом в течение двух лет.

Организация сбора и сепарация мусора является обязанностью каждого члена экипажа. Любой вид мусора должен собираться в определенных местах. Сбор мусора осуществляется в контейнеры, бачки, ведра.

Сбор мусора, образующегося в результате технического обслуживания оборудования и механизмов машинного отделения, румпельного отделения, мастерских и т.д., производится в ведра, бочки с последующей транспортировкой в контейнер. Промасленная ветошь должна собираться в ящик черного цвета для промасленной ветоши в машинном отделении.

Пищевые отходы на камбузе, буфетных собираются в ведра с последующей транспортировкой в контейнер.

Бытовые отходы жилых, общественных, производственных помещений собираются в ведра с последующей транспортировкой в контейнер.

Приложение V МАРПОЛ-73/78 расцветку контейнеров для сброса мусора не устанавливает. Это возлагается на квалификационные общества, Морские государства СНГ (бывшего СССР), "Сепарацию".

Сепарацию мусора производят в местах источника мусора по следующим категориям с последующей транспортировкой в контейнер:

- пластики в контейнер с маркировкой «Пластики» (Plastics);
- плавающие прокладочные, подстилочные или упаковочные материалы в контейнер в маркировкой «Бытовой мусор» (Living wastes);
- пищевые отходы в контейнер в маркировкой «Пищевые отходы»(Food wastes);

Запрещается смешивать пищевые отходы с любыми другими и нефтесодержащими отходами.

Устройства для сбора мусора должны иметь отчетливую маркировку, отражающую категорию собираемого мусора:

•ведра, бачки должны быть окрашены:

- голубой краской - «Пищевые отходы»;
- оранжевой краской - «Бытовой мусор»;
- зеленой краской - «Пластики»;
- черной краской - "Отходы из МКО".

•контейнеры должны быть окрашены:

- голубой краской - «Пищевые отходы»;
- оранжевой краской - «Бытовой мусор»;
- зеленой краской - «Пластики»;
- черной краской - "Мусор МКО".

Ответственными за сбор, сортировку и транспортировку мусора являются:

- в жилых, общественных, санитарных, медицинских помещениях, а также на палубах и в трюмах - вахтенный по судну;
- в помещениях пищеблока - повар;
- в энергетических помещениях - вахтенный механик.

Мусор хранится на судне в течение всего времени нахождения судна в районах, где сброс запрещен.

Пластмасса должна оставаться на борту судна до его сдачи на берег или другое судно.

Пищевые отходы могут стать источником инфекционных заболеваний, поэтому хранение их должно производиться при плотно закрытой крышке. Сроки хранения должны быть, по возможности, минимальными.

При подходе судна к особым районам и другим районам, где сброс мусора запрещен, все емкости сбора мусора должны быть подготовлены для его приема.

Элементы питания (батарейки) и специфические отходы (лекарства, использованные химреактивы, шприцы) должны храниться отдельно в пластиковых мешках в помещении малярной.

Сброс мусора с судна осуществляется в строгом соответствии с конвенцией МАРПОЛ 73/78 и национальными правилами, при нахождении судна в территориальных водах. Несмотря на разрешение сброса мусора в море, регламентируемое вышеуказанными правилами, основным способом удаления мусора с судна должен быть сдача на приемные сооружения.

Для организации оптимальной сдачи мусора на приемные сооружения следует предварительно подать заявку в порт и ознакомиться с условиями принятия мусора в порту.

В ряде портов предъявляются повышенные требования к сдаче пищевых отходов. Следует заранее ознакомиться с этими требованиями.

При входе судна в район, где сброс мусора запрещен, администрация судна обязана оповестить об этом экипаж и дать соответствующие распоряжения о сборе и хранении мусора на судне.

На судне необходимо постоянно проводить разъяснительную работу о запретах по сбросу мусора. Плакаты размером 12,5 см х 20 см, напоминающие о запрете сброса мусора, следует вывешивать в хорошо видных местах судна.

Занятия, тренировки и учения с экипажем проводятся под руководством старшего помощника капитана.

Система подготовки должна обеспечить:

- знание каждым членом экипажа требований МАРПОЛ 73/78 Приложения V по удалению мусора с судов внутри и за пределами особых районов, границ особых районов;
- знание членами экипажа операций по сбору, хранению и удалению мусора в соответствии с данным Планом;
- знание расположения на судне оборудования для хранения мусора;
- накопление информации о правилах и практике сдачи мусора в портах, регулярно посещаемых судном.

Основными методами подготовки экипажа к выполнению операций с мусором являются:

- индивидуальные инструкции;
- занятия и тренировки; учения.

Старший помощник капитана или непосредственный руководитель до отхода судна в рейс знакомит каждого прибывшего члена экипажа с правилами сбора мусора на судне.

Запрещения не распространяются на сброс мусора в любом районе моря:

- в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или человеческой жизни на море;
- при повреждении судна или его оборудования при условии, что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса.

7.6.2.17. Процедуры чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря

В целях проведения профилактической работы по предупреждению загрязнения моря Компанией на основе МАРПОЛ-73 должен быть разработан для судна «План чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью».

Он предусматривает руководящие указания по обеспечению соответствия требованиям обязательных положений МАРПОЛ.

План предназначен для оказания помощи персоналу в действиях при неожиданном сбросе нефти. Его главной целью является обеспечение необходимых действий для того, чтобы остановить или уменьшить сброс и смягчить его влияние. План включает руководящие положения для оказания помощи капитану в принятии мер против катастрофического сброса, если судно окажется вовлеченным в него.

Согласно Конвенции план включает, по меньшей мере:

- процедуру, которую должен выполнять капитан или другие лица, несущие ответственность за судно, при передаче сообщения об инциденте, вызывающем загрязнение нефтью;
- перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью;
- подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для уменьшения сброса нефти в результате инцидента или управления им;
- процедуры и пункт связи на судне для координации с национальными и местными властями действий по борьбе с загрязнением, осуществляемых на борту судна.

Конвенция требует, чтобы ближайшее прибрежное государство было уведомлено о фактическом или вероятном сбросе.

План дает ясное, четкое руководство, позволяющее капитану определить, требуется ли передавать сообщение прибрежному государству.

Фактический сброс. Сообщение прибрежному государству требуется всякий раз, если сброс нефти произошел в результате повреждения судна или его оборудования, или в целях обеспечения безопасности судна или спасания людей на море.

Вероятный сброс. План дает капитану руководящие указания для оценки ситуации, которая будет определяться как вероятность сброса.

При оценке принимаются во внимание характер повреждения, местонахождение судна, погода, прилив, течение, состояние моря, интенсивность движения.

План дает капитану указания для рассмотрения следующих вопросов:

- порядок сбора разлитой и находящейся на палубе нефти при эксплуатационных разливах;
- действия персонала на случай утечки из труб;
- порядок действий на случай переполнения танков;

- борьба с разливом ввиду предполагаемой течи корпуса;
- разливы в результате аварий:
  а) посадка на мель;
  б) пожар/взрыв;
  в) столкновение:
  г) повреждение корпуса;

7.6.2.18. Процедуры медицинского обслуживания

Медицинское обслуживание судового персонала включает освидетельствования (осмотры), диспансеризацию, профилактику, лечение и создание нормальных условий труда и отдыха, соответствующих международным и национальным правилам и нормам.

Медосмотр. "При приеме (найме) судовой персонал проходит освидетельствование на медицинскую пригодность к работе на морских судах. Освидетельствование проводится специальной комиссией полномочного на то медицинского учреждения. Медицинская пригодность устанавливается на определенный срок и подлежит периодическим подтверждениям при очередных освидетельствованиях комиссией.

Медико-санитарным нормативным документом, удостоверяющим медицинскую пригодность судового персонала к работе на морских судах, является медицинский сертификат, признанный полномочными на то международными морскими организациями. Судовой персонал не может направляться на судно без медицинского сертификата. Отдел кадров отслеживает сроки действительности медицинских сертификатов, планирует и организует очередные освидетельствования судового персонала.

Медицинская помощь на борту. Медицинское обслуживание судового персонала на борту судна осуществляется согласно международным правилам и нормам. На судне имеются медицинская аптечка, медицинское помещение и член экипажа, имеющий сертификат о прохождении медицинской подготовки 3-го уровня.

Категорически запрещается загромождать и использовать судовые медицинские помещения для каких-либо иных целей, кроме медицинских, по своему прямому назначению.

Капитан может при необходимости получать медицинские консультации по радио, в том числе с помощью средств спутниковой связи. В соответствии с рекомендацией Международной Организации Труда (МОТ) консультации оказываются в любое время суток и в любом районе Мирового океана. Список береговых наземных станций, через которые можно получить медицинские консультации, должен находиться на судне.

Судовые аптечки. Находящаяся на судне судовая аптечка должна быть укомплектована согласно международным и национальным медико-санитарным нормативам. Выход судна в рейс без наличия на борту судовой аптечки и специализированной сумки-контейнера для оказания первой необ-

ходимой помощи запрещается. Судовая аптечка хранится в специальном шкафу в судовом медпункте. Специализированная сумка-контейнер по оказанию первой медицинской помощи должна иметь сертификат установленного образца. В ее составе должны быть:

- состав медицинских средств и инструкций по их применению;
- медицинские средства;
- международное руководство по судовой медицине.

На борту должен быть обязательный перечень лекарственных препаратов. Учет этих препаратов ведется в специальном журнале.

Капитан несет ответственность за оснащение медсанчасти медицинскими средствами и препаратами и своевременное их выполнение до требуемых норм. Ревизии имеющихся на судне медицинских средств и препаратов и своевременное их пополнение, производятся ежегодно.

7.6.2.19. Процедуры по определению готовности экипажа судна к аварийным ситуациям

Во исполнение предписаний Конвенции ПДНВ-78 с поправками Судоходная Компания перед заключением контракта проверяет подготовку всех моряков по вопросам безопасности, включающим обязательные ниже перечисленные минимальные требования.

1. По ознакомительной, начальной подготовке и инструктажу.

Все члены экипажа до назначения на судно для выполнения служебных обязанностей или работ должны пройти одобренный курс ознакомительной подготовки в отношении способов личного выживания или получить достаточную информацию и инструктаж с тем, чтобы они:

1) могли общаться с другими людьми по основным вопросам безопасности и понимать информацию по безопасности, представленную в виде символов, знаков и сигналов аварийно-предупредительной сигнализации;
2) знали действия в случае:
   - падения человека за борт;
   - обнаружения пожара или дыма, или подачи сигнала о пожаре или оставлении судна;
3) могли определить места сбора и посадки в спасательные средства и пути эвакуации;
4) знали местонахождение и умели использовать спасательный жилет;
5) умели поднимать тревогу и имели основные знания об использовании огнетушителей;
6) могли предпринять немедленные действия при несчастном случае или других обстоятельствах, требующих медицинского вмешательства, т.е. подготовлены к оказанию доврачебной помощи;

7) могли открывать и закрывать водонепроницаемые, противопожарные двери.

2. По спасательным шлюпкам и плотам, дежурным шлюпкам и скоростным шлюпкам:

1) каждый кандидат на получение диплома специалиста по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам, не являющимися скоростными, должен быть не моложе 18 лет, иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев, либо пройти одобренный курс подготовки и иметь стаж работы на судне не менее 6 месяцев, отвечать требованиям к компетентности для дипломирования специалистов по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам;
2) каждый кандидат на получение диплома специалиста по скоростным дежурным шлюпкам должен иметь диплом специалиста по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам, не являющимися скоростными, пройти одобренный курс подготовки и отвечать требованиям к компетентности для дипломирования специалистов по скоростным шлюпкам.

3. В отношении оказания первой медицинской помощи:

1) моряки, назначенные оказывать первую медицинскую помощь на судне, должны отвечать требованиям к компетентности по оказанию первой медицинской помощи. Уровень знаний должен быть достаточным, позволяющим соответствующему моряку предпринять неотложные эффективные действия при несчастном случае или болезни, типичных для судовых условий;
2) Если подготовка в отношении оказания первой медицинской помощи не включена в требования по квалификации для выдачи диплома, выдается специальный диплом или документальное доказательство, в котором указывается, что владелец прошел курс подготовки по первой медицинской помощи.

4. По подготовке к борьбе с пожаром по расширенной программе.

1) Моряки, назначенные управлять борьбой с пожаром, должны успешно закончить курсы по технике борьбы с пожаром по расширенной программе, в особенности по организации, тактике и управлению в соответствии с Положениями Кодекса ПДНВ-78 с поправками, отвечать требованиям к компетентности. Уровень знания и понимания вопросов, одобренной программы, должен быть достаточным для эффективного руководства борьбой с пожарами на судах.
2) В тех случаях, когда подготовка к борьбе с пожаром по расширенной программе не включена в квалификационные требования для

выдачи диплома, выдается специальный диплом или документальное доказательство, в котором указывается, что его владелец прошел курс подготовки к борьбе с пожаром по расширенной программе.

В целях выполнения требований СОЛАС-74/88 Компанией разрабатывается целый комплекс мероприятий по предупреждению аварий, обеспечению живучести судна, действиям персонала в потенциально-аварийных ситуациях на судне.

На судне в наиболее видных и доступных районах расположения кают вывешивается оперативно-тактический план пожаротушения (FIRE PLAN), который включает в себя схемы общего расположения судна и палуб с указанием на них:

- водонепроницаемых отсеков, а также отсеков, выгороженных огнестойкими и огнезадерживающими конструкциями;
- расположений отверстий для доступа в раличные отсеки, на палубы и во все помещения;
- средств и постов управления закрытиями этих отверстий;
- путей эвакуации людей из помещений;
- систем пожаротушения с обозначением пусковых устройств и местонахождения охраняемых помещений;
- расположений пожарных рожков, огнетушителей, пожарных постов и другого пожарного снабжения и оборудования;
- мест выключения искусственной вентиляции и перекрытия вентиляционных отверстий;
- пожарной сигнализации и сигнализации обнаружения мест очага пожара;
- схемы водоотливной, осушительной и балластной систем.

Надписи наносятся на английском или французском языках и языке государства флага судна.

Кроме того, в отдельной папке, хранящейся в легкодоступном месте, находятся инструкции по техническому обслуживанию и применению всех судовых средств и установок тушения и ограничения распространения пожара.

Судно обеспечивается полным комплектом исправного аварийного и противопожарного снабжения и спасательных средств в соответствии с нормами, установленными Правилами классификации и постройки морских судов. Ответственность за укомплектованность судна аварийным и противопожарным снабжением, спасательными средствами несет капитан судна.

Аварийное и противопожарное снабжение и спасательные средства должны быть всегда готовы к немедленному использованию их для борьбы за живучесть судна, для спасания экипажа и оказания помощи другому терпящему бедствие судну.

Аварийное и противопожарное снабжение и спасательные средства разрешается использовать только по прямому назначению - при борьбе за живучесть судна, а также на занятиях и тренировочных учениях.

Основными предупредительными мероприятиями в условиях нормальной эксплуатации судна, обеспечивающими непотопляемость и аварийную остойчивость при получении судном пробоины, являются:

- постоянное поддержание надлежащей остойчивости поврежденного судна путем соблюдения установленного «Информацией об остойчивости судна» порядка расходования судовых запасов, загрузки трюмов и своевременного приема жидкого балласта;
- систематический контроль за исправным состоянием корпуса, водонепроницаемых палуб, платформ и переборок;
- систематический контроль за состоянием и готовностью к действию водонепроницаемых закрытий отверстий в корпусе, палубах и переборках;
- систематический контроль за состоянием и готовностью к действию водоотливной и осушительной систем, стационарных и переносных осушительных средств;
- систематическая отработка экипажем практических навыков по борьбе за живучесть судна при получении пробоины.

Капитан несет ответственность за правильное и своевременное выполнение в течение рейса предупредительных мероприятий, обеспечивающих непотопляемость и остойчивость при получении судном пробоины.

Все системы пожаротушения всегда готовы к немедленному пуску. В расписании по тревогам указаны конкретные лица, ответственные за пуск каждой из систем пожаротушения, за задраивание запорных устройств трубопроводов и судовой вентиляции.

Систематически, но не реже одного раза в три дня, необходимо проверять системы пожарной сигнализации, которыми оборудовано судно, с обязательной записью об этом в судовом журнале.

Практика показывает, что наиболее частые пожары на судах возникают вследствие: небрежного отношения с открытым огнем в местах, где это запрещено; курения в неположенных местах; несоблюдения правил электрогазосварки на судне; неисправности двигателей внутреннего сгорания; химической несовместимости грузов, их самовозгорания; использования в работе и в быту летучих горючих жидкостей без соблюдения противопожарных правил; бесконтрольного использования в каютах электронагревательных приборов (утюги, чайники, кипятильники).

Основными виновниками пожара являются люди. Поэтому основной задачей капитана судна является проведение повседневной профилактической работы по поддержанию среди плавсостава трудовой дисциплины и проведение разъяснительных мероприятий по профилактике пожаров.

В целях организации эффективной борьбы с огнем при возникновении возгорания и принятия первичных мер при возникновении пожара на судне должны быть:

1. Указания вахтенному помощнику капитана по принятию срочных мер при возникновении пожара в море на ходу:

- при получении информации о пожаре немедленно дать сигнал тревоги с извещением о пожаре по радиотрансляционной сети с указанием места очага пожара;
- любым срочным способом известить капитана;
- немедленно выключить вентиляцию и воздушное кондиционирование жилых и служебных помещений;
- дать машине самый малый ход;
- направить вахтенного матроса для выяснения места очага пожара и его распространения;
- с прибытием на мостик капитана выполнять его указания.

2. Указания вахтенному помощнику капитана по принятию первичных мер при возникновении пожара при стоянке судна в порту;

- немедленно дать сигнал пожарной тревоги, выключить вентиляцию и кондиционирование воздуха в жилых и служебных помещениях;
- немедленно организовать находящийся на судне экипаж на локализацию и тушение пожара;
- известить пожарную охрану порта;
- известить дежурного диспетчера судовладельца, а через него капитана судна, при отсутствии последнего на борту;
- остановить грузовые работы и удалить всех посторонних лиц с судна;
- проверить все жилые помещения, особенно закрытые на ключ, эвакуировать всех из кают;
- при возникновении пожара в каюте, не открывать дверь в нее, предупредив этим проникновение огня в коридор и смежные помещения, а разбив иллюминатор, ввести шланг через него и сбивать пламя водой;
- перекрыть все двери коридоров, закрыть иллюминаторы во избежание сквозняков и доступа свежего воздуха;
- в задымленные помещения направить пожарную разведку только в АСВ-2 и не менее 2 человек со страховочным поясом;
- с прибытием портовой пожарной части консультировать и оказывать им содействие до прибытия капитана;
- с прибытием капитана выполнять его указания.

3. Указания вахтенному механику по принятию срочных мер при возникновении пожара МКО:

- немедленно сообщить о пожаре с точным указанием района и интенсивности вахтенному помощнику капитана и старшему механику;

- выключить вентиляцию МКО и запустить пожарный насос, принять меры к герметизации МКО;
- приготовить к немедленному использованию все средства пожаротушения, паровой котел и средства защиты л/с;
- в районе пожара закрыть быстрозапорные клапана топливных и масляных цистерн;
- в случае возникновения пожара в районе главного или вспомогательного двигателей перейти на двигатель, находящийся вне пожара;
- остановить топливные и масляные сепараторы, проверить закрытие измерительных труб топливных и масляных цистерн;
- одновременно принимать все меры для локализации и ликвидации пожара;
- осуществлять контроль за правильным применением средств пожаротушения при возгорании электрооборудования;
- запустить осушительный насос из льял машинного отделения, следить за уровнем воды в льяльных колодцах машинного отделения и креном судна;
- при пожаре в отсеке главного двигателя остановить двигатель, перекрыть топливо и масло, после чего приступить к ликвидации пожара всеми имеемыми средствами;
- с прибытием в МКО старшего механика выполнять его указания;
- проконтролировать оставление МКО личным составом вахты в случае необходимости этого.

При локализации и ликвидации пожара необходимо добиться прекращения доступа горючего вещества в очаг пожара, изоляции очага пожара от доступа воздуха и охлаждения горючего вещества до температуры ниже точки воспламенения газов, выделяемых данным веществом при нагревании. Применяются два способа тушения пожара - поверхностный и объемный. Оба они основаны на изоляции очага пожара от доступа воздуха.

При поверхностном способе тушения используется вода, химическая и воздушно-химическая пена, при объемном - углекислый газ, пар и легкоиспаряющиеся негорючие жидкости.

Каждый пожар требует выбора наиболее эффективных огнегасительных средств для его тушения. При этом обязательно должно учитываться место возникновения пожара, предмет горения, заполненность соседних помещений, наличие на судне и реальные возможности использования тех или иных огнегасительных средств.

Возможные аварийные ситуации, в которые может попасть судно, подлежат анализу, а действия по их устранению должны быть отработаны в ходе учений.

Обеспечение живучести представляет собой деятельность судового экипажа определяемую (предписанную) расписаниями по судовым тревогам.

Возможные аварийные ситуации, в которые может попасть судно, подлежат анализу, а действия по их устранению должны быть отработаны в ходе учений.

Обеспечение живучести представляет собой деятельность судового экипажа определяемую (предписанную) расписаниями по судовым тревогам.

Организация обеспечения живучести судна должна проводиться в соответствии с:

- ***Судовым планом действий в аварийных ситуациях;***
- ***Судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью;***
- ***Руководством по оставлению судна.***

Общее руководство борьбой за живучесть судна осуществляет капитан. Подготовка судового экипажа к борьбе за живучесть судна и действиям по всем видам тревог осуществляется старшим помощником капитана. При отсутствии на судне капитана и старшего помощника капитана борьбу за живучесть судна возглавляет вахтенный помощник капитана.

Руководство подготовкой судовой технической службы к борьбе за живучесть судна осуществляет старший механик, на которого также возлагается руководство действиями машинной команды и аварийной партии по борьбе за живучесть машинных помещений.

Подготовка к борьбе за живучесть судна предусматривает:

- составление и своевременную корректировку судовых расписаний по тревогам;
- регулярное проведение учебы и тренировок судового экипажа по действиям в аварийных ситуациях;
- поддержание аварийных и спасательных средств и имущества в постоянной готовности путем регулярных осмотров, проверок, технического обслуживания и ремонта;
- обеспечение судна информационными материалами по борьбе за живучесть (схемами, планами, инструкциями и т.д.)

Судовые расписания по тревогам

В расписаниях по тревогам должны содержаться описания сигналов тревоги и действий каждого члена экипажа по этим сигналам. В них обязательно должны быть включены обязанности по:

- закрытию водонепроницаемых и пожарных дверей, клапанов, шпигатов, иллюминаторов, световых люков и других подобных отверстий на судне;
- пополнению снабжения в спасательных шлюпках;
- подготовке и спуску на воду спасательных шлюпок и плотов;
- общей подготовке других спасательных средств;
- использованию средств связи;

- комплектованию аварийных партий по борьбе с поступлением воды и пожаром;
- использованию противопожарного оборудования и водоотливных средств.

В расписаниях должны быть определены командиры аварийных партий, коллективных спасательных средств и их заместители и указаны обязанности членов судового экипажа. Сигналом общесудовой тревоги является подача семи или более коротких звуковых сигналов и следующего за ними одного продолжительного звукового сигнала, подаваемого судовым звонком, и дополнительно электрическим звонком или ревуном или другим равноценным звукосигнальным устройством, слышимым во всех судовых помещениях и в местах, где находятся и работают люди, повторяется 3-4 раза.

Учеба и тренировки судового экипажа.

На судне должна регулярно проводиться подготовка всего судового экипажа к действиям в аварийных ситуациях путем индивидуального инструктажа.

Индивидуальный инструктаж и обучение по использованию судовых спасательных средств и их снабжения и по использованию судовых средств пожаротушения должны проводиться как можно скорее, но не позднее выхода судна в море.

Инструктаж обязательно должен включать в себя: приведение в действие и использование судовых надувных спасательных плотов; проблемы гипотермии, первой помощи при гипотермии и в других случаях; специальные инструкции по использованию судовых спасательных средств в тяжелых погодных и морских условиях; приведение в действие и использование судовых средств пожаротушения.

Индивидуальный инструктаж вновь прибывших членов судового экипажа обеспечивает старший помощник капитана и старший механик.

Занятия и тренировки с судовым экипажем судна по борьбе за живучесть проводятся по плану командным составом по подчиненности, а также командирами аварийных партий под руководством старшего помощника капитана и старшего механика. На занятиях изучаются конструктивные особенности судна, инструкции по эксплуатации судовых систем, устройств.

Учение по борьбе с пожаром

Каждое учение по борьбе с пожаром должно включать:

- по сигналу общесудовой тревоги прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам;

- пуск пожарного насоса с использованием, по меньшей мере, двух стволов, чтобы показать, что система находится в надлежащем рабочем состоянии;
- проверку снаряжения пожарного и другого личного спасательного снаряжения;
- проверку оборудования связи;
- проверку работы водонепроницаемых дверей, пожарных дверей и пожарных заслонок, проверку герметизации судна;
- проверку необходимых устройств для возможного оставления судна.

Информационные материалы

Над койкой в каюте каждого члена экипажа должна быть прикреплена карточка-выписка из расписания по тревогам, в которой указываются значения сигналов тревог, обязанности и место сбора по тревогам.

На ходовом мостике судна должна находиться папка с документами для руководства борьбой за живучесть, включающая:

- информацию об остойчивости и об аварийной посадке и остойчивости судна;
- информацию о конструкции судна (общий вид судна с указанием водонепроницаемых переборок, клинкетных дверей, забортных, отверстий и т.п.; схемы топливной, балластной, осушительной, перепускной систем, систем вентиляции, пожарной сигнализации, пожаротушения, эвакуации людей при пожаре);
- судовую роль;
- план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью;
- расписание по тревогам;
- оперативные планы по борьбе с водой и пожаром;
- план-схему расположения и опись аварийного и противопожарного снабжения;
- схему конструктивной противопожарной защиты судна (Fire-plan) и инструкции по использованию всех судовых средств и устройств тушения и локализации пожара;
- сведения о грузе.

Там же должна быть информационная доска нагрузки и остойчивости судна или другое устройство, позволяющее наглядно контролировать текущее водоизмещение судна, количество и распределение по судну груза, топлива, балласта и судовых запасов.

На судне в отчетливо обозначенном брызгозащищенном укрытии, расположенном снаружи рубки, должен постоянно храниться комплект схем противопожарной защиты (Fire-plan), предназначенный для использования береговой пожарной командой.

В столовой судового экипажа должно быть руководство по оставлению судна в легкодоступной форме, отражающее следующие вопросы:

- надевание спасательных жилетов и гидрокостюмов;
- выход к назначенным местам сбора;
- посадку в спасательные шлюпки и плоты, их спуск и отход от борта судна;
- разобщение со спусковыми устройствами;
- методы и устройства для защиты района спуска, где это необходимо; освещение районов спуска;
- использование всего спасательного оборудования;
- использование всех средств обнаружения;
- использование спасательного радиооборудования (с применением иллюстраций);
- методы спасания, включая использование спасательного оборудования вертолетов (стропы, корзины, носилки), спасательных беседок, а также береговых спасательных средств и судовых линеметательных устройств.

7.7. Организация технического обслуживания и ремонта судна

7.7.1. Общие положения

Организация технической эксплуатации судна направлена на поддержание судна и судовых технических средств в техническом состоянии, удовлетворяющем требованиям органов надзора, заводских инструкций, специализированных правил и действующих нормативов.

Техническая эксплуатация судна осуществляется судовым экипажем путем несения вахты и проведения технического обслуживания в строгом соответствии с заводскими инструкциями, а также специализированными правилами по эксплуатации и обслуживанию технических средств судна.

Руководство технической эксплуатацией судна осуществляет капитан. Он несет ответственность за техническое состояние судна.

Непосредственную ответственность за соблюдение требований безопасности при эксплуатации энергетической установки несет главный (старший) механик судна.

Лица судового экипажа обязаны осуществлять повседневное техническое обслуживание закрепленных за ними технических средств, они несут ответственность за нарушение правил и инструкций по эксплуатации и обслуживанию технических средств, независимо от того, за кем закреплены указанные технические средства. Ответственность за несчастные случаи, происшедшие во время эксплуатации энергетической установки, несут лица, которые своими распоряжениями или действиями нарушили требова-

ния безопасности или не приняли должных мер, обеспечивающих безопасность работ.

Вахтенный механик обязан до начала вахты проверить состояние и правильность организации рабочих мест, наличие и исправность оборудования и инструмента, состояние проходов, наличие ограждений, освещения, инструкций, схем и знаков безопасности, исправность вентиляции, наличие и состояние средств индивидуальной защиты, и соответствие их выполняемой работе.

Необходимо следить за тем, чтобы аварийные выходы из МКО были хорошо освещены и свободны для прохода.

При работе в МКО личный состав должен носить хорошо подогнанную спецодежду, на которой должны отсутствовать свободные концы завязок. Ношение рубашек с закатанными рукавами, галстуков, шейных платков запрещается.

Запрещается эксплуатация судовых технических средств с нарушением документов, за исключением случаев, связанных с предотвращением угрозы человеческой жизни, обеспечением безопасности судна или с предотвращением возможности аварии.

По согласованию с заводом-строителем допускается вносить изменения в заводские инструкции по эксплуатации и обслуживанию судовых технических средств. Судоводители при производстве маневров должны руководствоваться требованиями заводских инструкций в части режима нагрузки главных двигателей, продолжительности реверсов двигателей и ВРШ, а также времени работы на холостом ходу.

Капитан обязан строго соблюдать ограничения, установленные для судна классификационным обществом, и нести ответственность за нарушение этих ограничений.

Обо всех случаях, вызвавших повреждения судовых конструкций и механизмов, не поднадзорных классификационному обществу и непосредственно не влияющих на безопасность плавания, капитан обязан известить Компанию.

Учет работ по техническому обслуживанию, выполненных судовым экипажем, ведется по каждому заведованию. Результаты за рейс отражаются в рейсовом донесении. В нем указываются все работы, выполненные за рейс. Также учитываются работы, выполненные в период межрейсового технического обслуживания.

Перед выходом в рейс каждое судно должно находиться в исправном техническом состоянии и отвечать требованиям всех надзорных органов, иметь исправные устройства и средства предотвращения загрязнения моря.

У всех основных судовых механизмов должны быть вывешены краткие инструкции по эксплуатации.

Все контрольно-измерительные приборы должны находиться в исправном состоянии и быть проверены в соответствии с требованиями нормативного документа «Организация и порядок проведения проверки, ревизии и

экспертизы средств измерений». Проверка производится в сроки, установленные «Номенклатурным перечнем» подлежащих обязательной государственной проверке рабочих средств измерений, предназначенных и применяемых для целей учета, обеспечения техники безопасности и охраны окружающей среды. Пользоваться контрольно-измерительными приборами, не прошедшими проверки, не разрешается.

Контрольно-измерительную основу технического обслуживания судна по состоянию составляют:

- судовые штатные контрольно-измерительные приборы (включая средства сигнализации и защиты);
- встроенные средства диагностирования;
- универсальные переносные средства диагностирования и неразрушающего контроля (судовые табельные и береговые применяемые специальными выездными группами уполномоченных на то организаций при стоянках судна в портах или рейсах).

Все встроенные средства диагностирования должны иметь одобрение классификационного общества по их устойчивости к судовым условиям эксплуатации.

Безразборный контроль может осуществляться периодически или непрерывно. По его результатам назначается время очередного контроля или технического обслуживания. Применение безразборного контроля не снимает ответственность с членов судового экипажа за обеспечение исправности и надежности закрепленных за ними судовых конструкций и технических средств.

Техническое обслуживание должно осуществляться по комплексной непрерывной планово-предупредительной системе. Все выполняемые работы должны:

- проводиться дифференцированно - по состоянию или расписанию (со строго установленной периодичностью) с учетом особенностей судовых конструкций и технических средств, их надежности, условий использования и требований органов надзора;
- осуществляться в процессе эксплуатации судна в максимально возможном объеме;
- предупреждать появление интенсивных износов и проводиться до выхода из строя судовых конструкций и технических средств.

Основным судовым документов, определяющим контроль состояния, планирование и регулирование проверок, испытаний и технического обслуживания судна является план-график. Он отражает:

- планирование режимов (сроков, содержания и объемов) проверок, испытаний и технического обслуживания судовых конструкций и технических средств, как это принято по расписанию;
- регулирование (непрерывную корректировку и изменение) этих режимов на основе последовательно осуществляемого контроля состояния судовыми штатными контрольно-измерительными при-

борами, встроенными средствами диагностирования и универсальными переносными средствами диагностирования и неразрушающего контроля.

Разработка план-графика осуществляется на основе построечной технической документации, инструкций предприятий-изготовителей, правил Классификационного общества и технической эксплуатации, опыта судового экипажа, нормативных и инструктивных материалов Компании.

В план-график включаются судовые конструкции и технические средства, техническое обслуживание которых технологически и безопасно выполнимо в эксплуатации. Техническое обслуживание по возможности должно совмещаться с освидетельствованиями. В план-график не включаются технологические операции по уходу за судовыми конструкциями и техническими средствами, входящие в обязанности судовой вахтенной службы.

План-график технического обслуживания разрабатывается раздельно по заведованиям и ведется лицами судового командного состава, ответственными за свои заведования. Контроль за ведение план-графика осуществляет старший механик. В составе судового план-графика выделяются в качестве самостоятельных план - графики проверок и испытаний:

- *судовых устройств, оборудования и технических систем, внезапный выход из строя которых создает опасные ситуации;*
- *судовых резервных и аварийных устройств, оборудования и технических систем, не используемых непрерывно (на постоянной основе);*
- *судовых средств измерений, важных для оценки безопасности судового персонала, судна и сохранности груза;*
- *судовых спасательных средств в регламенте, предусмотренном Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море, 1974г. протоколом 1988г. к ней.*

Критерием определения судовых устройств, оборудования и технических систем, внезапный выход из строя которых порождает опасные ситуации, является потеря судном хода, управляемости, маневренности, живучести и жизнеобеспечения. Идентификация (выявление) таких технических средств осуществляется на основе изучения их надежности и опыта эксплуатации (на судах ведется журнал учета выходов из строя основного судового оборудования). К ним относятся (но этим не ограничиваются):

- *стальные конструкции судового корпуса и надстроек;*
- *судовое оборудование, обеспечивающее безопасность, борьбу с пожаром и предотвращение загрязнения;*
- *пропульсивную установку и вспомогательное оборудование;*
- *электростанцию и электрооборудование;*
- *навигационное оборудование;*
- *рулевое устройство;*
- *якорное устройство;*

- *швартовное устройство;*
- *балластные, льяльные насосы и сепарационные устройства;*
- *противопожарные системы и пожарная сигнализация;*
- *средства связи.*

На основе судового план-графика капитан представляет в службу эксплуатации судов Компании заявку на техническое обслуживание судна на ближайший определяемый условиями эксплуатации период (рейс, квартал, полугодие и т.д.) Заявка содержит объем и укрупненный состав работ по техническому обслуживанию, предложения судовой администрации по исполнителям этих работ, необходимые средства и материально-техническое обеспечение. Предприятия и организации, выполняющие техническое обслуживание судна по субконтрактам с Компанией, должны знать и соблюдать требования системы управления безопасностью при проведении работ на судне.

7.7.2. Техническое обслуживание судна

Для проведения работ по техническому обслуживанию судна члены судового экипажа, не несущие вахту, должны быть организованы в бригады, состав и численность которых устанавливается судовой администрацией в зависимости от объема, характера предстоящих работ и распределения ходового и стояночного времени судна. Работы должны проводиться, как правило, в дневное время.

Члены ремонтных бригад, направляемые судовладельцем по заявке капитана в рейс на судно для технического обслуживания, не должны использоваться для несения судовой вахтенной службы, за исключением авральных и аварийных случаев (по распоряжению капитана). Все члены ремонтных бригад должны подчиняться правилам внутреннего распорядка судна, в соответствии с которыми судовая администрация должна установить режим их работы. Ремонтным бригадам могут быть поручены самостоятельные работы или их члены могут включаться в состав бригад, комплектуемых из лиц судового экипажа, не несущих вахту. Судовая администрация должна обеспечить ремонтную бригаду необходимыми для работы инструментами, материалами, сменно-запасными частями и провести инструктаж по безопасности труда.

Все работы по техническому обслуживанию могут выполняться только с разрешения вахтенного помощника капитана и вахтенного механика (по принадлежности обслуживаемых судовых конструкций и технических средств). Вывод из действия и вскрытие судовых конструкций и технических средств могут проводиться лишь с разрешения вахтенного помощника капитана.

Техническое обслуживание должно выполняться при непосредственном участии ответственных за заведования лиц судового командного состава. Они обязаны:

- принять меры по обеспечению безопасных условий труда при выполнении работ по техническому обслуживанию;
- присутствовать при вскрытии и закрытии судовых конструкций и технических средств, производить осмотр и дефектацию всех деталей и узлов, участвовать в выполнении требуемых контрольных замеров и заносить их в технический формуляр;
- контролировать объем и качество выполненных работ.

Техническое обслуживание судовых конструкций и технических средств может проводиться под наблюдением и контролем старшего механика или по его поручению - второго механика.

По окончании всех работ и проверки средств управления, контроля, аварийно-предупредительной сигнализации и защиты судовые конструкции и технические средства должны быть сданы лицам судового командного состава, ответственным за заведования. Об окончании работ должен быть поставлен в известность вахтенный помощник капитана или вахтенный механик (по принадлежности).

7.7.3. Судоремонт

Подготовка судна к заводскому ремонту осуществляется в соответствии с требованиями отраслевого «Положения о ремонте судов».

Ответственность за сохранность судна, находящегося в ремонте, возлагается:

- при нахождении судна на плаву - на Компанию;
- при нахождении судна в доке - на ремонтное предприятие.

При всех видах ремонта капитан несет ответственность:

- за противопожарное состояние судна;
- за постановку, швартовку и безопасную стоянку на плаву;
- за общее освещение судовых проходов и помещений.

При снятии экипажа с судна на все время ремонта ответственность за сохранность судна возлагается на судоремонтное предприятие.

Перемещения судна в период ремонта по акватории судоремонтного предприятия производится силами и средствами этого предприятия с возложением на него ответственности за безопасность судна.

Повреждения, полученные судном при стоянке в ремонте, на перешвартовках, производимых средствами судоремонтных предприятий, при нарушении технологии ремонтных работ, должны устраняться за счет судоремонтного предприятия.

Ответственность за сохранность во время ремонта судового имущества несет судовладелец, а за сохранность демонтированных и выгруженных элементов судна - судоремонтное предприятие.

Организация борьбы за живучесть судна, находящегося в капремонте, и в том случае, если на нем есть экипаж, осуществляется судоремонтным предприятием.

При ремонте, кроме капитального, организация борьбы за живучесть судна остается такой же, как и при его эксплуатации. Однако, в случае необходимости, должны быть использованы средства, имеющиеся на судоремонтном предприятии. Капитан обязан ознакомить весь экипаж с правилами внутреннего распорядка судоремонтного предприятия и организовать постоянное наблюдение и контроль за безопасностью проведения ремонтных работ.

Судоремонтное предприятие несет ответственность за обеспечение противопожарного состояния рабочих мест и за безопасные в пожарном отношении методы работы. Выполнение работ на судне с применением открытого огня в каждом отдельном случае должно быть согласовано с капитаном судна и оформлено разрешением пожарной охраны. Судно, на котором производится любой ремонт, кроме капитального, должно быть полностью обеспечено аварийным и противопожарным снабжением, а также спасательными средствами в соответствии с действующими правилами классификации и постройки морских судов.

Ремонт энергетических и стационарных технических средств, водонепроницаемых переборок, палуб, платформ, второго дна и закрытий при нахождении судна на плаву должен производиться в очередности, которая обеспечивает живучесть судна. Указанная очередность устанавливается капитаном судна совместно с администрацией судоремонтного предприятия.

Ремонт водонепроницаемых переборок, палуб, платформ, второго дна и закрытий, обеспечивающих непотопляемость судна, следует производить только после надежной герметизации наружной обшивки, донной арматуры и получения соответствующего разрешения капитана судна.

В случае необходимости демонтажа для ремонта судовых энергетических установок и судовых систем, предназначенных для борьбы за живучесть, администрация судоремонтного предприятия обязана обеспечить судно временными техническими средствами по борьбе за живучесть.

Снятые для ремонта участки трубопроводов водопожарной системы необходимо заменить временными трубопроводами или соединительными шлангами, имеющими диаметр не менее диаметра трубопровода водопожарной магистрали; может быть использована береговая водопожарная магистраль.

При производстве ремонта на судне надлежит вести контроль за изменением весовых нагрузок. Всякое изменение весовых нагрузок, влияющее на остойчивость, должно производиться в строгом соответствии с документацией по остойчивости судна и с разрешения капитана.

Курение на судне во время ремонта разрешается только в специально отведенных и соответственно оборудованных местах.

Все судовые помещения, где не производятся работы, и нет людей, должны быть тщательно осмотрены и закрыты.

Ежедневно по окончании работ в период ремонта судна все помещения и рабочие места необходимо очищать от остатков топлива, горючего обти-

рочного материала и мусора, которые должны быть удалены с судна и убраны в специально отведенные для этого места на берегу.

Во время всех видов ремонта, кроме капитального, вахтенная служба обязана следить за выполнением рабочими судоремонтного предприятия предупредительных мероприятий по обеспечению живучести судна. Ежедневно, по окончании работ, вахтенная служба судна обязана проверить постановку заглушек на открытые забортные отверстия и убедиться в отсутствии на судне открытого огня (непотушенных горнов, тлеющих углей).

Обнаруженные нарушения должны быть немедленно устранены.

Старший помощник капитана должен следить за ремонтом корпуса, водонепроницаемых закрытий, контролировать установку заглушек на все забортные отверстия и заделку отверстий, просверленных для проверки износа корпуса.

Главный (старший) механик обязан следить за состоянием и ремонтом донной арматуры.

При производстве ремонта капитан судна обязан требовать от администрации судоремонтного предприятия:

- соблюдение обусловленной очередности ремонта энергетических средств борьбы за живучесть;
- обеспечение исправности и наличия положенного аварийного и противопожарного снабжения и спасательных средств;
- обеспечение необходимой герметичности корпуса;
- недопущение засоренности судна взрывоопасными и легковоспламеняющимися отходами;
- обеспечение ограждения рабочих мест и недопущение загромождения помещений и проходов материалами;
- недопущение порчи механизмов и неисправности электрооборудования, которая может привести к возникновению пожара.

Обязанности экипажа судна и его взаимоотношения с доковой администрацией по вопросам обеспечения живучести судна в период его докования, определяются действующей инструкцией по докованию, с которой капитан судна должен быть ознакомлен за 2 суток до постановки судна в док.

Для борьбы за живучесть судна во время его стоянки в доке используются как судовое так и доковое аварийное и противопожарное оборудование и снабжение.

В период постановки судна в док и при выходе его из дока капитан и главный (старший) механик должны находиться на судне и руководить работами экипажа.

Водопожарная магистраль судна, стоящего в доке, должна быть подключена к пожарной магистрали дока с носа и кормы, а участок подключения огражден от всевозможных повреждений.

7.8. Документация судна

1. Судовые документы, выдаваемые по уполномочию Правительства

№	Документ *Certificate*	Основание для выдачи документа	Срок действия	Кем выдается
1	2	3	4	5
1	Классификационное свидетельство *Classification certificate*	Конвенция СОЛАС-74/88	5 лет	Классификационное общество
2	Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции *Cargo ship safety construction certificate*	Конвенция СОЛАС-74/88	5 лет	— " —
3	Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению *Cargo ship safety equipment certificate*	Конвенция СОЛАС-74/88	5 лет	— " —
4	Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию *Cargo ship safety radio certificate*	Конвенция СОЛАС-74/88	5 лет	— " —
5	Свидетельство о безопасности пассажирского судна *Passenger ship safety certificate*	Конвенция СОЛАС-74/88	1 год	— " —
6	Свидетельство об изъятии *Exemption certificate*	Конвенция СОЛАС-74/88	зависит от срока соответствующего свидетельства	— " —
7	Документ о соответствии Компании требованиям МКУБ *Document of compliance ISM Code*	Конвенция СОЛАС-74/88	5 лет	— " —
8	Свидетельство об управлении безопасностью на судне МКУБ *Safety management certificate ISM Code*	Конвенция СОЛАС-74/88	5 лет	— " —
9	Международное свидетельство об охране судна *International ship security certificate*	Конвенция СОЛАС-74/88	5 лет	— " —
10	Журнал непрерывной регистрации истории судна *Continuous synopsis record*	Конвенция СОЛАС-74/88	5 лет	— " —

1	2	3	4	5
11	Международное свидетельство о предотвращении загрязнения моря нефтью *International oil pollution prevention certificate*	Конвенция МАРПОЛ-73/78	5 лет	— " —
12	Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом *International pollution prevention certificate the carriage of noxious liquid substances in bulk*	Конвенция МАРПОЛ-73/78	5 лет	— " —
13	Международное свидетельство о предотвращении загрязнения моря сточными водами *International sewage pollution prevention certificate*	Конвенция МАРПОЛ-73/78	В силу не вступило	— " —
14	Свидетельство о предотвращении загрязнения моря мусором *Garbage pollution prevention certificate*	Конвенция МАРПОЛ-73/78	5 лет	— " —
15	Свидетельство об обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью - CLC/VII	Конвенция МАРПОЛ-73/78	не должен превышать срока страхования	Служба капитана морского порта
16	Международное свидетельство о грузовой марке *International Load line certificate*	Конвенция ГМ-66	5 лет	Классификационное общество
17	Международное мерительное свидетельство *International tonnage certificate*	Конвенция по обмеру судов КОС-69	бессрочно	— " —
18	Свидетельство о праве плавания под флагом *Ships patent*	КТМ Украины	бессрочно	Служба капитана морского порта
19	Свидетельство о праве собственности на судно *Ship certificate*	КТМ Украины	бессрочно	— " —
20	Свидетельство о минимальном составе *Certificate of minimum safe manning*	Конвенция СОЛАС-74/88 Конвенция ПДНВ-78 с поправками	бессрочно	Служба капитана морского порта. На судах под Украинским флагом - Государственный судовой Реестр.

2. Документы, выдаваемые заводом-строителем:

1) информация об остойчивости и прочности грузового судна;
2) информация о непотопляемости;
3) маневренные характеристики судна;
4) комплект документации и чертежей судна;
5) таблица замеров шума в МКО.

3. Разрешение на право пользования судовой радиостанцией выдается Государственной инспекцией электросвязи Министерства связи Украины, одновременно судну присваивается позывной сигнал.

4. Свидетельство пожарной охраны для выхода судна в море выдается органами военизированной пожарной охраны при отсутствии нарушений правил противопожарной защиты сроком на рейс независимо от района плавания и порта приписки.

5. Дератизационное свидетельство и судовое санитарное свидетельство выдается судну Национальным центром санитарно-эпидемического надзора.

6. Личные документы капитана и экипажа, подтверждающие их квалификацию и право на занятие должности на судне.

7. Документы Судовладельца:

7.1. Судовая роль представляется органам портового надзора и пограничной охраны при входе в порт и получении разрешения на выход судна из порта. Служит для контроля за соблюдением судовладельцем требований Международной Конвенции ПДНВ-78 с поправками и КТМ Украины о минимальном составе экипажа судна.

7.2. Судовой журнал - официальный документ, отражающий в хронологической последовательности непрерывную деятельность судна во всех ее проявлениях. судовой журнал имеет важное юридическое значение в качестве одного из основных письменных доказательств в случае расследования аварий и происшествий с судном, а также при рассмотрении споров в суде и арбитраже. Выписки из судового журнала являются документальным подтверждением достоверности сведений, изложенных в морском протесте.

7.3. Машинный журнал - документ, в котором фиксируется работа судовой энергетической установки, поступающие в машинное отделение распоряжения в отношении реверсов, скорости судна, остановки машины и т.д. и исполнение этих команд. Машинный журнал, как и судовой, имеет

важное юридическое значение в качестве доказательства при расследовании аварий и происшествий с судном.

7.4. Журнал нефтяных операций выдается в соответствии с Международной Конвенцией по предотвращению загрязнения с судов МАРПОЛ-73/78.

7.5. Радиожурнал ведется по форме и в порядке, изложенном в Международном Регламенте радиосвязи.

7.6. Санитарный журнал ведется по форме и правилам, установленным Министерством транспорта Украины, согласованным с Министерством охраны здоровья Украины.

7.7. Журнал нефтяных операций - ведется в соответствии с требованиями Приложения I к МАРПОЛ-73/78.

7.8. Схема противопожарной защиты составляется в соответствии с требованиями СОЛАС-74/88.

7.9. Судовой план управления сбросом нефтепродуктов разрабатывается в соответствии с требованиями Приложения I к МАРПОЛ-73/78.

7.10. Судовой план управления сбросом мусора разрабатывается в соответствии с требованиями Приложения V к МАРПОЛ-73/78.

7.11. Судовое расписание по тревогам разрабатывается в соответствии с требованиями СОЛАС-74/88.

7.12. Судовое расписание по охране разрабатывается в соответствии с требованиями Главы XI-2 СОЛАС-74/88.

Помимо перечисленных выше судовых документов, на судах должны быть: свидетельства и сертификаты, удостоверяющие техническое состояние различных узлов, механизмов и деталей судна с точки зрения безопасности плавания и проведения грузовых работ, в частности, свидетельства на судовое электрооборудование, спасательные средства, световые и звуковые сигналы, об испытании и освидетельствовании грузоподъемных устройств и др., выдаваемые Регистром; судовые документы по навигационной части, предусмотренные Перечнем специализированных форм первичной учетной документации, применяемых на предприятиях и в организациях Минтранса Украины, судовые учетно-отчетные документы по технической эксплуатации в соответствии с Перечнем, утвержденным и введенным в действие Минтрансом Украины.

Документы должны находиться на судне в подлинниках, за исключением свидетельства о праве собственности на судно или судового билета, которые могут находиться на судне в копии, удостоверенной в нотариальном порядке.

Документы Регистра, подтверждающие выполнение требований Правил классификации и постройки морских судов, Правил по конвенционному оборудованию морских судов и Правил по предотвращению загрязнения с судов (конструкция и оборудование), теряют силу в следующих случаях:

- по истечении срока их действия;

- если судно, его механизмы, устройства, оборудование и снабжение не будут предъявлены к освидетельствованию в предусмотренный срок;
- после аварийного случая, если в порту, в который зайдет судно после аварийного случая, оно не будет предъявлено к освидетельствованию;
- после изменения снабжения, а также проведения без надзора Регистра ремонта или переоборудования на судоремонтных предприятиях тех частей, на которые распространяются требования Правил Регистра;
- при нарушении условий плавания, указанных в документах, выдаваемых на судно;
- при невыполнении условий или указаний, предъявленных Регистром.

Регистр может восстановить силу действия документов, если причины вызвавшие потерю этой силы, устранены.

Если по истечении срока действия документов, оформленных на основании Конвенции СОЛАС-74/88, судно не находится в порту, Свидетельства о безопасности (за исключением Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции) могут быть продлены посольством или консульством, Регистром или уполномоченными Правительством организациями или лицами на срок, необходимый для завершения рейса и возвращения в порт, но не более 5 месяцев.

Если по истечении срока действия документов, оформленных на основании Конвенции СОЛАС-74/88, судно находится в порту, Свидетельства о безопасности (за исключением Свидетельства грузового судна по конструкции) могут быть продлены Регистром на льготный срок до 1 месяца с даты истечения указанного в нем срока действия.

Продление срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции производится на тот же срок и на тех же условиях, на которых производится продление срока классификационного свидетельства.

Срок действия документов, оформленных на основании Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г. и выданных на срок до пяти лет, может быть продлен на 5 месяцев только после проведения освидетельствования.

Судовладельцы обязаны обеспечить суда следующими Международными конвенциями, резолюциями ММО и национальными нормативными документами:

- ***Конвенция СОЛАС-74/88*** (Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.) с поправками устанавливает всесторонний ряд минимальных стандартов по безопасной конструкции судов и основному оборудованию по безопасности (противопожарное, навигационное, спасательное и радиооборудование),

которое должно находиться на борту. СОЛАС также содержит эксплуатационные инструкции по порядку действий в случае аварии, предусматривает регулярные освидетельствования и выдачу свидетельств о соответствии;

- ***МАРПОЛ-73/78*** (Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная Протоколом 1978 г. к ней) с поправками содержит меры, направленные на предотвращение загрязнения, вызываемого как авариями, так и повседневной эксплуатацией;
- ***МППСС-72*** (Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г.) с поправками устанавливает основные правила движения судов, такие как право сохранять курс, безопасную скорость, действия во избежание столкновения, порядок действий, который следует соблюдать в зонах разделения, в узких каналах и при ограниченной видимости;
- ***Международная Конвенция по грузовой марке 1966 года*** устанавливает минимальную допустимую высоту надводного борта в соответствии с временем года и районом плавания судна;
- ***ПДНВ-78*** (Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с поправками) устанавливает требования по подготовке, дипломированию и квалификации для старшего командного состава, ответственного за несение вахты на палубе, в машинном отделении и радиорубке, а также рядового состава, входящего в состав вахты. Все эти моряки должны иметь дипломы, подтвержденные по единой форме. ПДНВ-78 с поправками определяет основные принципы, которые должны соблюдаться при несении вахты на палубе и в машинном отделении;
- ***ИАМСАР*** (Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию во время аварийных ситуаций на море). В нем содержится также указание для Правительств, желающих создать или усовершенствовать свои поисково-спасательные организации;
- ***Резолюция ММО А.741(18)*** - Международный Кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ);
- ***Резолюция ММО А.787(19)***. В ноябре 1995 года ММО на своей 19 Ассамблее приняла Резолюцию А.787(19) - Процедуры контроля судов государством порта. В этом документе подтверждается желание ММО обеспечить, чтобы суда всегда соответствовали стандартам безопасности на море и стандартам по предотвращению загрязнения, предписанным соответствующими конвенциями. Признается необходимость для государств порта при нахождении в их портах иностранных судов не только контролировать их соответствие стандартам по безопасности и предотвращению загрязнения, но

также и оценивать способность судовых экипажей выполнять свои обязанности в отношении эксплуатационных требований;

- Кодекс Торгового Мореплавания (КТМ) Украины;
- Устав службы на морских судах;
- Положение о расследовании аварийных морских происшествий;
- Положение о технической эксплуатации морского флота;
- Правила технической эксплуатации судов (ПТЭ-корпус, машина);
- Правила техники безопасности для морских судов (ПТБ);
- Правила противопожарной безопасности на морских судах (ППБ);
- Общие правила морских торговых и рыбных портов;
- Наставления по организации штурманской службы на морских судах Украины;
- Правила Морского Регистра Судоходства (МРС):
  - Классификации и постройки морских судов;
  - О грузовой марке морских судов;
  - По предотвращению загрязнения с судов (конструкция и оборудование);
  - По грузоподъемным устройствам морских судов;
  - По конвенционному оборудованию морских судов.

Журналы, предписанные Международной Конвенцией по предотвращению загрязнения с судов

Журнал нефтяных операций, журнал операций по сточным водам, журнал операций с мусором.

Записи в этих журналах могут контролироваться портовыми властями и другими компетентными органами. В случае предъявления претензий к судну по поводу загрязнения окружающей среды наличие своевременных и полных записей в журналы может помочь снять претензии.

Журналы, предписанные Компанией

Примерный перечень таких журналов, не ограничивающий возможность его дополнения, включает:

- ***Журнал обязательных периодических проверок противопожарных, аварийных и спасательных средств, имущества и снабжения.*** В Журнале содержится перечень предписанных процедур (например, контрольный запуск аварийного пожарного насоса), периодичность их выполнения и фактические даты выполнения процедуры с подписью ответственного лица; журналы рекомендуется вести по заведованиям; общий контроль за выполнением проверок

осуществляют капитан, старший помощник капитана и старший механик;

- ***Журнал тренировок и учений*** ведется старшим помощником капитана и старшим механиком; содержит планы проведения занятий, тренировок и учений по безопасности судна и защите окружающей среды с указанием темы, ответственного за проведение занятия или тренировки и фактической даты их проведения;
- ***Журнал инструктажа по технике безопасности***; в журнале указываются лица, получившие и проводившие инструктаж, их подписи, дата проведения и содержание (вид) инструктажа; контроль за надлежащим инструктажем по технике безопасности судового экипажа и временно пребывающих на судне по служебным обязанностям лиц осуществляют старший помощник капитана и старший механик по принадлежности;
- ***учетные журналы*** расхода и наличия сменно-запасных частей, учета технического состояния технических средств и судовых конструкций, учета наличия навигационных карт и пособий, учет выполнения работ по техническому обслуживанию и т.д.; эти журналы ведутся по заведованиям под общим контролем старшего помощника капитана и старшего механика;
- ***журналы распоряжений*** капитана и старшего механика по вахте;
- ***Журнал учета посторонних лиц;*** вахтенный помощник регистрирует всех посторонних лиц, прибывших на судно;
- ***Журнал замечаний и распоряжений проверяющих лиц***; в журнале делают записи о замечаниях и распоряжениях проверяющие и начальствующие лица при посещении ими судна;
- ***Журнал нефтяных операций***;
- ***Журнал техучебы:*** в Журнале делаются записи о проведенных занятиях по технической учебе с экипажем судна;
- ***Журнал грузовых операций*** ведется грузовым помощником;
- ***Журнал поправок компасов*** - ведется вахтенным помощником;
- ***Журнал поправок хронометра*** - ведется вахтенным помощником;
- ***Журнал предварительной прокладки*** - ведется вахтенным помощником;
- ***Журнал учета корректуры карт и пособий***; в журнале вахтенный помощник делает записи о выполненной корректуре карт и пособий с указанием документа, по которому выполнена корректура;
- ***Журнал учета инцидентов по охране судна и смены уровней охраны*** ведет офицер по охране судна по поручению капитана.

Примечание: Капитан судна может потребовать от подчиненных лиц ведения дополнительных журналов, отражающих деятельность судна и судового экипажа.

7.9. Подготовка экипажа судна к проверке, осуществляемой Компанией

Экипаж судна должен быть подготовлен к проводимым Компанией внутренним аудиторским проверкам. Проводятся они в целях приближения практической деятельности судна к международным стандартам.

Поэтому качественная подготовка экипажа судна к выполнению рейсов в период стоянки в портах и всесторонняя проверка Компанией готовности его к плаванию является одним из главных и эффективных мер по предупреждению аварийности.

Ответственность за качество проведения подготовки судна к рейсу возлагается Компанией на капитана. Роль экипажа сводится к поддержанию "конвенционности" судна, к обеспечению работоспособности судовых механизмов, устройств и систем, к выполнению производственных процессов при транспортировке груза. Каждый из членов экипажа несет конкурентную профессиональную нагрузку. При появлении новых людей всегда требуется время, чтобы они притерлись к основной команде. Качество работы судового экипажа определяется профессионализмом каждого из его членов.

Компания проводит внутренние аудиторские проверки по схеме:

- внешний осмотр судна;
- проверка судовых документов;
- проверка правильности загрузки судна;
- ознакомление с записями в судовом, машинном, радио журналах, журналах техсостояния, нефтяных операций, с документами аварийной папки, с результатами подготовки экипажа к борьбе за живучесть;
- проверка наличия на судне откорректированных карт и пособий, нормативных и руководящих документов по безопасности мореплавания и технической эксплуатации;
- проверка укомплектованности судна сигнальными средствами, навигационным оборудованием, в соответствии с требованиями Правил по конвенционному оборудованию морских судов;
- обход судна в целях проверки исправности устройств и механизмов, наличия и исправности аварийного, противопожарного и других видов снабжения;
- проверка подготовки личного состава к борьбе за живучесть и проведение судовых тревог.

Перед аудиторской проверкой судна капитан проводит совещание со старшим судовым комсоставом, предупреждает о предстоящей проверке, подчеркивает необходимость профессионально-делового и добросовестного отношения к ее проведению, заслушивает доклады начальников служб о готовности экипажа к проведению проверки судна, совместно с ними делает

обход по судну, путем контрольных вопросов убеждается в действительной подготовленности экипажа.

Подготовка к проверке проводится через начальников судовых служб. Узловыми моментами такой подготовки должны стать:

- личная проверка состояния главных судовых журналов - судового, машинного (электромеханического), радио; проверка правильности их ведения, наличие подписей контролирующих лиц;
- проверка наличия на штатных местах и состояния расписаний по судовым тревогам; необходимо убедиться, что расписания охватывают конкретные фамилии всех членов экипажа без исключения и четко расписывают обязанности каждого из них при всех видах тревог. В расписании должны быть также указаны фамилии начальствующих лиц - командиров спасательных шлюпок, начальников и старших в аварийных партиях, их заместителей;
- путем опроса каждого из подчиненных членов экипажа установить четкость знания ими сигналов, подаваемых при общесудовых тревогах, а также знание ими своих обязанностей и начальствующих лиц. Особое внимание следует обратить на новых членов экипажа, зачисленных на судно недавно. При возможности очень полезно убедиться, что члены команды знают свои обязанности не только теоретически, на словах, но могут и продемонстрировать свои действия конкретно. Рекомендуется также проверить работоспособность судовой аварийной сигнализации;
- проверить закрепленные за членами экипажа индивидуальные спасательные средства противопожарной защиты, их наличие, состояние и условия хранения;
- убедиться, что все члены экипажа умеют правильно пользоваться этими средствами. По возможности, полезно проверить также умение и четкость работы расписанных членов экипажа с устройствами спуска спасательных средств коллективного пользования;
- проверить наличие и состояние знаков, указателей, надписей и других видов маркировки (в первую очередь относящихся к аварийным ситуациям); проверить знание членами экипажа значения этих указателей, знание основных и запасных путей передвижения людей по судну в аварийных ситуациях и убедиться в реальной доступности этих путей;
- проверить правильность действий судовых специалистов при переходе с одного режима управления на другой, в частности:
    1) с дистанционного управления главным двигателем с мостика на прямое управление им из машинного отделения, при переключении управления рулевым приводом с мостика на управление им из румпельного отделения;

2) при переключении управления с авторулевого на ручное управление;
3) при переключении электропитания на аварийные источники и убедиться при этом в нормальном срабатывании соответствующих систем сигнализации;

- обязать судовых специалистов проверить состояние технической документации (техпаспортов, формуляров и т.п.), наличие откорректированных карт и пособий, соответствующих району работы судна;
- проверить состояние имеющихся на судне средств автоматической подачи сигналов бедствия.

Все вышеперечисленные позиции подготовки к проверке непосредственно связаны с готовностью экипажа к действиям в аварийных ситуациях.

Естественно, что при проверке готовности своих подчиненных начальники служб должны потребовать, чтобы они навели в подведомственных помещениях должный порядок и чистоту.

О завершении подготовки начальники служб докладывают капитану.

В перечень документов, проверяемых на судне при внутренних аудиторских проверках, входят судовые свидетельства, которые находятся на судне под ответственностью капитана. Поэтому капитан должен четко знать состояние этих документов, поскольку именно он является фактическим лицом, ответственным за их состояние. Поэтому никогда не будет лишним проверить состояние свидетельств еще перед выходом в рейс и сопоставить сроки их действия с продолжительностью предстоящего плавания и с теми возможными условиями, в которых судно может оказаться на момент истечения сроков действия этих документов. В предвидении таких случаев от судовладельца или оператора необходимо получить подробные указания о том, где, когда и какой признанной организацией будет выполнено очередное освидетельствование судна с целью продления сроков действия свидетельств.

Аудиторской проверке подлежат также и эксплуатационные документы:

1) Журнал нефтяных операций;
2) Журнал грузовых операций;
3) судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью;
4) информация об остойчивости;
5) папка с актами освидетельствований;
6) Журнал замечаний.

Очень большое значение имеет состояние предъявленных для проверки журналов нефтяных и грузовых операций, плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Эти документы являются предметом пристального внимания проверяющих.

Проверке подлежат также и классификационные документы. К ним относятся дипломы, подтверждающие квалификационную пригодность моряков, документы медицинских освидетельствований, подтверждающих их физическую пригодность для работы на морских судах в занимаемых должностях. Отсутствие или просроченные сроки действия квалификационных документов расцениваются как серьезное несоответствие, отнесенное к перечню причин, могущих стать основанием для задержания судна в порту проверки.

Компания при проведении внутренних аудиторских проверок уделяет первостепенное внимание проверке конвенционных положений имеющих самое непосредственное отношение к обеспечению безопасности судна и людей на его борту, а также предотвращению загрязнения среды, т.е. требования по обеспечению:

1) плавучести и остойчивости судна;
2) противопожарной безопасности судна и экипажа;
3) наличия и надлежащего состояния спасательных средств;
4) средствами навигации и связи;
5) предотвращения загрязнения окружающей среды нефтью и вредными веществами.

Международные конвенции выделяют целый ряд устройств судна, в отношении которых экипажу требуется проводить осмотры, проверки, испытания, учения с соответствующими записями в судовом, машинном журналах, журналах судовой радиостанции и журнале проведения операций. Все они также попадают под внутреннюю аудиторскую проверку берегового персонала Компании, требующего от экипажей подчиненных судов безусловного выполнения предписаний международных стандартов по безопасности и предотвращению загрязнения моря - Конвенции СОЛАС-74/88 Глава II-2 "Пожарная защита и меры противопожарной безопасности", Глава III "Спасательные средства и устройства"; "Международного Кодекса по спасательным средствам" (ЛСА Код) и Циркуляционного письма ММО MSC/circ 850 от 13 мая 1998 года "Руководство по техническому обслуживанию, ремонту и инспекциям противопожарных систем и средств".

1. Перед каждым выходом в море в судовом журнале регистрируется крен, осадка носом и кормой, метацентрическая высота и ее соответствие допустимым значениям.
2. Ежедневно в море с записью в соответствующих журналах:
   - испытывается резервный источник энергии судовых средств связи;
   - проверяется состояние аккумуляторных батарей судовых средств связи;
   - проверяется исправность средств автоматического оповещения о приеме сигналов бедствия;
   - испытываются резервные средства связи;

- проводится необходимая профилактика и ремонт средств связи;
- весь радиообмен в отношении бедствия, срочности, безопасности документируется;
- проверяются в работе все водонепроницаемые двери в главных поперечных переборках, которыми пользуются в море;
- при наличии палубного груза проверяется надежность его крепления;
- проводится проверка работоспособности и готовности пожарной сигнализации;
- все противопожарные системы и средства должны в любое время быть в хорошем рабочем состоянии и готовыми к немедленному использованию, пока судно находится в эксплуатации. Если какая-либо противопожарная система находится в ремонте, следует использовать подходящие меры и устройства, чтобы не допустить снижения уровня безопасности.

3. Еженедельно с записью в соответствующих журналах:
   - производится проверка стационарной и переносной радиоаппаратуры и аккумуляторных батарей спасательных средств, их подзарядка в случае необходимости, проверка и обкатка двигателей спасательных шлюпок, проверка спусковых устройств;
   - производится проверка всех водонепроницаемых дверей и относящихся к ним механизмов и индикаторов, всех клапанов (их маркировки), необходимых для обеспечения водонепроницаемости отсека и с целью управления перетока воды во время аварий для спрямления судна;
   - испытания и проверка спасательных средств с целью поддержания их в постоянной готовности к использованию.

Еженедельные инспекции должны проводиться, чтобы убедиться в том, что:

- все системы громкоговорящей связи и системы общесудовой аварийно-предупредительной сигнализации функционируют надлежащим образом;
- баллоны дыхательных аппаратов не травят воздух.

4. Ежемесячно проводятся и регистрируются в судовом журнале:
   - учения на судне по борьбе с пожаром и по оставлению судна. Радиоаппаратура спасательных средств и радиоаппаратура переносная демонстрируется членам экипажа в ходе учения по оставлению судна;
   - испытание всего аварийного освещения;
   - все спасательные средства, включая снабжение спасательных и дежурных шлюпок;
   - осматривается и проверяется компрессор (при его наличии на судне) для зарядки баллонов автономных дыхательных аппаратов.

Ежемесячные инспекции должны проводиться, чтобы убедиться в том, что:

- все снаряжение пожарных, огнетушители, пожарные краны, шланги и стволы находятся на своих местах в надлежащем состоянии;
- все запорные краны стационарных противопожарных систем находятся в надлежащем открытом или закрытом состоянии; сплинкерные системы с сухими трубопроводами имеют соответствующее давление, указываемое манометрами;
- напорные танки сплинкерных систем заполнены до соответствующего уровня, указываемого водомерными стеклами;
- все насосы сплинкерных систем срабатывают автоматически при снижении давления в системах;
- все пожарные насосы проверены в работе;
- все стационарные газовые установки пожаротушения не имеют утечек.

5. Один раз в три месяца с записью в соответствующих журналах всех обстоятельств и результатов проверок и испытаний, выявленных дефектах и проведенных профилактических и ремонтных работ:

- проводятся испытания и проверки аварийного привода руля, включая управление рулем из румпельного отделения и работу альтернативных линий энергоснабжения;
- проводятся учения по аварийному управлению рулем с целью отработки действий по управлению судном в аварийной ситуации Учения включают управление непосредственно из румпельного отделения, проверку линий связи с ходовым мостиком, а также, где это применимо, работу других источников энергоснабжения;
- каждая спасательная и дежурная шлюпка с командой по судовому расписанию должна спускаться на воду и маневрировать на ходу;
- проводится проверка извещательной пожарной сигнализации.

Ежеквартальные инспекции должны проводиться, чтобы убедиться в том, что:

- вся автоматическая аварийно-предупредительная сигнализация сплинкерных систем проверяется, используя проверочные краны каждой секции;
- международное береговое соединение находится в надлежащем состоянии;
- кладовые с противопожарным оборудованием имеют надлежащий перечень хранящегося имущества, и все оборудование находится в надлежащем состоянии;

- все противопожарные двери и заслонки испытываются управлением с мест из установки;
- все соединения баллонов с CO_2 для коротышей системы распределения подачи газа должны быть проверены на герметичность в месте соединения со стационарными установками пожаротушения;

– проводится проверка аварийного дизель-генератора, включая проверку автоматического пуска;
– всеми лицами командного состава судна производится отработка навыков, связанных с эксплуатацией или обслуживанием рулевого привода, других рулевых систем, а также порядка перехода с одной системы на другую.

6. Ежегодно с выдачей на судно соответствующих документов, предъявляемых к проверке, производится:
   – освидетельствование надувных дежурных шлюпок, надувных спасательных плотов и жилетов и гидростатических разобщающих устройств на одобренных Администрацией станциях обслуживания. На этих же станциях должен производиться ремонт надувных спасательных средств. Срок освидетельствования может быть продлен Администрацией до 17 месяцев;
   – осмотры и испытания огнетушителей;
   – проверка состояния девиации магнитного компаса и радиодевиации;
   – проверка и испытание аварийных буев-указателей местоположения с заменой в необходимых случаях их источников энергии. Срок проверок и испытаний может быть продлен до 17 месяцев;
   – системы обнаружения пожара проверяются на надлежащую работу, соответственно;
   – все противопожарные двери и заслонки испытываются дистанционным управлением;
   – все стационарные системы пожаротушения на основе пены и распыленной воды проверяются на работоспособность;
   – все доступные компоненты стационарных систем пожаротушения осматриваются на предмет надлежащего их состояния;
   – все пожарные насосы, включая насосы сплинкерных систем, проверяются водой на надлежащее давление и производительность;
   – все пожарные краны проверяются на работу;
   – все системы заполненные антифризом, проверяются в отношении плотности жидкости;
   – соединения сплинкерной системы с судовой пожарной магистралью проверяются на работу;

- все пожарные шланги проверяются водой;
- системы зарядки баллонов для дыхательных аппаратов проверяются на качество воздуха;
- управляющие клапаны стационарных систем пожаротушения должны быть вскрыты для проверки;
- трубопроводы газовых систем пожаротушения должны быть продуты сжатым воздухом.

По меньшей мере один раз в пять лет должны проводиться гидростатические испытания всех баллонов дыхательных аппаратов.

7. Через промежуток времени, не превышающий 30 месяцев, лопари, используемые в спусковых устройствах спасательных средств, должны переворачиваться (коренной конец становится ходовым).
8. До выхода из порта навесные двери, съемные листы, иллюминаторы, лацпорты, грузовые и другие отверстия, которые во время плавания должны быть закрытыми, закрываются с фиксацией времени их закрытия (открытия) в судовом журнале. Если открытие (закрытие) происходит автоматически, одновременно со срабатыванием сигнализации, то в этом необходимо убедиться визуально.
9. Водонепроницаемые двери с приводом от источника энергии, если это вызывается эксплуатационными особенностями, могут быть открытыми в рейсе, однако в условиях плавания с повышенной степенью риска они должны быть закрытыми.
10. Не более, чем за 12 часов до отхода из порта и до захода в порт производятся с записью в судовой журнал следующие проверки и испытания:
    - главного рулевого привода;
    - вспомогательного рулевого привода;
    - систем дистанционного управления рулевым приводом;
    - поста управления рулем на ходовом мостике;
    - аварийного питания рулевого привода;
    - указателей углового положения руля;
    - аварийно-предупредительной сигнализации рулевого управления;
    - автоматических отключений устройств и другого автоматического оборудования рулевого управления;
    - всех средств и линий внутренней связи на судне, средств сигнализации и контроля;
    - запасных генераторов в период, достаточный для проверки надежности их работы, устойчивой температуры и давлений;
    - аккумуляторных батарей для аварийного освещения и резервного питания всех судовых систем, приборов и устройств;
    - главного двигателя на работу вперед и назад.

11. При подходе к 12-ти мильной зоне порта (территориальных вод прибрежного государства) закрываются и пломбируются отливные клапана осушительных систем; емкости для мусора и пищевых отходов опорожняются, проходят санобработку и пломбируются.
12. На ходу и на стоянке автоматическая система сигнализации обнаружения пожара и пожаротушения должна быть всегда готова к немедленному срабатыванию и приводится в действие без какого-либо вмешательства экипажа.
13. Судно в море должно иметь закрытыми все клапана на балластной системе и на системе сдачи загрязненных вод на береговые приемные сооружения. Время закрытия (открытия) этих клапанов фиксируется в машинном журнале. Запирающие устройства на клапанах и органах управления должны находиться под контролем ответственного лица комсостава.

    На судне должны быть вывешены следующие предупреждения:
    - в отделении грузовых насосов у пульта дистанционного управления насосами, клапанами и устройствами замера груза на видном месте о запрещении сброса груза и водяных грузосодержащих смесей в море и о наказании за такой сброс в соответствии с действующим законодательством;
    - в местах где курение запрещено;
    - в радиорубке о запрете работы передатчиков при погрузке (выгрузке) легковоспламеняющихся грузов;
    - у трапа о судовом распорядке и предупреждениях на текущий период.
14. В доступных для экипажа местах на судне должны быть вывешены схемы и планы, ясно показывающие систему общего расположения всей противопожарной защиты судна.

Вместо схем может использоваться буклет, один экземпляр которого (на государственном и английском языках) с инструкциями по техническому обслуживанию и применению всех судовых средств и установок тушения пожара и ограничения его распространения, должен находиться в отдельной папке, хранящейся в легкодоступном месте.

Второй комплект схем или второй экземпляр буклета на государственном и английском языках, предназначенный для пользования береговой пожарной командой, должен постоянно находиться в отчетливо обозначенном брызгозащищенном укрытии, расположенном снаружи надстройки.

Место хранения документации отмечается соответствующим символом, расписания по тревогам должны вывешиваться на мостике, в машинном отделении, в каютах и других жилых помещениях.

Вблизи спасательных средств и их органов управления должны быть четко нанесены символы, видимые при аварийном освещении (условные знаки, обозначения, указатели и др.), каждое место в спасательной шлюпке

должно быть четко обозначено. Спасательные и дежурные шлюпки, а также контейнеры плотов должны иметь необходимую маркировку, а размещенная в них пиротехника должна иметь указания на сроки годности.

Руководство по тренировке со спасательными средствами и устройствами должно быть помещено в каждой каюте и комнате отдыха, столовой команды и кают-компании.

На ходовом мостике должны быть вывешены:

- краткая инструкция по эксплуатации с блок-схемой, показывающей порядок переключения системы дистанционного управления рулевым приводом и силовых агрегатов рулевого привода;
- таблица спасательных сигналов. Она может вывешиваться, но всегда должна быть под рукой вахтенного помощника;
- информация о маневренных характеристиках судна с наличием кривой циркуляции и маркировкой предупреждения о том, что маневренные характеристики могут отличаться от фактических при изменениях внешних условий, состояния корпуса и нагрузки судна;
- таблица девиации компаса и радиодевиации.

Береговой персонал Компании при проверке судов особое внимание уделяет контролю за выполнением требований техники безопасности при производстве всех судовых работ, особенно огневых работ на высоте и за бортом.

В судовой журнал должны заноситься подробно обстоятельства и причины всех несчастных случаев на борту судна, причины, по которым капитан судна не последовал на помощь людям, терпящим бедствие вне его судна.

Информация об опасном льде, опасных обломках судов, других опасностях для судоходства или о тропическом шторме, обледенении, ветре более 25 м/с, о которых не были получены извещения, предупреждения, должны быть переданы судном по радио всем судам и ближайшей береговой радиостанции.

В случае аварийного разлива или сброса, утечки, выбрасывании за борт судна нефти, нефтепродуктов, опасных грузов, в случае аварии судна или выхода из строя судового оборудования если это угрожает безопасности проходящих судов или окружающей среде прибрежного государства, необходимо сообщать требуемую информацию в соответствии с инструкцией Компании касательно аварийных и особо важных сообщений с судов.

Безусловное исполнение вышеперечисленного входит в функциональные обязанности судового экипажа.

Компания обращает внимание капитана судна и ответственных лиц берегового персонала, что вышеперечисленное в ряду других мер является основанием подтверждения качества услуг, оказываемых судовладельцем в рамках транспортного процесса на море и частью ее политики управления безопасной эксплуатацией, приверженность которой Компания демонстрирует, соблюдая Резолюции ММО и не противясь и не препятствуя проверке

своего судна представителями Администрации флага судна и властями иностранных портов.

7.10. Сертификация, освидетельствование и контроль, осуществляемые на судне

Судно должно эксплуатироваться Компанией, получившей "Документ о соответствии". Этот документ выдается после прохождения первоначального освидетельствования СУБ на соответствие требованиям МКУБ и получения объективных доказательств этому.

Действие "Документа о соответствии" распространяется только на типы судов, которые были предъявлены Компанией к первоначальному освидетельствованию. Срок действия "Документа о соответствии" - 5 лет при условии ежегодного подтверждения. Копия такого документа должна находиться на судне для того, чтобы капитан, по требованию, мог предъявить его для проверки Администрации или организации, признанной ею.

Свидетельство, именуемое "Свидетельством об управлении безопасностью", должно выдаваться судну Регистром Судоходства Украины. При освидетельствовании судна проверяется наличие действующего "Документа о соответствии" Компании для данного типа судна. Регистр Судоходства Украины, выдавая Свидетельство, должен убедиться, что Компания и ее управление на судне действуют в соответствии с одобренной СУБ.

"Свидетельство об управлении безопасностью" выдается на судно после завершения первоначального освидетельствования судовой СУБ на соответствие требованиям МКУБ и получения объективных доказательств этого. Срок действия "Свидетельства об управлении безопасностью" - 5 лет при условии его подтверждения между вторым и третьим годами действия.

Надзор за сертифицированной СУБ осуществляется в течение всего срока действия "Документа о соответствии" Компании и "Свидетельства об управлении безопасностью". Классификационное общество должно периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой следующим образом:

Плановый:

- периодическое освидетельствование Компании (ежегодно);
- промежуточное освидетельствование судна (между вторым и третьим годами срока действия "Свидетельства об управлении безопасностью";
- возобновляющее освидетельствование (для возобновления "Документа о соответствии" Компании и "Свидетельства об управлении безопасностью").

Внеплановый:

- дополнительной освидетельствование при необходимости.

Помимо этого Портнадзор службы капитана морского порта, как организация признанная Администрацией, при проверках судна Компании в отношении выполнения им требований Международных конвенций, постоянно уведомляет капитана о степени обученности и подготовленности его экипажа.

Основываясь на расширяющейся практике контроля иностранных судов государствами порта, учитывая положительные результаты контроля и тот факт, что через региональные соглашения контроль судов уже практикуется значительным числом стран, роль региональных соглашений о взаимопонимании по контролю судов государствами порта весьма значительна. Важность этих документов заключается прежде всего в том, что в них впервые изложены принципы создания гармонизированной системы взаимодействия между государствами флага, в вопросах контроля судов, в том числе создания межнациональных схем обмена информацией, относящихся как к результатам инспекций, так и к случаям нарушения конвенционных требований при нахождении судов в море.

В ноябре 1995 года ММО на своей 19 Ассамблее приняла Резолюцию А.787(19) "Процедуры контроля судов государством порта". В этом документе подтверждается желание ММО обеспечить, чтобы суда всегда соответствовали стандартам безопасности на море и стандартам по предотвращению загрязнения, подписанным соответствующими конвенциями. В ней признается необходимость для государств порта, при нахождении в их портах иностранных судов, не только контролировать их соответствие стандартам по безопасности и предотвращению загрязнения, но также и оценивать способность судовых экипажей выполнять свои обязанности в отношении эксплуатационных требований.

Если сама Резолюция А.787(19) устанавливает статус контроля судов, их технического обслуживания, то приложение к ней - "Процедуры контроля судов государством порта" является руководством для действия при выполнении контроля. В "Процедурах контроля судов государством порта" использованы все главные принципы и положения, содержащиеся в региональных соглашениях.

"Процедуры контроля судов государством порта" - это основной документ, регламентирующий цели и правила проведения инспекций судов. В нём подробно оговорены взаимоотношения инспекторов и экипажа, проверка информации, обмен информацией, реагирование государств флага.

Хотя этот документ построен так, что почти все содержащиеся в нем указания адресованы к одной стороне - инспекторам, он не менее важен и для другой стороны - для самих проверяемых судов.

Внимательное ознакомление с содержанием "Процедур контроля судов государством порта" позволит администрации судна получить достаточно подробные ответы на вопросы типа: "Что может быть проверено?", "Как будет проверяться?", "Что можно ожидать в результате проверки?" и т.п. и осуществить предупредительные меры. Поэтому документ "Процедуры кон-

троля судов государством порта" должен быть обязательной настольной книгой на каждом судне, а ее содержание необходимо обновлять в памяти перед каждым заходом в порт.

Для достижения необходимого взаимопонимания предписывается использовать английский язык. Не следует забывать, что в процессе проверки инспектор может общаться не только с капитаном и командным составом, но и с отдельными членами экипажа. Это входит в содержание инспекции. На судне для этого необходимо иметь издания основных конвенций с русско-английским текстом. При общении с инспектором не следует переживать за плохое произношение и другие недостатки в использовании английского языка, т.к. далеко не все инспекторы сами владеют английским языком безукоризненно. В этом деле очень помогает то, что общение происходит между специалистами.

Необходимо понимать, что целью проверки является не желание "поймать" судно на невыполнении тех или иных требований, а добиться, чтобы риск работы на этом судне был сведен к минимуму, и, чтобы оно стало более безопасным в эксплуатации для экипажа.

"Процедуры контроля судов государством порта" - это действенный рычаг, заставляющий судовладельца лучшим образом исполнять предписанные требования по обеспечению безопасности на море.

Проверки могут предприниматься на основании:

- инициативы стороны;
- просьбы или информации о судне, полученной от другой стороны;
- информации о судне, представленной членом или членами экипажа, профессиональным органом, ассоциацией, профессиональным союзом или любым другим заинтересованным лицом.

Согласно "Применяемым Конвенциям" иностранные суда подвергаются контролю государством порта, включая посещение, проверку меры по устранению недостатков и возможное задержание, который осуществляется только инспекторами, надлежащим образом уполномоченными государством порта. Такие полномочия могут представляться им на постоянной основе или специально от случая к случаю.

Если судно необоснованно задержано или его отход необоснованно отсрочен, оно имеет право на возмещение любых понесенных в связи с этим убытков.

Как правило, судно задерживается, если корпус, механизмы, оборудование и снабжение такое, как спасательные средства, радиооборудование, противопожарное оборудование, оборудование для предотвращения загрязнения или эксплуатационная безопасность в значительной степени не отвечают стандартам, требуемым "Применяемыми Конвенциями", или если судно не соответствует документу о безопасном составе экипажа, в частности в результате:

- отсутствия основного оборудования и снабжения или неприятия мер, требуемых конвенциями;
- несоответствия имеющегося оборудования и снабжения или предусмотренных мер соответствующим техническим требованиям конвенций;
- значительного ухудшения состояния судна или его оборудования и снабжения вследствие, например, неудовлетворительного техобслуживания;
- недостаточности навыков экипажа в эксплуатации судна или незнании им важнейших эксплуатационных процедур;
- недостаточности укомплектования экипажем или недостаточности дипломирования моряков.

Если эти очевидные факторы, взятые вместе или в отдельности, делают судно немореходным и создают опасность для судна или жизни находящихся на нем людей, либо представляют чрезмерную угрозу причинения ущерба морской среде в случае получения им разрешения на выход в море, его следует считать не соответствующим стандартам безопасности.

Отсутствие действительных свидетельств, требуемых соответствующими конвенциями, является первым признаком того, что судно не соответствует стандартам и служит основанием для принятия решения о немедленном задержании судна и его проверке. Информация о том, что судно не соответствует стандартам и задерживается, должна предоставляться властям государства порта членам экипажа, профсоюзам, ассоциациям, любым другим лицам, заинтересованным в безопасности судна, его экипажа или защите морской среды.

Власти государства порта должны обеспечить, чтобы по завершении проверки капитану судна был представлен документ, содержащий результаты проверки, а также перечень мер по исправлению недостатков, которые должны быть приняты капитаном, собственником или оператором судна.

В случае задержания судна уведомляется Администрация государства флага и ММО. По получении доклада о предполагаемых недостатках или о предполагаемом нарушении положений, касающихся сброса, Администрация государства флага должна как можно скорее информировать представившую доклад Сторону о незамедлительных мерах, принятых в отношении предполагаемых недостатков. После принятия таких мер эта Сторона и ММО должны быть информированы об их результатах.

Организация ММО детально анализирует поступление докладов о недостатках и определяет меры, которые могут быть необходимы для обеспечения последовательного и эффективного применения документов ММО на судах.

Контролю подвергаются суда всех государств независимо от того, являются они участниками указанных конвенций или нет. Следует учитывать, что контроль за судами иностранных государств в портах США осуществля-

ется в соответствии с "Законом о безопасности портов и танкеров" 1978 года. Этот закон допускает отступление от общепринятых международных норм контроля за иностранными судами в своих территориальных водах и портах и намного превышает действующие международные нормы.

Исходя из вышеперечисленного, в целях избежания задержки судна и штрафных санкций при осуществлении процедуры контроля государством порта Компания требует от капитана судна строго придерживаться правил и условий осуществления предпринимательской деятельности на водном транспорте обслуживание, обеспечение безопасности судоходства, незагрязнения окружающей среды.

Накануне вступления в силу МКУБ, Объединенный комитет страховщиков судов 27 мая 1998 года в Лондоне принял Руководство по урегулированию требований в связи с МКУБ. Согласно Руководству, страховщики дополнительно к тем документам, которые должны обычно предоставляться, будут требовать предоставления копии текущего Свидетельства об управлении безопасностью, документа о соответствии, а также заявления назначенного лица о том, что все основные требования Кодекса, контроль за соблюдением которых на него был возложен, были выполнены в соответствии с МКУБ.

8. ПРОЦЕДУРЫ ДЕЙСТВИЙ ЭКИПАЖА В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ СИТУАЦИЯХ

PROCEDURES OF CREW ACTIONS IN EXTREME SITUATIONS

8.1. Введение

В экстремальных ситуациях дальнейшее развитие событий и успех в ликвидации их причин и последствий во многом зависит от правильности первоначальных действий лица, имеющего полномочия принимать решения.

Зачастую бремя принятия таких решений падает не на самого опытного командира, каким является капитан, а на вахтенного помощника капитана. Хорошо еще, если на вахте окажется старший помощник капитана. И порой, из-за неправильных первоначальных действий и решений, еще до принятия командования капитаном на себя, выход из экстремальной ситуации обречен на неудачу. А множество ситуаций и для капитана окажутся непривычными, и принимать решение и командовать в таких ситуациях капитану придется впервые.

Поэтому представляется актуальным разработка перечня необходимых действий (процедур) первого момента в соответствии со стандартами МКУБ для различных сложных ситуаций. Такие перечни процедур, хотя и не предполагают полностью сформировать умение правильно реагировать на те или иные вводные, но помогают выработать необходимые навыки в принятии правильных решений, особенно если на судне будут проводиться регулярные занятия и тренировки по действиям в сложных и экстремальных условиях.

Эти процедуры носят нормативно-рекомендательный характер, но, ни в коей мере не являются стереотипом. Экстремальные ситуации, особенно в море, чреваты неожиданными изменениями и поворотами и, поэтому, любой стереотип, алгоритм здесь неприемлем.

Стереотипные действия могут привести к усложнению ситуации и не позволят принять правильное решение при неожиданном, непривычном повороте событий.

Процедуры являются как бы скелетным перечнем действий, которые в конкретных случаях могут дополняться и изменяться, в зависимости от корректировки СУБ, особенностей судна, имеющегося личного опыта капитана, фактической обстановки и т.п. Они могут также служить примером для создания перечня действий и для других ситуаций.

Чрезвычайные ситуации - возникновение непредвиденных экстремальных условий, которые могут привести к катастрофе или аварии и требующих для их ликвидации экстренных мер, максимального напряжения сил, мобилизации всех материальных и моральных возможностей персонала.

Аварийная ситуация - обстоятельства, которые могут привести к:

- очень серьезным авариям, т.е. влекущим полную гибель судна, гибель человека или серьезное загрязнение (разлив жидкости 50 т и более);
- серьезные аварии - пожар, взрыв, столкновение, посадка на грунт, навал, погодное повреждение, ледовое повреждение, трещина в корпусе или подозреваемый дефект в корпусе, или повреждение конструкции, приведшее к потере мореходности судна, такое как подводная пробоина, поломка главных двигателей, значительное повреждение жилых помещений и т.п. или загрязнения, или поломка, потребовавшая буксировки или помощи берега;
- менее серьезные аварии - аварии с судами, не классифицируемые как "очень серьезные аварии" или "серьезные аварии".

8.2. Штаб чрезвычайных ситуаций

Для организации эффективной работы по ликвидации чрезвычайных ситуаций и их последствий приказом первого Руководителя Компании создается штаб чрезвычайных ситуаций (в дальнейшем Штаб). Назначается руководитель штаба. Членами Штаба являются наиболее квалифицированные ответственные работники Компании, обладающие большим опытом и знаниями по своей специализации:

- Заместитель первого руководителя Компании по флоту;
- Капитан-наставник;
- Механик-наставник;
- Юрист.

При необходимости руководитель Штаба может привлекать к работе Штаба любых других специалистов.

Штаб является главным руководящим органом при ликвидации чрезвычайных ситуаций и их последствий.

Каждый член Штаба должен принимать незамедлительное решение по своей специализации при получении первичной информации о возникновении чрезвычайных ситуаций, а также хорошо знать содержание Планов действия судна и Компании в чрезвычайных ситуациях, которые всегда должны находиться в местах сбора Штаба. Члены Штаба - владельцы мобильных телефонов должны иметь при себе аппараты полностью готовые к действию. Все члены Штабы аварийных ситуаций должны оставлять информацию о месте их возможного нахождения в случае их отсутствия в офисе.

В штабе хранятся следующие документы:

- Планы действий судов в чрезвычайных ситуациях
- Судовые расписания по тревогам
- Судовые оперативные планы по борьбе за живучесть
- Судовые Аварийные папки (SOLAS TRAINING MANUAL для Компании и для судна)

- Судовые планы чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (SOPEP)
- Наставления по предотвращению загрязнения с судов
- Руководства по оставлению судна
- Резолюция ММО А.849(20)
- Резолюция ММО А.851(20)
- Коллекция навигационных карт и пособий

Все процедуры по организации работы Компании при чрезвычайных ситуациях на море выполняются после:

- получения сообщения от судна Компании о сложившейся на нем чрезвычайных ситуаций;
- оповещения должностных лиц развертываемого Штаба чрезвычайных ситуаций.

Обязанности Штаба чрезвычайных ситуаций:

1) уточнение обстановки в районе происшествия чрезвычайной ситуации:
- состояние судна и экипажа;
- погодные условия в районе происшествия (чрезвычайной ситуации);
- наличия сил и средств в районе происшествия чрезвычайной ситуации и способность их оказать помощь судну или оказать влияние на развитие чрезвычайной ситуации;
- необходимость оказания помощи судну и силы и средства (по мнению капитана), которые нужно привлечь к оказанию помощи;

2) производство расчетов для:
- прогнозирования развития чрезвычайной ситуации;
- подготовки рекомендаций по борьбе за живучесть судна с учетом его конструктивных особенностей;
- определения состава необходимых морских сил и средств для оказания помощи судну;
- определения необходимости привлечения береговых сил и средств для оказания помощи судну;
- установление и поддержание непрерывной связи с судном, нуждающимся в помощи;
- оповещение и поддержание связи со Спасательным координационным центром (RCC);
- выработка рекомендаций для капитана судна, нуждающегося в помощи; ведение переговоров с взаимодействующими организациями о выделении сил и средств для оказания помощи судну;
- оформление и подача гарантийных писем или заявок для выделения и направления выделенных сил и средств в район чрезвычайной ситуации;

- обработка всей информации по АС и подготовка донесений установленной формы в морскую Администрацию государства флага;
- производство и оформление необходимых юридических действий для защиты интересов судовладельца;
- координация действий выделенных сил и средств;
- контроль выполнения капитаном судна рекомендаций, выработанных Штабом.

Если чрезвычайная ситуация сложилась в базовом порту, то:

1) анализ и руководство аварийно-спасательными операциями;
2) выполнение необходимых расчетов и подготовка рекомендаций по борьбе за живучесть судна с учетом его конструктивных особенностей;
3) разработка рекомендаций капитану аварийного судна по:
   борьбе с пожаром;
   борьбе с водой;
   борьбе с загазованностью;
   использованию индивидуальных средств защиты, локализации пожаров;
   обеспечению безопасности экипажа в период аварийных работ;
   подготовка необходимых документов по защите экипажа в период аварийных работ;
   подготовка необходимых документов по защите имущественных интересов судовладельца.
4) ведение «Журнала Штаба по чрезвычайным ситуациям».

8.3. План действий судна в чрезвычайных ситуациях

Plan of ship's respond to emergency situations

«Береговой план действий в аварийных ситуациях» разрабатывается с учетом различных аварийных ситуаций, которые могут возникнуть на судне Компании. Копия «Судового плана действий в аварийных ситуациях» находится в Компании. Копия «Берегового плана действий в аварийных ситуациях» должна быть на борту судна.

Планы распределяют ответственность каждого члена аварийной партии и обеспечивают взаимозаменяемость в случае отсутствия кого-то из членов партии.

Для контроля различных аварийных ситуаций разработаны чек-листы, которые находятся в «Руководстве по процедурам Компании» (для Компании) и в «Руководстве по процедурам судна» (для каждого конкретного судна).

График тренировок по аварийным ситуациям разрабатывается ежегодно судоходной Компанией. График должен быть скоординирован с соответствующей тренировкой на борту судна.

Каждая случившаяся авария или инцидент, предусмотренные в береговом и судовых «Планах действий в аварийных ситуациях», должны быть обсуждены и рассмотрены. После чего должны быть сделаны выводы, как можно было не допустить этой ситуации и какие меры необходимо предпринять, чтобы избежать ее повторения.

Назначенное лицо Компании отвечает за все действия, которые должны предприниматься в Компании для оказания помощи судну при аварийных ситуациях и для снижения расходов.

Капитан судна при аварийных ситуациях имеет верхнюю власть, и ответственность за принятие всех мер по безопасности людей, судна и предупреждению загрязнения окружающей среды.

8.4. Процедура "аварийные ситуации"

Капитан судна при аварийных ситуациях запрашивает помощь Компании.

Назначенное лицо Компании с получением информации об аварийной ситуации с судном, угрозе жизни людей или происшедшем загрязнении, немедленно принимает меры через руководство Компании, ее руководителей служб, отделов:

- устанавливается постоянная связь с судном;
- запрашивается обстановка на судне, уточняются все детали аварийной ситуации, предпринятые и предпринимаемые меры
- капитану даются соответствующие рекомендации по выходу из данной ситуации с наименьшими потерями для судна и Компании;
- дается информация о происшедшем в страховую компанию осуществляется связь с СКЦ (спасательно-координационным центром) данного района;
- устанавливается связь с Компанией, фрахтователем, отправителем и получателем груза;
- уточняется и запрашивается конкретная финансовая помощь для решения вопроса выхода из аварийной ситуации;
- для помощи в разрешении аварийной ситуации подключаются представители Компании за рубежом, иностранные и отечественные банки с вкладами Компании;
- уточняются находящиеся в данном районе суда других фирм, с которыми Компания имеет деловые отношения, даются распоряжения капитанам других судов об оказании помощи судну, терпящему бедствие;
- формируется штаб из специалистов берегового персонала с привлечением экспертов для разрешения аварийной ситуации;

- информируются все соответствующие власти и организации;
- штаб непрерывно ведет работу до устранения непосредственной угрозы судну, людям и ликвидации загрязнения окружающей среды;
- только при полной уверенности в положительном решении данного вопроса с данной ситуацией, переходят на обычный рабочий режим работы с судном;
- назначенное лицо Компании составляет краткий отчет о разрешении данной аварийной ситуации.

8.5. Процедура «Разработка планов и подготовка действий в аварийных ситуациях»

На борту судна

«Судовой план действий в аварийных ситуациях» разрабатывается для судна и содержит перечень различных аварийных ситуаций, которые могут возникнуть на судне.

Капитан должен обеспечить тренировки судового экипажа по установленным аварийным ситуациям.

Цель этих тренировок:

- совершенствование осведомленности о потенциальных опасностях, с которыми сталкивается персонал на судах;
- повышение класса и скорости реагирования на установленные потенциальные аварийные ситуации.

Ежегодно в январе на судно должен передаваться график тренировок, которые должны быть проведены в течение запланированного месяца. Если по какой-то причине это оказывается невозможным, капитан должен сделать запись в вахтенном журнале с указанием, почему тренировка не была выполнена. Тренировка должна быть включена в график для проведения ее в ближайшее время.

План должен включать, как минимум:

- распределение обязанностей и ответственности на борту;
- действия, предпринимаемые для приобретения контроля над ситуацией;
- способы связи, используемые на борту и между судном и берегом;
- процедуры запроса помощи от третьей стороны, если требуется;
- процедуры по уведомлению Компании и заинтересованных лиц;
- чек-лист для целей проверки и отчетности.

Все проведенные тренировки должны быть зарегистрированы в вахтенном журнале. Запись должна включать вовлеченный в тренировку персонал, используемое оборудование и подробное описание встретившихся проблем, и должна быть подписана капитаном.

Потенциальными чрезвычайными ситуациями, должны быть следующие основные группировки процедур:

Процедуры по борьбе с пожаром на судне.
Процедуры борьбы за непотопляемость судна.
Процедуры по борьбе с обледенением судна.
Процедуры по борьбе с аварийной утечкой хладагента.
Процедуры действий при падении человека за борт.
Процедуры действий при посадке судна на мель.
Процедуры действий при столкновении с другим судном или объектом.
Процедуры действий при исчезновении человека в море или в порту.
Процедуры действий при аварийном разливе нефтепродуктов.
Процедуры действий при внезапном получении статистического крена.
Процедуры действий при обесточивании судна.
Процедуры действий при остановке главного двигателя в море.
Процедуры действий при выходе из строя рулевой машины.
Процедуры действий при выходе из строя ДАУ, ГД или машинного телеграфа.
Процедуры действий при смещении груза.
Процедуры действий при оставлении судна.
Процедуры эвакуации людей из замкнутых пространств.
Процедуры по оказанию помощи, включая спасательные операции.
Процедуры действий при заболеваниях и травмах с угрозой смертельного исхода и смертельным исходом.
Процедуры действий при задержании и аресте.
Процедуры действий при передаче сообщений с судна.
Процедуры, предпринимаемые при невыполнении плановой скорости.
Процедуры по оформлению несчастных случаев на судне.

8.5.1. Процедуры по борьбе с пожаром на судне

Для успешного тушения пожара необходимо применение наиболее эффективных огнетушащих средств, вопрос о выборе которых должен быть решен практически мгновенно. Правильный выбор огнетушащего средства позволит обеспечить быстрое прекращение горения, снизит опасность для экипажа и уменьшит повреждения судна.

Эта задача может значительно облегчиться введением классификации пожаров. Международной организацией стандартов вводится 5 классов пожаров (Стандарт 3941-77).

Пожары класса "А" - горение твердых горючих материалов. К таким материалам относятся дерево и изделия из него, ткани, бумага, резина, некоторые пластмассы и другие. Тушение этих материалов производится в основном водой, водными растворами, пеной.

Пожары класса "В" - горение жидких веществ их смесей и соединений. К этому классу веществ относятся нефть и жидкие нефтепродукты, жиры, краски, растворители и другие горючие жидкости (ГЖ). Тушение таких пожаров производится в основном с помощью пены путем покрытия ее слоем

поверхности горючей жидкости, отделяя ее таким образом от зоны горения и окислителя. Кроме того, ГЖ можно тушить распыленной водой, порошками, углекислотой.

Пожары класса "C" - горение газообразных веществ и материалов. К этому классу веществ относятся горючие газы, используемые на морских судах в качестве технологического снабжения, а также перевозимые морскими судами горючие газы в качестве груза (метан, водород, аммиак и др). тушение горючих газов производится компактными струями воды или с помощью огнетушащих порошков.

Пожары класса "D" - возгорания, связанные со щелочными и подобными металлами и их соединениями при их контакте с водой. К таким веществам относятся натрий, калий, магний, титан, алюминий и др. Для тушения таких пожаров используют теплопоглощающие огнетушащие вещества, например некоторые порошки, не вступающие в реакцию с горящими материалами.

Пожары класса "E" - горение, возникающее при воспламенении находящегося под напряжением электрооборудования, проводников или электроустановок. Для борьбы с такими пожарами используют огнетушащие вещества, не являющиеся проводниками электричества.

Действия члена экипажа, обнаружившего очаг пожара:

- Нажать кнопку пожарного извещателя;
- Сообщить вахтенному помощнику капитана;
- Оповестить голосом людей в помещениях о пожаре;
- Загерметизировать горящее помещение;
- Приступить к тушению пожара до прибытия аварийной партии.

Действия вахтенного помощника капитана:

- Объявить пожарную тревогу.
- Отключить общесудовую вентиляцию.
- Объявить по внутрисудовой трансляции о месте пожара.
- Доложить капитану.
- Сообщить вахтенному механику.
- Отключить электропитание в аварийном помещении.
- Произвести герметизацию судна. Закрыть противопожарные двери.
- Включить освещение палуб в темное время суток.
- Развернуть судно так, чтобы пламя и дым сбивались ветром за борт.
- Остановить движение судна.
- Передать в радиорубку координаты судна с соответствующей информацией (при нахождении судна в море).
- Подготовить пиротехнические средства сигнализации к немедленному использованию.

- Шлюпки, оказавшиеся в зоне огня, приспустить или спустить на воду.

Действия на мостике:

- Силами группы разведки выявить место, размер и характер пожара.
- Действовать согласно Расписания по тревогам и Оперативному плану по борьбе с пожаром.
- Эвакуировать людей, находящихся в помещениях, охваченных пожаром и смежных с ними.
- Предупредить взрывы при пожаре.
- Привести в полную готовность к немедленному действию: водопожарную систему, углекислотную станцию, станцию пенотушения, станцию паротушения.
- При необходимости информировать суда, находящиеся поблизости, сообщить судовладельцу.

При стоянке в порту:

а) вызвать пожарную команду порта (завода);
б) информировать всеми видами связи близстоящие суда;
в) принять меры к немедленному выводу с судна членов семей и посторонних лиц.

Борьба экипажа с пожарами на судах должна проводиться в соответствии с оперативно-тактическими картами и планами пожаротушения под руководством капитана и включать следующие действия:

- обнаружение пожара и выявление его места и размеров;
- ограничение распространения пожара;
- предупреждение возможных при пожаре взрывов;
- ликвидация пожара и его последствий.

Тушение пожара рекомендуется осуществлять в следующем порядке:

- прекратить доступ горючих веществ в очаг пожара;
- изолировать очаг пожара от доступа воздуха;
- охладить горючие вещества до температуры ниже температуры воспламенения их газов.

При тушении пожара надлежит учитывать:

- возникновение угрозы отравления людей газами, особенно при тушении горящих химикатов;
- возможность проникновения ядовитых и отравляющих газов в соседние помещения;
- отсутствие примеси пара в дыму при тушении пожара водой (вода не достигает очага пожара).

Для тушения пожаров в жилых и служебных помещениях в основном следует применять системы водотушения, а при необходимости - пенотушения. Для тушения пожаров в труднодоступных помещениях судна, где нет

людей, можно использовать пар, углекислотные переносные баллоны, огнетушители и бромэтиловые составы. Использование паротушения, жидкостного тушения и газотушения в жилых и служебных помещениях при нахождении в них людей запрещается.

При пожаре в жилых и служебных помещениях для предотвращения усиления горения и распространения огня рекомендуется не открывать двери, а пожарные стволы подавать через иллюминаторы или специально пробиваемые для этой цели отверстия. Для тушения наружного огня необходимо:

- по возможности развернуть судно так, чтобы огонь относило в сторону от других конструкций, грузов и материалов, находящихся вблизи района пожара;
- подавать на очаг пожара наибольшее количество струй воды, по возможности с наветренного борта;
- охлаждать водой находящиеся вблизи от огня горючие конструкции, грузы и материалы;
- вести наблюдение за смежными с районами пожара помещениями;
- сбить за борт струями воды разлившиеся горящие нефтепродукты, если их не удается погасить.

Тушение пожаров в загруженных трюмах представляет особую сложность, так как доступ к очагу пожара практически бывает ограничен или невозможен. При определении способа тушения таких пожаров и выборе огнегасительных средств необходимо учитывать физико-химические свойства груза, расположение его в трюме и в смежных ним помещениях, а также возможность герметизации люковых закрытий и надежность, закрытия трюмной вентиляции.

В особо тяжелых случаях, когда не представляется возможным ликвидировать пожар с помощью имеющихся на судне огнегасительных средств, следует затопить трюм.

Для тушения пожара в машинных и котельном отделениях необходимо использовать в первую очередь огнетушители, местные и переносные пенные и углекислотные установки, а также водопожарную систему, имеющую стволы с распылительными насадками. Если пожар этими средствами погасить не удается, а также в случае возгорания под пайолами, надлежит применять стационарные системы пожаротушения.

При пожаре в рефрижераторном отделении, когда в результате повышения температуры возрастает давление в сосудах и аппаратах, а предохранительные клапаны не срабатывают, во избежание взрыва надлежит произвести аварийный выпуск аммиака из всей системы рефрижераторной установки.

Перед включением стационарных систем пожаротушения в машинном или котельном отделениях надлежит:

- прекратить подачу топлива к механизмам и вывести их из действия;
- произвести герметизацию отделения и выключить вентиляцию;

- подать сигнал о запуске стационарных систем пожаротушения и вывести из отделения всех людей;
- одновременно с пуском указанных систем необходимо охлаждать водой переборки и палубы всех помещений, смежных с аварийным.

Перед тушением находящегося под напряжением горящего электрооборудования необходимо как можно быстрее его обесточить.

Если напряжение сразу же снять не удалось, для тушения горящего электрооборудования, находящегося под напряжением, следует использовать сухие углекислотные и аэрозольные огнетушители, воздушно-механическую пену, приготовленную на пресной воде, и асбестовые коврики. Применение других огнегасительных средств запрещается.

Лица, участвующие в тушении горящего электрооборудования, находящегося под напряжением, должны работать в диэлектрических перчатках, а также ботах или галошах и, по возможности, находиться на резиновых ковриках.

Если горящее электрооборудование обесточено, то его можно тушить с помощью любых огнегасительных средств. Однако во избежание порчи тушить электрооборудование рекомендуется по возможности углекислотой, а при ее отсутствии - воздушно-механической пеной, приготовленной на пресной воде, или пресной водой. При этом необходимо учитывать следующее:

- углекислота не влияет на снижение сопротивления изоляции электрооборудования;
- воздушно-механическая пена и пресная вода снижают сопротивление изоляции, поэтому после их применения электрооборудование требует просушки;
- при применении морской воды или химической пены электрооборудование может быть выведено из строя.

Горящее жидкое топливо следует тушить бромэтиловыми составами, паром или углекислым газом, используя для этого стационарные системы пожаротушения. Для предупреждения пожара и взрыва в соседних помещениях следует подавать в них бромэтиловые составы, пар или углекислый газ.

Во время тушения пожара необходимо принять меры борьбы с дымом, используя для этого переносные дымососы и, если возможно, стационарные вытяжные вентиляторы. При этом необходимо учитывать, что приток чистого воздуха способствует горению. При объемном способе тушения пожара производить вентиляцию помещения запрещается.

Для предотвращения повторного возгорания после применения средств объемного пожаротушения вентиляцию горевшего отсека следует производить не ранее чем через 8 часов после окончания тушения пожара. Вентиляция производится до полного удаления газов и запаха, но не менее 30 минут.

До окончания производства вентиляции входить в помещение, где осуществлялось тушение пожара средствами объемного пожаротушения, разрешается только в дыхательных изолирующих аппаратах, соблюдая все правила предосторожности, пользуясь предохранительным тросом, переносным аккумуляторным фонарем взрывобезопасной конструкции и предварительно убедившись, что температура в помещении не выше 60ºС.

Сухогрузные трюмы, где тушение пожара производилось стационарными углекислотными установками, вскрываются для производства вентиляции только по прибытии судна в ближайший порт.

После устранения последствий пожара (взрыва) капитану следует выявить и закрепить следующие факты:

1) время и место начала пожара, а также нанесенный в результате пожара (взрыва) ущерб;
2) какой опасный с точки зрения возгорания материал имеется на судне и вероятность его возгорания;
3) наличие использованных для пожаротушения средств;
4) отсчеты приборов, показывающих концентрацию взрывоопасных веществ;
5) опасность повторного возгорания и наличие недегазированных танков;
6) при участии в спасательной операции по тушению пожара специальных береговых средств и буксиров - их названия, характер деятельности, расположение и мощности;
7) расположение пожарных шлангов на судне и предпринятые меры по тушению силами членов экипажа судна;
8) время, которое потребовалось для тушения.

Необходимость предпринять меры для сохранения вещественных доказательств, касающихся причин и времени возгорания. С этой целью к предполагаемому месту возгорания никто не должен быть допущен до прибытия на судно эксперта, представляющего интересы судовладельца.

8.5.2. Процедуры борьбы за непотопляемость судна

Борьба экипажа за непотопляемость судна осуществляется под руководством капитана в соответствии с Информацией об аварийной остойчивости и посадке судна и включает следующие действия экипажа:

- обнаружение поступления воды внутрь судна и выявление места, размера и характера повреждений корпуса судна, водонепроницаемых переборок, второго дна, платформ и палуб; определение количества воды, поступающей внутрь судна в единицу времени;
- прекращение или ограничение поступления воды внутрь корпуса и недопущение распространения ее по судну;
- восстановление водонепроницаемости корпуса судна, его водонепроницаемых переборок, палуб, платформ и второго дна;

- удаление забортной воды из затопленного отсека и фильтрационной воды из смежных с ним отсеков;
- спрямление аварийного судна при сохранении достаточного запаса плавучести и остойчивости;
- обеспечение хода и управляемости аварийного судна.

После получения сигнала или доклада о поступлении воды внутрь необходимо:

- объявить общесудовую тревогу звонкой сигнализацией и по судовой трансляции;
- задраить клинкетные, водонепроницаемые двери, люки, произвести полную герметизацию отсеков, закрыть заслонки вентиляции для создания воздушного подпора в помещениях;
- доложить капитану и сообщить вахтенному механику;
- определить место судна, выставить координаты на АПСТБ, зафиксировать состояние погоды и моря;
- передать в радиорубку координаты судна с соответствующей информацией;
- подготовить пиротехнические средства сигнализации к немедленному использованию;
- оценить причину поступления забортной воды и степень нарушения корпуса (место и, по возможности, характер пробоины, замеры воды в льялах, контрольная откачка из отсеков, скорость поступления воды);
- в зависимости от конкретных условий и обстоятельств случая, изменить курс и/или скорость с тем, чтобы уменьшить бортовую качку судна, либо остановить движение;
- в зависимости от места пробоины и ее размеров решить вопрос о целесообразности и способах ее заделки. Приступить к проведению мероприятий по борьбе за живучесть по указанию капитана;
- дать информацию судовладельцу и, при необходимости, на ближайший спасательно-координационный центр.

По сигналу общесудовой тревоги начальники аварийных партий (групп) обязаны:

- прибыть в район аварии и доложить на ГКП о готовности партии (группы) к борьбе за живучесть судна;
- установить место, характер и размеры повреждений;
- организовать осмотр отсеков, смежных с аварийным, и при необходимости дать указания по обеспечению водонепроницаемости переборок и закрытий;
- доложить о результатах разведки и действиях аварийной партии на ГКП.

При обследовании отсека в районе повреждений и смежных с ними помещений начальник аварийной партии запрещает открывать водонепрони-

цаемые закрытия или ослаблять их задраивание до тех пор, пока не убедится, что это не приведет к распространению воды по судну.

Наличие воды в аварийном отсеке или помещении может быть проверено пуском в действие осушительной системы.

Шум воздуха, выходящего через воздушные и измерительные трубы, глухой звук, издаваемый переборкой, палубой, вторым дном при ударе по ним металлическим предметом, отпотевание переборок, палуб, платформ второго дна также указывают на наличие воды в аварийном отсеке.

При борьбе с поступлением воды необходимо:

- стремиться ограничить ее распространение по судну; при этом борьбу следует начинать от внешних границ затопленных районов, сосредотачивая основные силы и средства на помещениях, имеющих жизненно важное значение для судна;
- принимать меры по заделке повреждений корпуса;
- установить постоянное наблюдение за прочностью и водонепроницаемостью переборок со стороны смежных отсеков и при необходимости произвести их подкрепление и ликвидировать водотечность.

После прекращения поступления воды внутрь судна надлежит:

- тщательно проверить качество заделки пробоин и при необходимости произвести ее подкрепление;
- установить наблюдение за аварийным отсеком и смежными с ним помещениями, а в наиболее важных из них при необходимости выставить специальную вахту;
- принять меры по удалению из судна забортной воды, попавшей при аварии.

Подкрепление водонепроницаемых переборок, палуб, платформ и второго дна рекомендуется производить при опасном затоплении отсека, значительных выпучинах в металле переборок, платформ и настила второго дна, а также при обнаружении признаков расхождения швов и ослабления заклепок.

Для предупреждения выпучивания или разрушения подкрепленных переборок, палуб, платформ, настила второго дна и закрытий опорные места для подпора должны выбираться на их наборе с вскрытием обшивки и изоляции.

Для предупреждения нарушения водонепроницаемости или снижения прочности запрещается выправлять с помощью подпор или домкратов остаточные деформации, полученные водонепроницаемыми переборками, палубами, платформами, настилом второго дна и закрытиями.

За подкрепленными водонепроницаемыми переборками, палубами, платформами и закрытиями следует установить непрерывное наблюдение.

Для осушения затопленного отсека надлежит использовать все, включая и переносные водоотливные средства, имеющиеся на судне.

Фактическое состояние аварийного судна устанавливается капитаном. В случае угрозы опрокидывания судна вследствие недостаточной остойчивости или его затопления от израсходования запаса плавучести капитан судна обязан принять меры к посадке судна на мель.

Основной мерой для повышения аварийной плавучести судна является откачка жидких грузов из неповрежденных танков (цистерн). При недостаточной аварийной остойчивости или недопустимости ее снижения откачка разрешается только их танков (цистерн), расположенных выше центра тяжести судна.

Основными мерами по повышению аварийной остойчивости судна являются:

- откачка жидких грузов из высоко расположенных неповрежденных танков (цистерн);
- прием водяного балласта в низко расположенные танки (цистерны), когда запас аварийной плавучести достаточен;
- запрессовка неповрежденных заполненных танков для ликвидации свободных поверхностей в них;
- обеспечение быстрого удаления воды с палуб судна.

Восстановление остойчивости и спрямление аварийного судна производится только по указанию капитана.

В процессе борьбы за непотопляемость капитан обязан контролировать запас остойчивости и плавучести, установить наблюдение за изменением осадки судна и высотой надводного борта, а также учитывать количество поступившей внутрь судна воды. При этом капитан должен руководствоваться принципом, что важнейшим в борьбе за непотопляемость судна является восстановление его остойчивости и уменьшение крена и дифферента до минимальных.

Остойчивость судна следует считать недостаточной в следующих случаях:

- при перекладке руля на ходу судно переваливается с борта на борт и не выпрямляется при приведении руля в положение "прямо руль";
- судно, имевшее постоянный крен на один борт, внезапно перевалилось и получило постоянный крен на другой борт;
- при симметричном относительно диаметральной плоскости затоплении помещений крен аварийного судна превышает 50.

При проведении мероприятий по спрямлению аварийного судна запрещается проводить какие-либо работы до выяснения его фактической остойчивости.

Спрямление аварийного судна и повышение остойчивости рекомендуется проводить в следующем порядке:

- прекратить перемещение, перетекание или пересыпание грузов на поврежденный борт;

- удалить воду из не полностью затопленных больших помещений, расположенных до момента аварии с судном выше действующей ватерлинии;
- удалить за борт воду, имевшуюся в помещениях, расположенных до момента аварии с судном выше действующей ватерлинии, или, как исключение, спустить ее в помещения, расположенные ниже;
- осушить поврежденный отсек и соседние с ним помещения после заделки пробоин;
- перекачать жидкие грузы в днищевые танки (цистерны), а в исключительных случаях удалить их за борт;
- произвести балластировку судна.

Перекачивание жидких грузов (топлива, воды и масла) из междудонных танков (цистерн) в бортовые разрешается только при достаточной начальной остойчивости аварийного судна. Жидкие грузы должны перекачиваться, по возможности, из танков (цистерн) с большей вместимостью в танки (цистерны) с меньшей вместимостью до полного их заполнения.

После спрямления аварийного судна необходимо учесть общее количество принятой воды и оценить оставшийся запас плавучести. Если имеется возможность дальнейшего повышения его остойчивости, то это следует сделать.

8.5.3. Процедуры по борьбе с обледенением судна

Перед выходом судна в плавание в ледовых условиях, независимо от того, будет ли это плавание совершаться самостоятельно или под проводкой ледокола, судно должно быть полностью и всесторонне подготовлено к нему. Надлежит организовать регулярный прием ледовой и метеорологической информации, а фактическую ледовую обстановку с обзорной ледовой карты наносить на путевую карту.

Обледенение судов может наблюдаться главным образом в морях, прилегающих к Арктическому бассейну (Северное, Балтийское, Норвежское, Гренландское, Баренцево, Белое, Берингово, Охотское, Японское). В холодное время года обледенение может наблюдаться в северных частях Черного, Каспийского и Азовского морей.

Обледенение судна приводит к уменьшению высоты надводного борта и, как следствие, уменьшению запаса плавучести, ухудшению остойчивости. Нарастание льда происходит на судовых надстройках, палубах, рангоуте, такелаже. При этом центр тяжести судна перемещается вверх, в связи с чем уменьшается его остойчивость, ухудшается маневренность, затрудняется и становится опасной работа на палубе. В отдельных случаях обледенение может явиться причиной потери остойчивости, опрокидывания и гибели судна.

Меры, применяемые на судах для борьбы с обледенением подразделяются на механические, тепловые, физико-химические.

К механическим способам относится обычно ручное скалывание льда; к тепловым - обработка судна горячей водой и паром, электрообогревом или отработанным газом из турбин; физико-химические способы борьбы с обледенением состоят в создании промежуточного слоя некоторого вещества между льдом и поверхностью судна. Вещество должно либо уменьшать силу сцепления льда с поверхностью судна, либо понижать температуру замерзания воды.

Пока существующие способы борьбы с обледенением мало эффективны, а сама проблема изучена недостаточно.

Главными элементами, определяющими возникновение обледенения судов, являются температура воздуха и воды, направление и сила ветра и волнение моря.

Обледенение судов наблюдается главным образом при температуре воздуха в пределах от –1ºС до –14ºС. При температуре от –1ºС до –5ºС обычно образуется черный гололед, а при температуре от от –4ºС до –14ºС наиболее опасный глазированный лед. В случаях более низкой температуры воздуха, ниже –18ºС , могут образовываться сухие ледяные кристаллы, не дающие сильного обледенения.

Температура воды, при которой наиболее часто встречается опасное обледенение судов, находится, как правило, в пределах от +3ºС до –1,8ºС. Иногда наблюдается обледенение при температуре воды выше +3ºС, но в этих случаях оно бывает умеренным или слабым.

Морская вода замерзает при температуре ниже 0ºС. Чем ближе температура воды к точке замерзания и чем ниже температура воздуха, тем быстрее охлаждаются частицы воды до момента замерзания. Переохлажденным частицам воды достаточно коснуться металлических частей судна, как они превращаются в лед.

Большинство случаев опасного обледенения наблюдается при силе ветра свыше 6 баллов.

Сочетание всех благоприятных обледенению факторов, усиленное еще выпадением осадков в виде переохлажденного дождя и снега, приводит к опасному обледенению судов. При подходе к районам возможного обледенения необходимо выполнить следующие мероприятия:

- опустить и закрепить грузовые стрелы;
- прочистить шпигаты и проверить нет ли загромождения штормовых портиков;
- убрать предметы, загромождающие верхнюю палубу, и основать штормовые леера, если они не были основаны ранее;
- подготовить инструменты для околки и уборки льда (пешни, ломы, кирки, топоры, лопаты, голики и т.д.);
- зачехлить палубные механизмы и вьюшки;
- подготовить к подачи на верхнюю палубу горячую воду и пар, в первую очередь к якорному и шлюпочному устройствам, для оттаивания.

Борьба со льдом на судне ведется авралом и заключается в его околке и удалении с верхней палубы, надстроек и рангоута за борт. Околку льда надо начинать сверху и сразу же, как только замечено нарастание слоя льда, а не тогда, когда толщина льда достигнет уже значительной величины. Своевременное применение горячей воды и пара для смывания только что образовавшегося льда бывает достаточно эффективным.

При борьбе с обледенением не следует допускать накопления льда на судне. В первую очередь надлежит освобождать ото льда радиоантенны, ходовые огни, спасательные средства, такелаж, рангоут, а также двери надстроек и рубок, брашпиль и якорные клюзы. Необходимо следить за своевременной сколкой льда со штормовых портиков и шпигатов для обеспечения беспрепятственного стока воды с палубы.

Очистку от льда больших судовых поверхностей следует начинать с наиболее высоко расположенных конструкций (мостиков, рубок и т.д.), так как даже незначительное их обледенение ведет к резкому ухудшению остойчивости судна. Потерю остойчивости судна следует определять путем сравнения периода качки до начала и во время обледенения. При возрастании периода качки на 20-25% надлежит немедленно принять меры по увеличению остойчивости судна. При обледенении следует избегать курсов на попутном волнении, так как может произойти резкое ухудшение остойчивости.

При возникновении несимметричного обледенения и появления статического крена удаление льда следует производить в первую очередь со стороны крена судна. В этом случае запрещается выравнивать крен путем перекачки топлива или воды из одной цистерны в другую в связи с опасностью опрокидывания судна. Для уменьшения дифферента на нос допускается перераспределение водяного балласта.

В течение всего времени борьбы с обледенением на судне должно быть обеспечено постоянное наблюдение за водонепроницаемостью корпуса.

8.5.4. Процедуры по борьбе с аварийной утечкой хладагента

При аварийной утечке (прорыве) хладагента в рефрижераторном отделении необходимо:

- подать сигнал общесудовой тревоги и объявить по радиотрансляции об аварийной утечке (прорыве);
- объявить по радиотрансляции место сбора всех лиц экипажа, не имеющих конкретных обязанностей по этому сигналу;
- прекратить все грузовые и промысловые операции;
- произвести полную герметизацию трюмов и других помещений, где есть опасность отравления пищевых продуктов;
- привести судно на курс, обеспечивающий безопасность экипажа от поражения парами в месте сбора;
- произвести проверку загазованности жилых и служебных помещений и обеспечить эвакуацию пострадавших из этих помещений.

О всех повреждениях рефрижераторной установки, связанных с прорывом члены экипажа, обнаружившие аварию, обязаны немедленно доложить вахтенному механику и вахтенному помощнику капитана.

Вахтенные МКО, обнаружив аварию рефрижераторной установки, должны:

- доложить об аварии вахтенному помощнику капитана и главному (старшему) механику;
- не дожидаясь объявления тревоги при помощи аварийной кнопки, находящейся у входа в рефрижераторное отделение, обесточить электрооборудование рефрижераторной установки и включить аварийную вентиляцию;
- эвакуировать пострадавших из рефрижераторного отделения и МКО;
- произвести герметизацию рефрижераторного отделения;
- включить пожарный насос и подать воду в систему водяных завес рефрижераторного отделения;
- в дальнейшем действовать по приказанию начальника аварийной партии (группы) МКО.

Вахтенный механик рефрижераторной установки и машинисты при аварии в рефрижераторном МО должны, исходя из конкретной сложившейся обстановки, выполнить следующие основные действия:

- надеть дыхательные изолирующие аппараты;
- доложить об аварии вахтенному механику;
- эвакуировать пострадавших;
- произвести аварийное выключение рефрижераторной установки;
- принять все необходимые меры для локализации и ликвидации аварии.

При распространении паров по судну, во избежание взрыва, следует немедленно ликвидировать все источники открытого пламени и принять меры (искусственная вентиляция, орошение, водяные завесы и др.) для устранения взрывоопасной концентрации паров хладагента в воздухе помещений.

Все работы по ликвидации аварийной утечки (прорыва) надлежит производить только в дыхательных изолирующих аппаратах и в газозащищенных костюмах. Работа в аварийном помещении менее двух человек запрещается.

В зависимости от интенсивности выделения паров из аварийного участка рефрижераторной установки принимается решение о подаче воды в систему орошения аварийного помещения. При этом следует учитывать, что включение в действие системы орошения может привести к порче электрооборудования рефрижераторной установки. Поэтому ее использование допускается только тогда, когда другие способы нейтрализации опасной концентрации паров не дают должного эффекта.

Перед включением орошения надлежит обесточить на главном распределительном щите электрооборудование рефрижераторного МО.

Аварийный выпуск хладагента из системы рефрижераторной установки за борт судна разрешается производить только по приказанию главного (старшего) механика, который обязан получить на то разрешение капитана. В случаях, не терпящих отлагательства, механик рефрижераторных установок вправе выпустить хладагент самостоятельно, немедленно доложив об этом вахтенному механику, старшему механику и вахтенному помощнику капитана.

Следует помнить, что аварийный выпуск хладагента из системы рефрижераторной установки приведет не только к прекращению производственной деятельности судна, но и к порче хранящейся в трюмах продукции. Кроме того, эта операция чаще всего является длительной и не всегда сможет оказать существенное влияние на изменение аварийной ситуации.

Производить аварийный выпуск из всей системы следует в тех случаях, когда не представляется возможным перекрыть аварийный участок системы рефрижераторной установки.

Выпуск хладагента за борт следует производить осторожно, не допуская сильных гидравлических ударов (выстрелов) в трубопроводе аварийного выпуска, так как это может привести к его разрыву или выходу из строя клапана кингстона.

Для уменьшения опасной для жизни человека концентрации паров в помещениях, не имеющих активной вентиляции и стационарной системы орошения, следует применять водораспылительные устройства, используя для этого водопожарную систему.

Хладагент активно поглощается водой, поэтому при отсутствии специальных газозащитных средств рекомендуется дышать через марлю или ткань, обильно смоченную водой, и быстро покинуть загазованное помещение.

8.5.5. Процедуры действий при падении человека за борт

- Переложить руль в сторону борта, с которого замечено падение человека.
- Выбросить спасательный круг со светящимся буем.
- Объявить тревогу "Человек за бортом", распорядиться о спуске шлюпки, исходя из конкретных обстоятельств.
- Выставить наблюдателя, а до его прибытия на мостик обеспечить наблюдение за упавшим за борт.
- Произвести маневр для выхода судна на обратный курс (если позволяет обстановка).
- Доложить капитану, информировать вахтенного механика.
- Поднять сигнал "ОСКАР" по МСС.
- Сделать оповещение по УКВ для находящихся вблизи судов. Если необходимо, запросить их помощь, а в случае потери пострадавшего, дать извещение серии "XXX CO" на 500 кГц.

- Передать в радиорубку координаты места падения человека с соответствующей информацией.
- Нанести точку падения человека на карту и вести тщательную прокладку маневрирования судна.
- Зафиксировать точку падения человека на приемо-индикаторе спутниковой навигации или САРПе, если таковые имеются.
- В темное время суток включить поисковые прожекторы.
- При подходе к месту падения человека, исходя из преобладающих метеоусловий и сноса судна, своевременно уменьшить ход и остановить движение судна.
- Дать команду о спуске шлюпки и иметь с ней надежную связь по УКВ.

8.5.6. Процедуры действий при посадке судна на мель

Посадка судна на мель является одним из распространенных и опасных видов аварийных происшествий. При особо тяжелых обстоятельствах посадка на мель может привести к гибели судна и груза.

Снятие судна с мели самостоятельно, либо с посторонней помощью - задача ответственная и сложная, требующая правильной оценки обстановки и состояния аварийного судна, а также использования навыков хорошей морской практики. От того, насколько оперативно и грамотно будут решены эти задачи, прежде всего капитаном и командным составом судна, будет зависеть успех спасательной операции и размер убытков.

На основе анализа аварий и опыта спасательных операций рекомендуются следующие первоочередные мероприятия.

1. При возникновении опасности посадки судна на мель необходимо предпринять решительный маневр (резкий поворот, отработка двигателями полным ходом назад, отдача одного и даже двух якорей и др.) с целью предотвращения либо уменьшения тяжелых последствий посадки на мель. Такой маневр должен исходить из быстрой оценки аварийной ситуации и соответствовать хорошей морской практике.
2. Если угроза посадки судна на мель неизбежна, но аварийная ситуация не является столь быстротечной (например, дрейф судна с неисправными двигателями, судно дрейфует на якорях во время штормовой погоды в направлении отмели и др.), необходимо принять максимально возможное количество балласта, чтобы увеличить осадку судна. В дальнейшем откачав балласт, можно уменьшить силу давления на грунт или даже поставить судно на «плав».
3. В момент касания корпусом грунта следует немедленно застопорить главные двигатели и руль поставить в положение «прямо». Только при слабой посадке на ровный грунт и полной уверенности капитана в отсутствии препятствий под кормой можно допустить

попытку самостоятельно сойти с мели в первые же минуты отработкой главными двигателями назад, такая попытка не должна быть затяжной, чтобы не ухудшить положение аварийного судна.

4. Зафиксировать в судовом журнале момент времени, курс посадки, угол крена, предпринятые меры.
5. Объявить общесудовую тревогу, проверить состояние экипажа, поставить главные задачи аварийным партиям: осмотреть отсеки судна в районе посадки, при обнаружении повреждений корпуса определить их характер, привести в готовность все средства борьбы за живучесть (аварийное имущество и материалы, водоотливные, противопожарные, спасательные средства). Поднять соответствующие сигналы по МППСС-72.
6. Как можно точнее определить координаты места посадки.
7. Произвести замеры уровней воды и топлива во всех междудонных цистернах, диптанках, льялах трюмов, форпике и ахтерпике и других отсеках, определив наличие водотечности. В последующем замеры необходимо проводить регулярно (не реже, чем через каждый час), результаты заносить в таблицу. По изменению уровней можно судить о водотечности отсеков, качестве заделки пробоин и эффективности осушения отсеков.
8. При обнаружении водотечности немедленно начать откачку воды имеющимися на судне стационарными и переносными средствами. Одновременно приступить к выполнению всего комплекса мероприятий по борьбе с водой, согласно судовым планам.
9. Произвести замеры глубин вдоль обоих бортов через интервалы не реже 10-15 метров.
10. С возможной достоверностью определить характер грунта и район прилегания корпуса к грунту. Для этого целесообразно использовать метод «подрезки» корпуса стальным подкильным концом со стороны носа и кормы.
11. Снять осадки носа, кормы, на миделе с обоих бортов, рассчитать среднюю осадку судна на мели.
12. Вычислить осадку и водоизмещение судна перед посадкой на мель, которые определяются по осадке и водоизмещению при выходе из последнего порта с учетом количества израсходованных на переходе переменных запасов (топлива, воды и пр.), а также изменения солености забортной воды.
13. Определить возможность уменьшения силы давления на грунт откачкой балласта, осушением отсеков, сливом топлива, разгрузкой и дифферентованием судна.
14. Осмотреть положение, состояние груза в трюмах.
15. Проверить состояние и возможность работы винтами и рулем.
16. Обеспечить постоянное наблюдение за положением, состоянием судна, окружающей обстановкой, состоянием фактической погоды.

17. Проанализировать навигационную обстановку, гидрометеорологическую характеристику района аварии. Рассчитать элементы приливо-отливных явлений, установить наблюдение за сгонно-нагонными колебаниями уровня моря.
18. На основании собранной информации о положении, состоянии судна, выполненных расчетов, капитан аварийного судна принимает решение о самостоятельной съемке с мели или о необходимости привлечения посторонней помощи.
19. Попытка самостоятельной съемки с мели может быть успешной, если тяговые характеристики аварийного судна, развиваемые при полной мощности и кратковременном форсировании главных двигателей, с учетом тяговых усилий брашпиля при завезенных якорях, превышают или близки по величине к потребному тяговому усилию после максимально возможного его облегчения. В противном случае, если тяговое усилие аварийного судна значительно меньше потребного усилия, попытки самостоятельной съемки приводят к потере времени, а зачастую и к дополнительным повреждениям корпуса, винто-рулевой группы, и, как следствие, к ухудшению положения аварийного судна. Не позднее чем через 30 минут сообщить судовладельцу (оператору) место, дату, время, координаты, условия (ветер, море, течение, величина прилива, видимость) посадки, данные промера глубин, объем повреждений, водотечность корпуса, принятые меры для снятия с грунта и защиты интересов судна.

Если подводное препятствие не нанесено на карту, не имеет штатного ограждения или ограждение не исправно, возложить ответственность на портовые власти.

Если посадка явилась следствием предотвращения столкновения, возложить ответственность на другое судно

После снятия судна с мели сделать водолазный осмотр и предъявить судно Классификационному обществу на предмет определения мореходности.

В судовом журнале зафиксировать следующие факты:

1) характер грунта и обстоятельства посадки судна на мель;
2) место судна, скорость и курс перед посадкой на мель (касанием грунта);
3) возможность снятия с мели собственными силами;
4) возможность использования главных двигателей и вспомогательных механизмов судна;
5) осадка судна до посадки на мель, потеря осадки и водоизмещения в результате происшествия;
6) количество и размещение груза в помещениях и на палубе, количество топлива на борту, пресной воды и балласта;

7) величина прилива, необходимое тяговое усилие для снятия с мели, возможность перекачки или отгрузки груза и топлива, откатки балласта для снятия с мели;
8) проседание и выгиб корпуса в результате посадки;
9) тенденция перемещения судна по грунту;
10) погодные условия (направление и сила ветра, направление и сила течения и т.д.);
11) детали, касающиеся отгрузки судна, а также количества и действий привлеченных буксиров для снятия судна с мели, время, затраченное на операции;
12) размер и характер ущерба, нанесенного судну в результате посадки, а также в результате попыток снятия с мели.

Капитану рекомендуется сохранить у себя копии сюрвейерских и водолазных осмотров, произведенных с целью выяснения состояния грунта и корпуса судна.

8.5.7. Процедуры действий при столкновении с другим судном или объектом

В случае столкновения с другим судном Капитан, как только он удостоверится, что его судно вне опасности, должен сделать все от него зависящее для оказания помощи другому судну, если это можно сделать, не подвергая свой экипаж или судно дальнейшей опасности.

Столкновение может вызвать серьезный пожар, конструктивные повреждения и течь, снижение остойчивости или плавучести, или опасность загрязнения окружающей среды. Поэтому для ликвидации последствий столкновения следует руководствоваться рекомендациями тех разделов настоящего плана, а также других нормативных документов, которые будут применимы сообразуясь с конкретными обстоятельствами инцидента.

Если суда в результате столкновения сцепились, то полная оценка последствий расцепления должна быть сделана до попытки освободить суда. Любая попытка расцепления должна быть согласована с Компанией, при этом во внимание принимается следующее:

1. Угроза потери остойчивости и плавучести для каждого из судов в случае их расцепления.
2. Увеличение угрозы загрязнения окружающей среды в результате расцепления судов.
3. Оценка влияния погодных условий на состояние сцепившихся судов: умеренный или сильный шторм может привести к дальнейшему обширному повреждению и вызвать искры (могущие привести к пожару) на сцепившихся судах.
4. Оценка возможностей судовых осушительных систем (смогут ли справиться с поступлением воды в поврежденные отсеки).
5. Оценка возможности заделки пробоин судовыми средствами.

6. В случае получения крена, оценка возможностей судовых балластных систем и систем кренования для спрямления судов

Контрольный лист действий, которые необходимо предпринять.

Если существует угроза неминуемого столкновения с другим судном или объектом, то следует предпринять следующее:

- Объявить общесудовую тревогу
- Маневрировать таким образом, чтобы повреждения от столкновения были минимальными
- Произвести полную герметизацию судна
- Выключить общесудовую вентиляцию
- В темное время суток включить освещение палуб
- Доложить капитану и сообщить вахтенному механику
- Собрать экипаж на местах сбора у спасательных средств
- Передать в радиорубку координаты судна с необходимой информацией
- После столкновения произвести замер в льялах и танках
- Предложить (или запросить) помощь
- Запросить название, порт приписки, отправления, назначения, ближайший порт захода другого судна, имена и адреса судовладельцев и страховщиков.
- Письмом либо по радио возложить ответственность на другое судно.
- Сообщить в Компанию (Первому руководителю и назначенному лицу - руководителю подразделения безопасности мореплавания, оператору) дату, время, координаты, условия (ветер, море, видимость), обстоятельства случая.
- Известить агентов портов, в которые направляются столкнувшиеся суда.
- Проверить точность, полноту, соответствие записей в судовом и машинном журналах, составить схему маневрирования (курсы, скорость, время, положение судов относительно друг друга), сохранить рабочую карту, курсограмму, эхограмму, реверсограмму, судовые журналы.

Следует помнить, что иностранные страховщики могут назначать своих адвокатов для расследования причин столкновения. Цели страховщиков не всегда могут совпадать с интересами судовладельца и экипажа судна. Капитан должен всегда точно знать, в чьи руки он передает собранные сведения, и кому дают показания члены экипажа его судна.

В некоторых странах допускается опрос свидетелей из числа членов экипажа судна адвокатами противной стороны. Такие действия допустимы только в присутствии и с согласия адвоката, назначенного судовладельцем.

После столкновения в судовом журнале следует отразить:

- дату, судовое и гринвическое время столкновения. При этом должны быть обязательно сверены все судовые часы, ленты курсографа и реверсографа и других приборов с указателем времени. При использовании автопрокладчика необходимо убедиться, что отметки, сделанные им до столкновения, в момент столкновения и сразу после него по месту нахождения судна имеют отметку времени;
- место судна на момент столкновения. Должны быть указаны: порт, причал, пролив, залив, рейд, внутренние или территориальные воды, открытое море, координаты судна. В случае столкновения в открытом море, в проливах, каналах и рейдах необходимо приложить старания к тому, чтобы точное место столкновения подтвердить определениями места судна, произведенными несколькими различными способами (если это возможно);
- курс и скорость своего судна в момент столкновения, режим работы главного двигателя судна.

  Важно, чтобы на лентах курсографа и реверсографа были сделаны отметки с указанием времени. При отсутствии таких приборов или невозможности их использования необходимо, чтобы курс и режим работы главного двигателя судна были зафиксированы каким-либо другим достоверным способом.

  Скорость судна может подтверждаться записями показаний лага, расчетами элементов движения судна и временем между обсервациями. Иногда можно дополнительно использовать показания оборотов винта и угол разворота лопастей винта регулируемого шага;
- название другого судна, национальность, порт приписки;
- дистанцию и пеленг первого и последующего перемещений другого судна и элементы его движения, а также его курс, скорость, время столкновения;
- ситуацию (обгон, встреча, пересекающиеся курсы, ракурс и маневры судов в период, предшествующий столкновению). Эти ведения, по возможности, должны подтверждаться показаниями других лиц либо записями имеющихся на судне приборов. Если такие приборы не дают автоматическую запись этих данных, необходимо позаботиться о том, чтобы они были произведены иным способом и отражали картину маневрирования судов как относительно друг друга, так и относительно других судов и объектов;
- состав вахты, организацию наблюдения, имена и должности лиц, фактически управляющих судном как в период до столкновения, так и во время инцидента;
- факт вынужденного отступления от МППСС-72 в соответствии с правилом 2(в);
- присутствие на борту судна лоцмана и использование буксиров. Поскольку немало столкновений происходит, когда судно находится под проводкой лоцмана в стесненных условиях плавания, капи-

тану рекомендуется убедиться в том, что в судовой журнал внесены записи фамилий лоцмана, его адреса и телефона. До того, как лоцман покинет борт судна, желательно получить от него письменные показания относительно причин и ситуации столкновения;

- угол столкновения или удара;
- условия погоды;
- детали переговоров между судами до столкновения и после инцидента, поданные звуковые и световые сигналы, а также огни и знаки, которые несли оба судна. Эти сведения обычно подтверждаются записями в судовом журнале и показаниями свидетелей. Иногда можно использовать магнитофонные записи УКВ переговоров между судами и другими службами. Записи производятся постами регулирования движения. Запись радиопереговоров, сделанная судовыми магнитофонами, может также оказаться очень полезной, хотя такая практика встречается пока еще очень редко;
- название других судов, находящихся вблизи места столкновения (если возможно), и краткое содержание переговоров с ними. Капитану желательно зафиксировать также фамилии и адреса операторов поста регулирования движения, находящихся на дежурстве в момент инцидента, и предпринять другие меры для того, чтобы впоследствии иметь возможность найти и опросить независимых свидетелей столкновения.

После столкновения необходимо проследить, чтобы сохранились:

а) рабочие карты с прокладкой курсов;
б) планшеты с расчетами элементов движения судов;
в) черновые журналы или другие рабочие записи;
г) ленты курсографа, реверсографа и других навигационных приборов, производящих автоматическую запись данных;

При этом не следует делать какие-либо исправления в этих записях или стирать на карте обсервации, которые не соответствуют, например, пути движения судна.

В процессе установления причин столкновения судебно-арбитражные органы нередко уделяют внимание тем или иным фактам, касающимся обычного порядка на судне в части выполнения требований по безопасности мореплавания. Поэтому тщательное, каждодневное выполнение международных правил и рекомендаций, а также соблюдение хорошей морской практики играет важную роль в защите интересов судовладельцев.

Если в результате столкновения повреждения оказались незначительными, то иногда бывает целесообразно урегулировать инцидент на месте.

С согласия судовладельца капитан может предложить капитану другого судна обменяться письмами о взаимном отказе от требований. В случае согласия противной стороны капитан выдает такое письмо только в обмен на аналогичное письмо от капитана другого судна.

Однако действия по сбору и закреплению ранее названных доказательств должны быть предприняты независимо от этого.

8.5.8. Процедуры действий при исчезновении человека в море или порту

Исчезновение члена(ов) экипажа в море или порту определяется как чрезвычайная ситуация и Капитану предписывается незамедлительно организовать проведение всех необходимых мероприятий по оповещению, поиску и спасению.

При этом следует учитывать специфику действий в море или при стоянке судна в порту.

8.5.8.1. Судно в море

В случае исчезновения члена(ов) экипажа в море необходимо предпринять следующее:

- объявить общесудовую тревогу, разделить экипаж на группы по участкам поиска и начать тщательный досмотр всех отсеков и помещений судна, куда возможен безопасный доступ людей;
- по ходу досмотра провести опрос экипажа с целью выяснения КТО, ГДЕ и КОГДА последний раз видел пропавшего (пропавших);
- незамедлительно по получении первичной информации передать сообщение о происшествии в Компанию и ближайший СКЦ (спасательно - координационный центр), властям, судовым Агентам в ближайшем порту, и поддерживать с ними постоянную связь вплоть до завершения поисковой операции;
- если розыскная операция на судне не привела к положительным результатам, рассчитать местоположение судна на момент, когда пропавшего видели в последний раз, а также определить курс и время следования к месту предполагаемого падения пропавшего;
- дать оповещение «ВСЕМ СУДАМ В РАЙОНЕ», в ближайший СКЦ и Компанию с указанием расчетных координат предполагаемого места падения пропавшего, местоположения судна на момент оповещения, а также расчетного курса и времени следования судна к месту предполагаемого падения;
- если позволяют обстоятельства, по согласованию с Компанией и ближайшим СКЦ, проследовать к расчетному месту предполагаемого падения пропавшего;
- на переходе к месту предполагаемого падения пропавшего определить протяженность района поиска и систему маневрирования судна для поиска пропавшего;

- на подходе к району поиска изготовить судно к маневрированию, а экипаж к действию по тревоге «Человек за бортом»;
- по прибытии в район поиска поднять предписанные МСС сигналы, оповестить приближающиеся суда (по УКВ и судовым свистком) и провести поиск пропавшего;
- по окончании поисковой операции дать оповещение в Компанию и всем вовлеченным сторонам о ее результатах и следовать по назначению;
- подробно зафиксировать все события поисковой операции в судовом и машинном журналах, все переговоры в ходе операции в радио журнале, а также собрать письменные показания свидетелей, видевших пропавшего последними. Все собранные и задокументированные материалы (оригиналы) расследования по факту происшествия при первой возможности переслать в Компанию для последующей рассылки копий всем вовлеченным сторонам.

8.5.8.2. Судно в порту (ни рейде)

В случае исчезновения члена(ов) экипажа при стоянке судна в порту или на рейде необходимо предпринять следующее:

- объявить общесудовую тревогу, разделить экипаж на группы по участкам поиска и начать тщательный досмотр всех отсеков и помещений судна, куда возможен безопасный доступ людей;
- по ходу досмотра провести опрос экипажа с целью установить КТО, ГДЕ и КОГДА последний раз видел пропавшего;
- незамедлительно по получении первичной информации сообщить через судового Агента или с помощью радиоустановки ГМССБ о происшествии в Компанию, портовым властям, представительству Государства флага судна и полиции, а также поддерживать с ними регулярную связь вплоть до окончания поисковой операции;
- подготовить судно к возможному досмотру со стороны полиции, назначить сопровождающих, обеспечив их фонарями, необходимыми инструментами и ключами;
- подготовить каюту(ы), документы и вещи пропавшего(ших) к осмотру, заготовить несколько копий документов пропавшего(ших), так как они могут потребоваться разным вовлеченным сторонам;
- собрать и задокументировать свидетельские показания экипажа, тщательно зафиксировать в судовом журнале все действия по поиску пропавших со стороны экипажа, портовых властей, полиции и других вовлеченных сторон;
- получить инструкции и рекомендации от Компании, представительства Государства флага судна, судовых Агентов и действовать в дальнейшем в соответствии с ними;

- при первой возможности все собранные и задокументированные материалы по факту происшествия переслать в Компанию.

Информация в Компанию.

Капитан передает информацию об инциденте в Компанию и Администрацию ближайшего прибрежного государства по стандартной форме, предписанной Резолюцией ММО 852(20). Может также потребоваться заполнение других форм, предусмотренных требованиями местного законодательства.

8.5.9. Процедуры действий при аварийном разливе нефтепродуктов

Крупные разливы с судов случаются не часто. Однако, значительное ухудшение состояния морской среды, имеющее место в последние годы, заставило мировое сообщество обратить внимание и на более мелкие, но постоянно действующие источники загрязнения.

Во многих странах введены довольно жесткие санкции за разливы нефти и вредных химических веществ с судов. Они применяются к судовладельцам и капитанам судов, независимо от наличия их вины. Тем не менее, в некоторых странах размер санкций и их применение в целом зависят от наличия обстоятельств, смягчающих или освобождающих от ответственности, к которым обычно относятся:

1) повреждения корпуса судна вследствие действия непреодолимой силы или касания подводных препятствий, не отмеченных в навигационных пособиях;
2) скрытые дефекты судна;
3) столкновение по вине другого судна;
4) повреждения в результате военных действий;
5) упущения либо нарушения, допущенные третьими лицами и т.д.

Загрязнение моря в результате этих обстоятельств желательно подтверждать актами независимого эксперта (сюрвейера). Факты подобного характера следует заносить в судовой журнал. По ним делать заявления о морском протесте. К сожалению, загрязнения моря происходят довольно часто и по вине экипажей судов. Капитану требуется знать, как вести себя в этих обстоятельствах. Наиболее частыми и ощутимыми для морской среды являются загрязнения моря нефтью и нефтесодержащими продуктами.

Основными причинами загрязнения моря нефтью являются:

1) повреждения судов в результате аварийных происшествий;
2) преднамеренный сброс нефти или нефтесодержащих веществ в морскую среду;
3) разлив нефтепродуктов в процессе грузовых или бункеровочных операций;

4) небольшие выбросы нефтепродуктов в процессе обычной эксплуатации судов (смыв нефтепродуктов с палубы в результате дождей, перелив через гусаки воздушных труб и т.д.).

Действия по предотвращению и ликвидации разливов, предпринимаемые судовыми экипажами, включают технические и организационные меры.

При разливе вахтенному помощнику необходимо:

- Объявить общесудовую тревогу.
- Принять меры к немедленной остановке операций с нефтепродуктами.
- Принять все возможные меры к немедленному предотвращению попадания нефтепродуктов за борт, их локализации на палубе.
- Объявить о запрещении курения на палубе.
- Прекратить доступ людей, не связанных с ликвидацией последствий разлива в район палуб, где имеется разлитый нефтепродукт.
- К месту разлива протянуть шланги пожарной системы, подготовить станцию пенотушения к немедленному действию, поднести огнегасительные средства, для чего привлечь всех имеющихся на борту членов экипажа.
- Доложить капитану и старшему механику. В случае их отсутствия принять меры к их вызову на судно.

Капитану необходимо:

- Принять меры к быстрейшему сбору нефтепродуктов с палубы в судовые емкости.
- Сообщить агенту, судовладельцу (оператору) место, дату, время, условия, обстоятельства. По согласованию с ними назначить сюрвейера для определения размера загрязнения.
- Сообщить судовладельцу (оператору) о принятых мерах для защиты интересов судна.
- Проверить точность, полноту, соответствие записей в судовом и машинном журналах, журнале нефтяных операций, наличие и соответствие оперативного плана по предотвращению и борьбе с загрязнением международным требованиям (МАРПОЛ-73/78, Manual on the Avoidance of Pollution of the Sea by Oil - iss. HMSO. The International Maritime Organization Manual on Oil Pollution iss. IMO).

При оформлении указать:

- известную или предполагаемую причину происшествия;
- подробные сведения о виде и точный расчет количества загрязнителя;
- преобладающие погодные условия и состояние моря;

- сведения обо всех мерах, предпринятых членами экипажа судна и/или береговым персоналом в целях уменьшения и очистки загрязнения;
- размер загрязнения, сведения о пораженных районах и имуществе, которому нанесен ущерб, включая другие суда.

Сторонам, которые были извещены, подготовить:

- показания всех членов экипажа, имеющих отношение к происшествию (обычно показания берутся уполномоченным юристом);
- чертежи, диаграммы, фотографии и/или видеозаписи, иллюстрирующие события происшествия;
- копии всех записей и пометок в официальном и черновом судовых журналах.

  Все разделы должны быть заполнены с точностью и в полном объеме;
- копии страниц журнала нефтяных операций, имеющих отношение к делу;
- контрольные пробы загрязнителя.

Капитану также предписывается немедленно сообщить о случае разлива в ближайшую береговую Администрацию, используя стандартную форму Резолюции ММО А. 851(20) от 27.11.97г.

Прилагаемая форма сообщения является стандартной формой, утвержденной Резолюцией ММО А. 851(20).

Код сообщения	***Вид сообщения***	***Характер сообщения***
A	Судно	Название, позывные или опознавательные данные судовой радиостанции и флаг судна
B	Дата и время события	Группа из 6 цифр, где две первые - дата месяца, четыре последние - часы и минуты
C	Местоположение	Широта из четырех цифр (N или S), долгота из 5 цифр (O или W)
D	Местоположение	Истинный пеленг из трех цифр и дистанция из двух цифр от уверенно опознанного ориентира
E	Истинный курс	Группа из трех цифр
F	Скорость в узлах	Группа из трех цифр (с десятыми узла)
G	Порт отхода	Название последнего порта захода
H	Дата, время и место входа в район, охваченный системой	Время входа дается, как указано в "B", "C" и "D"
I	Назначение и ETA	Порт назначения и предполагаемое время прибытия, как в "B"
J	Лоцман	Указать, имеется ли на борту лоцман открытого моря или местный лоцман
K	Дата, время и место выхода из системы	Время выхода дается как в "B", а место выхода 0 как в "C" или "D"
L	Путь	Предполагаемый путь

Код сообщения	*Вид сообщения*	*Характер сообщения*
M	Радиосвязь	Полностью указать наименования прослушиваемых станций/частот
N	Время следующего сообщения	Группа, указывающая дату и время, как в "B"
O	Максимальная фактическая статическая осадка в метрах	Группа из четырех цифр, указывающая метры и сантиметры
P	Груз на борту	Краткое описание груза, а также любых опасных грузов, вредных веществ и газов на борту, представляющих опасность для людей и окружающей среды
Q	Неисправности, повреждения, недостатки, другие ограничения	Краткое описание неисправностей, повреждений, недостатков или других ограничений (см. Подробные требования к судовым сообщениям)
R	Загрязнения, утерянные опасные грузы	Краткое описание типа загрязнения (нефть, химикаты и т.д.) или утерянных за борт опасных грузов, место дается, как в "C" или "D" (см. Подробные требования к судовым сообщениям)
S	Погодные условия	Краткое описание превалирующих погодных и морских условий
T	Агент, представитель судна и/или судовладельца	Имя и другие данные представителя судна или владельца или обоих для получения информации (см. Подробные требования к судовым сообщениям)
U	Размер и тип судна	Длина, ширина, вместимость, тип и т.д., в зависимости от необходимости
V	Медицинский персонал	Доктор, фельдшер, сестра, персонал, не имеющий медицинского образования
W	Общее количество людей на борту	Указать количество людей на борту
X	Замечания (прочее)	Любая другая информация, включая краткое описание инцидента и других судов, вовлеченных в инцидент, либо оказание помощи или спасание (см. Подробные требования к судовым сообщениям)
Y	Запрос на ретрансляцию сообщения в другую систему, к примеру AMVER, AUSPER, JASPER, MAREP и т.д.	Содержание сообщения

При разливе нефтепродукта с судна капитану рекомендуется:

- оказать содействие местным властям при расследовании причин происшествия и ликвидации последствий разлива. Сделать пометки в судовом журнале о прибытии представителей властей на судно,

указав при этом фамилии, должности представителей и характер их деятельности на борту судна;
- принять дополнительные меры по ликвидации последствий загрязнения силами экипажа;
- заявить морской протест о случившемся с указанием обстоятельств, смягчающих вину или освобождающихся от ответственности (если таковые имеются);
- лично убедиться в том, что данные о размерах разлива установлены точно: взяты с береговых приемных станций после отделения нефти от воды и составления соответствующего акта о количестве нефти и нефтесодержащей смеси, поступившей на эти станции. При определении количества различного нефтепродукта по остаткам его в танках необходимо учитывать количество нефтепродукта в трубопроводе и перекачивающих устройствах. По каждой порции собранного нефтепродукта должна быть проведена идентификация;
- если в процессе операций по ликвидации последствий разлива принимается решение о применении химических или биохимических веществ, лично убедиться в том, что применение этих веществ не запрещено в данном порту. Информацию по этому вопросу можно получить с помощью агента судна;
- составить и выслать в адрес судовладельца и страховщиков подробный отчет, содержащий перечень причин разлива, информацию о тех действиях, которые выполнялись для его предотвращения, и сведения ущерба к минимальному размеру.

К отчету следует приложить:
- заверенные выписки из судового и машинного журналов, содержащие подробные сведения об обстоятельствах разлива, количестве вылившегося нефтепродукта, его названии, использовании предохранительных устройств и систем, количестве нефти (в тоннах), которое перекачивалось в единицу времени, о членах экипажа судна, ответственных за проведение грузовых или бункеровочных операций, о составе вахты на момент инцидента, о принятых мерах по информации властей порта о разливе, принимавшихся действиях для ликвидации последствий разлива, гидрометеорологических условиях, месте, дате, времени инцидента, а также другие связанные с инцидентом сведения;
- копии инструкций по производству грузовых и бункеровочных операций с нефтепродуктами, копии грузового плана;
- данные об имеющихся на борту судна средствах по борьбе с разливами нефтепродуктов и копия судового аварийного плана по борьбе с разливом;
- данные замеров танков, схема их расположения с указанием мощности перекачивающих устройств;

- заверенные выписки из журнала нефтяных операций, отражающие операции с нефтепродуктами на момент разлива;
- акты проб собранного нефтепродукта, свидетельствующие о его идентификации с нефтепродуктом, находящимся на борту;
- объяснения лиц, имевших отношение к происшествию, другие документы, фотографии нефтяного пятна, а также мест повреждения судна и сломанных деталей судового оборудования, через которые произошел вылив нефтепродукта (сами поврежденные детали необходимо сохранить до завершения дела);
- копии телексов и другой судовой переписки, имеющей отношение к происшествию.

8.5.10. Процедуры действий при внезапном получении статистического крена

- По возможности развернуть судно носом, либо, в крайнем случае, кормой, на волну, не допуская при этом положения бортом.
- Объявить общесудовую тревогу, доложить капитану, информировать вахтенного механика.
- Уменьшить ход, если позволяют обстоятельства, лечь в дрейф.
- Подготовить к спуску спасательные средства, всему экипажу надеть спасательные жилеты.
- В темное время суток включить палубное освещение.
- Уточнить координаты судна, выставить их на АПСТБ, передать их радисту.
- Приготовить к использованию пиротехнические средства.
- Закрыть водонепроницаемые двери, произвести герметизацию судна, закрыть вентиляционные и другие отверстия, в первую очередь накрененного борта.
- Осмотреть груз в трюмах и на палубе, определить причину возникновения крена.
- Оценить остойчивость судна и принять меры по ее восстановлению и спрямлению судна. Если положение судна стабилизировалось, следовать с осторожностью в ближайший порт убежища для устранения причин возникновения крена.
- Немедленно информировать судовладельца и при необходимости ближайший спасательно-координационный центр.
- Поддерживать с судоходной компанией постоянную связь.
- Если, несмотря на предпринимаемые меры, крен продолжает увеличиваться, дать сигнал бедствия, а экипажу команду "Покинуть судно".

8.5.11. Процедуры действий при обесточивании судна

- Запустить аварийный дизель - генератор (АДГ).
- Перейти на ручное управление рулем и проверить его работу при электропитании от АДГ. При необходимости перейти на аварийное управление рулем из румпельного.
- Доложить капитану.
- Поднять два шара, либо включить два красных огня, согласно МППСС-72. Правило 27 (a, i, ii, iii).
- Переключить электропитание всех навигационных огней на аварийное.
- При наличии достаточной инерции направить судно в сторону от близлежащих опасностей, пути другого судна, к возможному месту постановки на якорь.
- Приготовить якоря к отдаче.
- В случае ограничения видимости начать подачу звуковых сигналов согласно МППСС-72, Правило 35/d/.
- По УКВ оповестить находящиеся поблизости суда и ПРД (Пост Регулирования движения) об обесточивании.
- Уточнить место судна, определить дрейф, в случае нахождения вблизи берегов или в узкости включить РЛС и эхолот.
- При дрейфе судна в сторону опасности принять меры по предотвращению посадки судна на мель.
- Выяснить причины неисправности и возможность ее устранения своими силами.
- Мобилизовать необходимые ресурсы для устранения неисправности, если ее можно устранить силами экипажа.
- Информировать судоходную компанию.

В случаях повреждений энергетической установки должны быть произведены операции в строгом соответствии с инструкциями и правилами по их обслуживанию. При переключении следует использовать все возможности, чтобы сохранить принцип автономности работы энергетических установок, нарушение указанного принципа допускается только в крайних случаях, если это безопасно для исправной энергетической установки.

Если устранение неисправностей в системе электропитания возможно без отключения генераторов и других ответственных механизмов, вахтенный электромеханик обязан доложить об этом вахтенному механику. Если промедление отключения ставит под угрозу безопасность судна и людей, то отключение вахтенным электромехаником производится самостоятельно, о чем следует немедленно доложить вахтенному механику.

При повреждениях электроэнергетических установок, когда оставшиеся исправные генераторы не могут полностью обеспечить потребность судна в электроэнергии, потребители обеспечиваются питанием в зависимости от того, к какой из ниже перечисленных трех групп они относятся:

I - потребители, обеспечивающие работу навигационной аппаратуры и средств связи;

II - потребители, действие которых влияет на жизнедеятельность судна, поддержание хода и управляемость, но кратковременное прекращение работы которых не угрожает безопасности судна и не выводит из строя всю схему канализации тока;

III - все остальные потребители.

Потребители электроэнергии при перегрузках генераторов отключаются:

I и П - только с разрешения капитана;

III - с разрешения главного (старшего) механика или вахтенного механика с последующим докладом главному (старшему) механику и вахтенному помощнику капитана.

8.5.12. Процедуры действий при остановке ГД в море

Выход из строя ГД, движителя может привести к потере управляемости судна. Хотя такой инцидент не обязательно сразу ведет к серьезной аварии, тем не менее, такие поломки следует относить к чрезвычайным ситуациям и отрабатывать учения по ликвидации последствий по сценарию «наихудшего варианта». Очевидно, что решения, принимаемые Капитаном и отдаваемые им распоряжения, будут зависеть от обстоятельств конкретной ситуации.

Как только повреждения оценены старшим механиком, Капитан совместно с ним и старшим помощником должен обсудить возможность ремонта силами экипажа и определить время, требуемое на исправление повреждений. На все неисправные механизмы необходимо повесить предупредительные таблички и сфотографировать повреждения (если это возможно) для последующей информации Компании и сюрвейерам.

Если Капитан считает ситуацию опасной, то он немедленно информирует Компанию, возможно, потребуется заключить контракт на буксировку, в случае, если повреждения невозможно исправить силами экипажа. В такой ситуации судовое буксирное устройство должно быть подготовлено заблаговременно.

В случае выхода из строя главного двигателя и/или гребного устройства необходимо:

- Действовать рулем и подруливающим устройством (если имеется) для приведения судна в возможно лучшее относительно волны положение.
- При плавании на мелководье или в прибрежных водах изготовить к отдаче якоря, а в случае возможного дрейфа судна к берегу, приспустить якоря в воду на необходимую глубину для уменьшения сноса судна.

- При опасном приближении к берегу один из приспущенных якорей выбрать.
- Поднять сигналы МППСС-72 «Лишен возможности управляться».
- В условиях ограниченной видимости подавать соответствующие туманные сигналы, согласно Правилу 35 (a, c) МППСС-72.
- Сделать отметку на ленте курсографа.
- Выяснить причину неисправности и возможность ее устранения силами экипажа.
- Мобилизовать необходимые ресурсы для устранения неисправности, если ее можно устранить силами экипажа.
- В случае невозможности устранения неисправности своими силами проинформировать Компанию и запросить помощь.
- Сделать соответствующие записи в судовом журнале, о:
  а) дате, судовом и гринвическом времени происшествия;
  б) предполагаемых причинах, размере и характере повреждения;
  в) погодных условиях и прогнозе на предстоящие несколько суток;
  г) наличии опасности посадки судна на мель, выброса на камни или берег. (При этом желательно указать подробнее характер опасности и степень вероятности ее наступления с учетом погодных условий, расстояния до опасности и наличия поблизости судов и других средств, могущих оказать помощь);
  д) возможности ремонта главного двигателя силами экипажа судна и вероятном времени его завершения;
  е) времени, когда сформировалось решение принять помощь спасателей и времени, когда спасатели фактически приступили к спасанию, с указанием названия судов, их количества, перечня услуг;
  ж) регулярных определениях места судна надежными способами.

При частичной потере остойчивости из-за смещения груза или по другим причинам капитану вначале потребуется принять меры к спрямлению судна и ликвидации опасности. Затем дополнительно зафиксировать в судовом журнале:

а) состояние судна (креп, дифферент, метоцентрическая высота, наличие балласта, груза, палубного груза, его расположение и т. д.);

б) при поступлении забортной воды - указать отсек, куда поступает вода, наличие в нем водонепроницаемых переборок и дверей, действия, направленные на локализацию поступления воды и укрепление переборок;

в) вероятные причины ухудшения остойчивости судна, появления крена, изменения осадки и т. п.;

г) меры по спрямлению судна и увеличению его остойчивости;

д) использование судовых водоотливных средств и их эффективность;

е) опасность переворачивания судна и его затопления;

ж) средства, используемые спасателями.

Капитану рекомендуется сохранять копии актов сюрвейеров, экспертов-кораблестроителей, проводивших свои осмотры и экспертизы сразу после происшествия.

Если становится очевидным, что ситуация ухудшается, то Капитан немедленно передает информацию Администрации ближайшего прибрежного государства по форме, рекомендуемой Резолюцией ММО А.851(20).

Форма первоначальной информации в Компанию:

- Название и позывные судна.
- Фамилия и должность передавшего информацию.
- Дата и время (уточнить местное или по Гринвичу) повреждения.
- Координаты места судна или название порта и номер причала.
- Курс и скорость судна.
- Краткое, но четкое описание повреждения, его размеров, общего состояния судна.
- Погодные условия.
- Предпринимаемые и планируемые коррективные меры.
- Требуемая помощь.
- Помощь, которую можно получить на месте аварии.
- Описание требуемого ремонта и необходимых материалов.
- Имеющиеся в наличии ресурсы для ремонта.
- Время, требуемое для ремонта.
- Проведенные или производимые осмотры.
- Условия дальнейшей связи.
- Число пострадавших членов экипажа (если есть) и краткое описание полученных ими травм.

8.5.13. Процедуры действий при выходе из строя рулевой машины

Этот инцидент относится к чрезвычайным ситуациям, так как его последствием может стать авария.

Контрольный лист действий, которые необходимо предпринять.

В случае выхода из строя рулевого устройства необходимо:

- Перейти на дублирующее устройство или аварийное управление рулем из румпельного отделения.
- Остановить движение судна в случае невозможности перехода на дублирующее устройство или аварийное управление рулем.
- Поднять соответствующие сигналы для судна, лишенного возможности управляться согласно МППСС-72.

- В условиях ограниченной видимости подавать соответствующие звуковые сигналы согласно МППСС-72.
- Сделать отметку на ленте курсографа.
- Выяснить причины и возможность устранения неисправности силами экипажа.
- Мобилизовать необходимые ресурсы для устранения неисправности, если ее можно устранить своими силами.
- В случае невозможности устранения неисправности силами экипажа, информировать Компанию и запрашивать помощь.
- Сделать соответствующие записи в судовом журнале.

8.5.14. Процедуры действий при выходе из строя ДАУ ГД или машинного телеграфа

Такой инцидент также следует считать чрезвычайной ситуацией, так как последствия могут привести к серьезной аварии.

Как только степень повреждения оценена старшим механиком, Капитан совместно с ним и старшим помощником обсуждает возможность ремонта силами экипажа и определяет время, требуемое на устранение повреждений.

На поврежденные устройства необходимо повесить предупреждающие таблички и сфотографировать повреждения (если это возможно) для последующей информации Компании.

В этой ситуации необходимо:

- Передать управление ГД в ЦПУ (Центральный Пост Управления Машинного Отделения).
- Согласовать запасной вид связи с ЦПУ (МО).
- Выяснить причину неисправности и возможность ее устранения своими силами.
- Мобилизовать необходимые ресурсы для устранения неисправности, если ее можно устранить силами экипажа.
- Сделать необходимые записи в судовом журнале.
- Информировать Компанию по установленной форме.

8.5.15. Процедуры действий при смещении груза

Смещение груза может привести к потере остойчивости и поэтому последовательность действий должна быть выполнена такая же, как и в случае снижения остойчивости.

Необходимо принимать во внимание, что смещение груза может вызвать конструктивные повреждения. Поэтому тщательный осмотр корпуса в районе грузовых помещений (там, где возможен безопасный доступ) должен быть произведен так скоро, как позволяют обстоятельства конкретной ситуации.

Если невозможно восстановление прежней укладки уже сместившегося груза силами экипажа, то необходимые действия по предотвращению дальнейшего смещения груза должны быть предприняты незамедлительно. Регулярная и подробная информация о предпринятых действиях и последствиях, ими вызванных, должна направляться в Компанию.

В случае если, несмотря на все принимаемые меры, крен судна продолжает увеличиваться, Капитанам судов предписывается немедленно подать сигнал бедствия, объявить тревогу и принять все необходимые меры к экстренному оставлению судна.

8.5.16. Процедуры действий при оставлении судна

Общее

Сообразуясь с конкретными обстоятельствами. Капитан принимает решение об оставлении судна экипажем.

Только Капитан или уполномоченное им лицо могут подать сигнал об оставлении судна. Перед оставлением судна производится тщательная проверка наличия пассажиров, если они имеются на борту, и членов экипажа у спасательных средств. Перед оставлением судна старшим помощником капитана дополнительно производится обход судна с целью выявления оставшихся на борту людей.

Контрольный лист действий в случае оставления судна

В случае возникновения необходимости оставления судна надлежит:

- Объявить шлюпочную тревогу звонком громкого боя и голосом по радиотрансляции: «Экипажу покинуть судно», а если на борту есть пассажиры: «Пассажирам и экипажу покинуть судно».
- Убедиться в автоматическом вводе в ЦИВ радиоустановки ГМССБ координат судна, времени, обозначение формата, идентификационного номера и ввести вручную дополнительную информацию о бедствии: вид бедствия и вид последующей связи.
- Подать сигнал бедствия с помощью радиоустановки ГМССБ в режиме ЦИВ, радиотелефонии и УБПЧ.

- До тех пор, пока позволяют обстоятельства, подавать визуальные и звуковые сигналы бедствия согласно МППСС-72 (Приложение IV).
- Направить посыльных во внутренние помещения для оповещения и контроля за отсутствием в них людей.
- Собрать весь экипаж и имеемых на борту пассажиров на местах сбора, согласно Расписанию по тревогам. Проконтролировать сбор всего экипажа и имеемых пассажиров в полном составе, наличие теплой одежды и правильность одевания и полноту комплектации спасательных жилетов и теплогидрокостюмов, доставку на шлюпки и спасательные плоты штатного снабжения, радиостанций, документов, одеял, судовых журналов и т.п., доложить на мостик.
- По команде капитана приспустить шлюпки и начать посадку в них людей.
- По команде приготовить спасательные плоты к сбрасыванию.
- По команде Капитана спустить шлюпки на воду и дополнительно сбросить на воду спасательные плоты, вывалить за борт штормтрапы.
- Шлюпки после спуска на воду с людьми должны отойти от судна на безопасное расстояние и оставаться в этом районе до подхода судов.
- По команде Капитана или назначенного ответственного лица из числа командного состава судна при необходимости произвести посадку людей в плоты.
- После спуска дежурных (моторных) шлюпок собрать плоты и отвести их от борта судна на 200-300 метров и подобрать находящихся в воде людей, принимая их в шлюпки.
- При оставлении судна в штормовых условиях - посадку людей в плоты производить сразу после спуска их на воду. Не держать долго плоты у борта, иначе они будут потеряны.

В случае возникновения экстремальной ситуации, в отсутствие Капитана или Старшего помощника (например, при стоянке на якоре), вахтенный помощник действует самостоятельно.

Каждый член экипажа в этой ситуации должен действовать в соответствии с судовым расписанием по тревогам (шлюпочная тревога).

Информация об оставлении судна

В случае возникновения необходимости оставления судна подается сигнал бедствия и передается информация об оставлении судна в соответствии с требованиями и рекомендациями МППСС-72 и МСС всеми имеющимися на судне средствами.

8.5.17. Процедуры эвакуации людей из замкнутых пространств

Общее

В случае инцидента с травматизмом членов экипажа в закрытых помещениях, первым действием является подача сигнала тревоги. Хотя быстрота часто является жизненно необходимой в интересах спасания жизни, спасательные операции не должны проводиться до тех пор, пока не будет получена необходимая помощь и снаряжение. Существует много примеров, когда были дополнительные жертвы из-за спешных, плохо подготовленных спасательных действий.

Предварительная организация имеет огромное значение в организации быстрой и эффективной помощи.

Лица, входящие в помещение, обязаны использовать комплект защитного снаряжения. Перед этим должна быть согласована система условных сигналов.

Старший помощник должен находиться вне помещения, там, где он может обеспечить самое эффективное управление спасанием.

Необходимым требованием является знание каждым членом спасательной команды своих обязанностей. Капитан должен обеспечивать регулярные тренировки и упражнения по спасанию из закрытых помещений.

Приведение в сознание

Капитан обеспечивает, чтобы все члены экипажа были ознакомлены с техникой оказания первой помощи и приведения в сознание лиц, пораженных токсичными газами или испарениями, или чье дыхание остановилось вследствие других причин, таких, как электрических шок и утопление.

Порядок спасательных действий

Нижеприведенное снаряжение всегда должно находиться возле входа в помещение, пока человек находится внутри:

- Спасательный трос с предохранительным поясом
- Дыхательный аппарат со сжатым воздухом
- Носилки

Человек, находящийся снаружи, первым подает сигнал тревоги и не пытается начать спасание без принятия его сигнала и до тех пор, пока не прибудет дополнительная помощь.

Действием первоочередной важности является восстановление дыхания пострадавшего.

Человек, оказывающий помощь, надевает на пострадавшего дыхательный аппарат и страховой сигнальный конец, который поддерживается на выходе из помещения другим обеспечивающим. НИ ПОД КАКИМ ПРЕДЛОГОМ СПАСАТЕЛЬ НЕ ДОЛЖЕН ВХОДИТЬ В ПОМЕЩЕНИЕ БЕЗ ДЫХАТЕЛЬНОГО АППАРАТА ИЛИ ДО ПРИБЫТИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПОМОЩИ.

Пострадавшего нужно вынести из помещения при помощи носилок или при помощи других средств как можно скорее.

Вход в замкнутые пространства

Следующие меры должны быть предприняты для обеспечения входа в замкнутые пространства:

- Провентилировать помещение
- Произвести анализ газосодержания воздуха в помещении и убедиться, что ситуация безопасна.
- Подготовить спасательное снаряжение у входа в помещение.
- Проверить готовность средств связи
- Обеспечить безопасное освещение в помещении
- Убедиться, что используется оборудование одобренного типа
- Убедиться, что системы подогрева помещения отключены

В случае использования дыхательного аппарата:

- Убедиться, что аппарат находится в пригодном для использования состоянии
- Проинструктировать работающего в помещении и убедиться, что он имеет навыки работы в дыхательных аппаратах.
- Дополнительно убедиться в том, что весь персонал, имеющий отношение к этим работам, предупрежден о начале проведения работ в замкнутом пространстве.

8.5.18. Процедуры по оказанию помощи, включая спасательные операции

Под спасанием понимается деятельность, вытекающая из обязанности оказывать помощь судам, летательным аппаратам или их спасательным шлюпкам либо плотам; предусматривается в нескольких многосторонних универсальных международных договорах.

Согласно Международной конвенции по охране человеческой жизни на морс 1974 г., капитан судна, находящегося в море, получив из любого источника сообщение о бедствии, обязан полным ходом следовать на помощь людям, терпящим бедствие. Если капитан лишен такой возможности, либо в силу особых обстоятельств считает ненужным или излишним следовать на помощь, то он обязан сделать запись в судовом журнале о причинах своего решения. Капитан судна, терпящего бедствие, имеет право выбрать одно или несколько судов, ответивших на его призыв о помощи, и долг пришедшего на помощь капитана судна или капитанов выбранных судов подчиняться такому выбору. Капитан освобождается от обязанности оказывать помощь, если его судно не было выбрано, а если было выбрано - когда он получил сообщение от людей, терпящих бедствие, или от капитана другого судна, прибывшего на место происшествия к таким людям, что помощь больше не нужна. Конвенцией об открытом море предусмотрено, что каждое государство должно обязать капитана любого

судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой это можно сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж и пассажиров, оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель.

Обязанность спасания имущества возникает лишь в случае столкновения, когда капитан каждого из судов обязан, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, экипажа и пассажиров, оказать помощь другому судну, сообщившему название своего судна, порт приписки, порты отправления и назначения. В остальных случаях спасание имущества является добровольным актом и выполняется, как правило, за вознаграждение, принципы определения которого установлены Международной конвенцией по унификации некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на морс.

Обычно спасание имущества на море осуществляется на основе спасательных контрактов.

Политика Компании должна гарантировать, что никогда не будет допущено развитие опасной ситуации, возрастание угрозы гибели людей по причине каких-либо ограничении по привлечению помощи (береговых спасательных средств или спасательных судов).

Ответственность за правильную оценку ситуации, состояния судна и результатов борьбы за живучесть судна, ведущейся экипажем, а также за своевременное привлечение помощи полностью возлагается на Капитана судна. Во всяком случае, при реальной необходимости спасания жизни людей, предотвращения угрозы гибели судна, защиты окружающей среды, привлечение сторонней помощи должно быть незамедлительным.

Привлечение спасательного судна не изменяет полномочий Капитана. Он остается в командовании судном, несмотря на присутствие Капитана спасательного судна. Тем не менее, Капитан должен находиться в тесном сотрудничестве с Капитаном спасателя.

Насколько это возможно на ранней стадии опасного развития ситуации Капитану необходимо информировать руководство Компании о возможной необходимости привлечения сторонней помощи.

При привлечении помощи Капитан должен заручиться разрешением Компании о принятии помощи спасателей на предложенных ими условиях. Обычно помощь спасательного судна может быть принята на условиях LOF'90 (открытая форма Ллойда 1990).

В случаях, не терпящих промедления, Капитан должен вести переговоры со спасателями самостоятельно, тем не менее, не прекращая попыток связаться с Компанией и/или грузовладельцем перед тем, как согласиться на условия, предложенные спасателями.

Контрольный лист действий, которые необходимо предпринять

При обращении за помощью:

- Сообщить судовладельцу (оператору) об условиях, обстоятельствах, характере бедствия, принимаемых мерах по ликвидации угрозы судну.
- При отсутствии реальной угрозы гибели судна предложить заключить договор на буксировку.
- При невозможности получить помощь на условиях договора о буксировке заключить контракт с формулировкой "БЕЗ СПАСАНИЯ НЕТ ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ".
- Регулярно информировать Компанию о ходе спасательной операции. Подробно фиксировать в судовом и машинном журналах действия спасателей, метеоусловия, состояние судна.
- Информировать о случившемся судового Агента в порту назначения. С приходом в порт заявить МОРСКОЙ ПРОТЕСТ и взять у грузополучателей АВАРИЙНЫЕ ПОДПИСКИ.
- Представить в Компанию отчет о спасательной операции с приложением СПАСАТЕЛЬНОГО КОНТРАКТА, выписок из журналов (судовой, машинный, радио), МОРСКОГО ПРОТЕСТА и АВАРИЙНЫХ ПОДПИСОК.
- Классифицировать и оформить случай в соответствии с "Положением о расследовании аварийных происшествий".

При спасании другого судна

- Сообщить Компании о следовании на спасание.
- Сообщить о полученном сигнале бедствия и собственных действиях в ближайший СКЦ (спасательно-координационный центр).
- Поддерживать постоянную связь с судном, терпящим бедствие.
- Тщательно фиксировать все действия и переговоры, касающиеся спасательных операций в судовом, машинном и радио журналах, информируя Компанию о ходе спасательной операции.
- Фиксировать координаты аварийного судна через определенные интервалы, с возможной оценкой его состояния и состояния погоды.
- Сообщить Компании возможно более полные данные об аварийном судне.
- При опасности для жизни людей начать их спасание немедленно.
- Спасание судна начинать только после получения зафиксированного согласия на подписание спасательного контракта. Если согласие получено по радио, по возможности, получить подтверждение такого согласия от третьих лиц (других судов), как свидетелей.
- Оформить АКТ об окончании спасательной операции.
- Представить в Компанию оригиналы ДОГОВОРА О СПАСАНИИ, АКТА ОБ ОКОНЧАНИИ СПАСАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ, подроб-

ный отчет Капитана, выписки из судового, машинного и радио журналов, копии переписки.

К спасанию судна, покинутого экипажем, капитан должен приступать только после согласования этого вопроса с судовладельцем.

После окончания операции договориться с другими спасателями о своих дальнейших действиях в части получения вознаграждения;

- принять меры к проведению сюрвейерского осмотра своего и спасенного судна в первом порту захода (с целью определения размера спасенного имущества и своих повреждений);
- по окончании операции сообщить своему судовладельцу следующие сведения:
    1) наименование и тип спасенного судна, год постройки, дедвейт, род двигателей, их мощность и скорость судна;
    2) наименование судовладельца и порт приписки судна;
    3) количество и род груза на аварийном судне;
    4) характер аварии и наличие реальной угрозы, как для аварийного судна, так и для спасателей;
    5) погодные и навигационные условия, в которых производилась спасательная операция;
    6) время, затраченное на спасательную операцию;
    7) количество судов-спасателей;
    8) ориентировочно свои затраты на спасание и состояние спасенного судна;
    9) примерную стоимость всего спасенного имущества.

Внести в судовой, машинный журналы и журнал судовой радиостанции (применительно к правилам их ведения) следующие данные:

1) все принятые сигналы аварийного судна, содержание переговоров об условиях заключения договора и оказания помощи. (Если договор был заключен по радио, необходимо также принять меры к тому, чтобы обеспечить в дальнейшем показания независимых свидетелей, желательно не из числа судового экипажа, могущих подтвердить записи в журнале);
2) навигационную и гидрометеорологическую обстановку;
3) положение аварийного судна и его состояние, наличие реальной опасности для самого судна, его экипажа и груза, а также степень опасности для своего судна;
4) все предпринятые действия и маневры с момента получения сигнала бедствия до момента окончания операций;
5) продолжительность операции;
6) перечень других судов, участвующих в спасании, с указанием: кто первым приступил к операциям, кто является основным спасателем, степени и характера опасности для каждого из них, объем работ, выполненных каждым из них, и указаний основного спасателя;

7) все обстоятельства, касающиеся непреднамеренного причинения ущерба аварийному судну или его грузу с указанием того, что этот ущерб был вызван условиями спасания;
8) все обстоятельства, касающиеся вынужденного, преднамеренного нанесения ущерба судну и грузу в целях спасания, с отметкой о согласии на такие действия капитана аварийного судна.

По окончании операции капитан судна-спасателя направляет судовладельцу следующие документы:

а) оригиналы договора о спасании и акта об окончании спасательной операции;

б) выписки из журналов всех судов, участвовавших в спасательных операциях, заверенные соответствующим образом (если есть возможность их получить);

в) другие документы, которые, по мнению капитана, могут быть полезны для защиты интересов судовладельца (показания свидетелей, фотографии и т.д.).

Для составления точных записей проводимых операций, фиксирования событий всеми доступными средствами, капитану рекомендуется выделить для этих целей на все время операций одного из членов судового экипажа, обладающего необходимой квалификацией.

8.5.19. Процедуры действий при заболеваниях и травмах с угрозой смертельного исхода и смертельным исходом

В случае заболевания или травмы с угрозой смертельного исхода или смертельным исходом следующие действия должны быть незамедлительно предприняты:

- Оказать первую помощь (если пострадавший жив) и незамедлительно информировать Компанию по установленной форме.
- Вызвать врача к месту происшествия (если судно в порту или на рейде), а также судовых Агентов.
- Организовать доставку пострадавшего в лазарет.
- Осмотреть место происшествия. Если пострадал береговой служащий, то осмотр произвести совместно с представителями портовых властей и профсоюза.
- Сфотографировать место происшествия.
- Собрать вещественные доказательства (если таковые имеются).
- Составить акт осмотра места происшествия.
- Собрать письменные показания свидетелей.
- Составить схему места происшествия.
- Запросить по радио медицинскую консультацию (если судно в море).

- Если судно в море, при опасности для жизни пострадавшего следовать в ближайший порт, при этом проинформировать судовых Агентов, портовые власти.
- Если требуют обстоятельства, по согласованию с Компанией запросить помощь через ближайший СКЦ с тем, чтобы пострадавший был снят с судна вертолетом для срочной доставки в больницу.
- Назначить судовую комиссию по расследованию несчастного случая и определить сроки проведения расследования.
- Собрать необходимые документы, а именно:
  - акт осмотра места происшествия;
  - схема места происшествия;
  - фотографии;
  - письменные показания свидетелей;
  - объяснения причастных лиц;
  - объяснение пострадавшего (если это возможно);
  - выписки из журналов о прохождении инструктажа по ТБ;
  - копии актов испытаний и проверок устройств и механизмов с места происшествия.
- Составить акт по форме Н-1.
- При оставлении пострадавшего в иностранном порту, предупредить Агента. Агент обеспечивает дальнейшее наблюдение за пострадавшим, чтобы убедиться, что:
  - пострадавший получает надлежащее медицинское обслуживание и питание;
  - цены за медицинское обслуживание, указанные в выставляемых счетах, соответствуют реальным местным рыночным ценам;
  - пострадавшему после выписки выданы официальные документы (история болезни) на английском языке.
- По поручению Капитана судовые Агенты обеспечивают дальнейшую репатриацию пострадавшего и информируют о ней компанию.
- При первой возможности переслать собранные документы в Компанию.

Оказание первой медицинской помощи

Оказание первой медицинской помощи имеет исключительно важное значение при несчастных случаях любой формы тяжести, так как даже в случае незначительной травмы, задержка с оказанием первой помощи может привести к самым тяжелым последствиям (например, заражение крови приведет к смертельному исходу). Поэтому Компания считает необходимым уделить этому вопросу надлежащее внимание и дать в этой связи подробные разъяснения.

При несчастном случае необходимо:

ВНИМАТЕЛЬНО ОСМОТРЕТЬ ПОСТРАДАВШЕГО. ПЕРЕД ТЕМ, КАК ОКАЗЫВАТЬ ПОМОЩЬ, ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ НА:

- ЕГО РЕАКЦИЮ
- ЕГО ДЫХАНИЕ
- ИМЕЕТСЯ ЛИ КРОВОТЕЧЕНИЕ
- НАХОДИТСЯ ЛИ ПОСТРАДАВШИЙ В СОСТОЯНИИ ШОКА

1. Если пострадавший в сознании:

Удобно разместить пострадавшего, не оставлять одного, разговаривать с ним пока не прибудет помощь, убеждать его, что ему сейчас помогут и станет легче (страх ухудшает состояние пострадавшего), защитить пострадавшего от внешнего воздействия (дождь, снег, холод и т.д.). Ни в коем случае не давать пострадавшему спиртного.

2. Если пострадавший в бессознательном состоянии

- Положить пострадавшего на спину и расположить голову так, чтобы подбородок был поднят.
- Опустить челюсть пострадавшего так, чтобы рот был открыт.
- Убедиться, что дыхательные пути пострадавшего открыты.
- Произвести искусственное дыхание «рот в рот».

3. В случае кровотечения

Сильный порез или удар очень опасны из-за возможной большой потери крови. Кровотечение из раны в виде струи крови указывает на повреждение артерии и смертельно опасно для пострадавшего. Для остановки кровотечения необходимо:

- Немедленно прижать артерию у того края раны, который расположен ближе к сердцу.
- Если рана расположена на руке или ноге, не отпуская пальца, сдавливающего артерию, поднять конечность, наложить жгут выше раны и только после этого прекратить сдавливание артерии. Не накладывать жгут слишком туго. Жгут нельзя держать более двух часов. По истечении этого срока необходимо прижать артерию пальцем и распустить жгут. Через 5-10 минут можно вновь наложить жгут. Если во время ослабления жгута прекращение сдавливания артерии не ведет к возобновлению кровотечения, жгут можно снимать, а рану туго забинтовать стерильной повязкой. Если повязка начнет пропитываться кровью, необходимо вновь наложить жгут.

Все остальные виды кровотечения останавливаются давящей повязкой, наложенной на рану. Простейший и наиболее эффективный вид остановки незначительного кровотечения - это прижать тампон или использовать что-нибудь вместо него. Если ничего нет под рукой, можно использовать руку или палец.

4. При шоке

ШОК нельзя смешивать с обмороком (потерей сознания). Это обычно следствие несчастного случая, особенно мучительного в связи с потерей крови. Пострадавший бледен, поверхность кожи холодная, дыхание учащенное, пульс учащенный и слабый.

В этом случае необходимо:

- Уложить пострадавшего на ровную поверхность, но так, чтобы ноги были выше головы (исключая случаи с ранением головы). Укрыть пострадавшего одеялом, к ногам приложить грелки.
- Если пострадавший в сознании - дать ему теплое питье (горячий чай, кофе, молоко).
- Для поддержания сердечной деятельности дать кордиамин (30-35 капель в рюмку воды) или кофеин бензонат натрия (1-2 таблетки).

НЕОБХОДИМО ПОМНИТЬ, ЧТО ДЛИТЕЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ В СОСТОЯНИИ ШОКА, МОЖЕТ БЫТЬ СМЕРТЕЛЬНЫМ, ПОЭТОМУ НЕОБХОДИМО ВСЕМИ СРЕДСТВАМИ ПЫТАТЬСЯ ОСТАНОВИТЬ КРОВОТЕЧЕНИЕ И ОБЛЕГЧИТЬ БОЛЬ.

5. Предполагаемый перелом

Если при несчастном случае возникает подозрение на перелом, крайне важно, чтобы пострадавший лежал неподвижно до прибытия квалифицированной помощи. Если же пострадавшего необходимо перенести или передвинуть, то делать это необходимо с крайней осторожностью и большим вниманием.

Переломы костей конечностей можно обнаружить по изменению их формы, хрусту и резкой болезненности в месте перелома при движении. При переломах костей необходимо наложить шины поверх одежды, используя стандартные металлические шины из судовой аптечки или любой подручный материал. При использовании гнущихся шин им необходимо придать форму той части конечности, на которую они накладываются, учитывая, что рука после наложения шины должна быть согнута под прямым углом, а нога - незначительно согнута в коленном суставе. Необходимо применять шину такой длины, чтобы были неподвижными два сустава: выше и ниже перелома. При переломе ключицы или лопатки руку необходимо подвесить на перевязи завязанной, на шее. Для уменьшения болей пострадавшему необходимо давать болеутоляющее или делать обезболивающие уколы.

6. Мероприятия по оживлению

Прекращение дыхания и даже остановка сердца, если они длятся недолго, не всегда свидетельствуют о смерти. В таких случаях есть шанс вернуть пострадавшего к жизни. В целях оживления необходимо произвести:

а) Искусственное дыхание

- Очистить полость рта пострадавшего с помощью пальца, обернутого какой-либо чистой материей и вытащить язык.

- Освободить пострадавшего от стягивающей одежды.
- Если оказывается помощь при утоплении, пострадавшего необходимо положить животом на колено так, чтобы его голова оказалась возможно ниже. Поддерживая голову рукой, другой рукой нанести несколько ударов между лопатками, вода при этом удаляется из дыхательных путей и желудка.
- Положить пострадавшего на спину, максимально запрокинуть его голову назад и сделать ему искусственное дыхание «рот в рот».

Производить искусственное дыхание до восстановления у пострадавшего собственного дыхания.

б) Массаж сердца

- Прощупать пульс пострадавшего. Если пульс не определяется, приступить к массажу сердца. Массаж сердца производится одновременно с искусственным дыханием и выполняется другим лицом.
- Положить пострадавшего на спину на твердую плоскую поверхность, ритмично и сильно надавливать на грудину обеими руками, положенными одна на другую, 40-60 раз в минуту.
- После массажа сердца в течение 1-2 минут прощупать пульс. Если пульс появился прекратить массаж. Массаж следует продолжать, если пульс отсутствует.
- Попытки восстановления деятельности сердца необходимо продолжать 10-15 минут.

7. Обработка ран

Небольшие раны размером 1-2 см смазать йодом и заклеить пластырем.

Раны больших размеров промыть морской водой, края смазать йодом и наложить стерильную повязку. Не снимать повязку с раны до ее заживления. Производить смену повязки только при скоплении в ране большого количества гноя.

Раны груди и спины, засасывающие воздух при дыхании, помимо указанной обработки, после сведения краев, должны быть закрыты на всем протяжении пластырем так, чтобы засасывание воздуха прекратилось.

8. Помощь при ожогах

Ожоги различают термические, электрические, химические и радиационные. По тяжести они разделяются на 4 степени:

I степень — краснота
II степень — пузыри
III степень — омертвление кожи
IV степень — обугливание

При ожогах необходимо:

- Промыть обожженную поверхность морской водой, наложить стерильную противоожоговую повязку и полить ее сверху раствором анестезина и танина в спирте (из судовой аптечки).
- Не вскрывать пузыри и не удалять кожу с поверхности ожога.
- Не менять повязку до заживления ожога.
- Давать пострадавшему по 2 таблетки тетрациклина или по 2 таблетки норсульфазола 4 раза в сутки.

При ожогах глаз или их поражения солнечной радиацией необходимо промыть их пресной водой и защитить от света.

При ожогах кислотой — обильное обмывание водой или содовым раствором.

При ожогах щелочами — обмывание раствором борной кислоты или разведенным уксусом.

9. Помощь при обморожениях илиознобах

Различают три степени обморожения:

I степень - потеря чувствительности, после отогревания - сине-багровая окраска кожи, отечность, зуд.

II степень - пузыри, наполненные кровянистой мутной жидкостью.

III степень - пораженные участки тела чернеют, происходит их омертвление.

Необходимо предпринять следующее:

Отогреть отмороженную часть тела в теплой воде (35-37 градусов).

После появления кровообращения наложить на пораженный участок кожи противоожоговую повязку и полить ее спиртом.

Не вскрывать пузырей перед наложением повязки.

Давать теплое питье (сладкий чай, кофе, вино), горячую пищу.

10. Защита от жары. Солнечный и тепловой удары

Для предупреждения солнечных и тепловых ударов необходимо:

- Днем находиться во влажной одежде.
- Защищаться от солнечной радиации тентом и одеждой, закрывающей все части тела. Поливать тент забортной водой.

Солнечный удар

Признаки - покраснение лица, сильная головная боль, тошнота, головокружение, потемнение в глазах, рвота.

Первая помощь.

- Перенести пострадавшего в тень.
- Расстегнуть одежду, дать свободный доступ воздуха к коже.
- На голову и затылок положить пузырь со льдом или холодную примочку. Грудь и шею обтирать холодной водой.

Тепловой удар

Признаки - вялость, усталость, сонливость, головокружение и головная боль, покраснение лица, неуверенная походка, тяжелое дыхание, повышение температуры, затем потеря сознания, лицо бледнеет или делается синюшным и покрывается холодным потом. Пульс слабый, почти не прослушивается. Дальнейшее ухудшение состояния может привести к смерти. Первая помощь.

- Положить пострадавшего в тень на свежий воздух
- Снять стягивающую одежду
- К голове и области сердца ставить холодные примочки
- Дать понюхать нашатырный спирт.
- Давать холодное питье.
- В случае ослабления сердечной деятельности дать принять 20-30 капель кордиамина на 1 -2 рюмки воды.

11. Переохлаждение организма (гипотермия)

Переохлаждение организма, как результат нахождения человека в холодной воде, крайне опасно для жизни. Особенно опасна температура воды ниже +10°С. На переохлаждение организма влияет также время пребывания в воде, нарушение механизма терморегуляции.

Признаки - озноб, общая слабость, нарушение сознания, затрудненное дыхание, бледный цвет кожи, синюшность кистей рук и ступней ног, слабый пульс. При тяжелом переохлаждении судорога, бред, рвота, потеря сознания, затрудненное и редкое дыхание, слабый аритмичный пульс.

Первая помощь:

- Не оставаться во влажной одежде, тщательно выжать одежду.
- Делать упражнения для разогрева мышц.
- Согреваться, тесно прижавшись друг к другу.
- Применять также меры, рекомендованные при обмораживании.

12. Отравления

Следует как можно быстрее выяснить, чем вызвано отравление и принять экстренные меры к удалению из организма вещества, вызвавшего отравление. Для этого необходимо вызвать рвоту, промыть кишечник сильнодействующими слабительными (сернокислая магнезия и сернокислый натрий). Использовать обильное питье для вывода отравляющего вещества через почки. Если пострадавший пить не может, внутривенно ввести физиологический раствор, а также 4,5% раствор глюкозы. В экстренных случаях кровопускание (400-600 мл) и затем вышеуказанные растворы.

Отравление свинцом, цинком

Причина - применение плохо луженой или оцинкованной посуды.

Первая помощь:

- Промывание желудка раствором поваренной соли (1% раствор) с добавлением активированного угля.

- Принимать молоко, яичный белок, слизистые отвары, щелочные воды, питьевую соду.

Отравление медью

Причина - плохо луженая посуда. Признаки - рвота синего или зеленого цвета

Первая помощь:

Промывание желудка водным раствором активированного угля. НЕЛЬЗЯ давать жирных продуктов (масло, жир, молоко и т.д.).

Алкогольное отравление

Первая помощь:

- Промывание желудка теплой водой.
- Теплая ванна в сочетании с холодным душем.
- Вдыхание нашатырного спирта.
- Принять раствор нашатырного спирта (8-10 капель на стакан воды).
- К ногам положить грелку или горчичники.
- Уложить на бок, чтобы отравившийся не захлебнулся рвотой. Желателен постоянный контроль.

13. Сотрясение мозга

Симптомы:

Тяжелое сотрясение мозга - бледность, потливость, зрачки слабо реагируют на свет, пульс замедленный (50-60 ударов/мин), мышцы расслаблены, рвота, непроизвольное отделение мочи, сильная головная боль.

Легкое сотрясение мозга - те же признаки, но выражены слабее и быстрее проходят.

Первая помощь:

- Полный покой;
- Положить на голову холодный компресс;
- Принимать анальгин по 1 таблетке 2-3 раза в день.

8.5.20. Процедуры действий при задержании и аресте

Задержание и арест, согласно Международному праву, являются двумя разными ситуациями, но обе могут вызвать серьезные последствия для судна и Компании.

Задержание

Судно может быть задержано портовыми властями после инспекции ' государственного портового контроля, а также, по требованию полиции, таможни, иммиграционных властей, классификационного общества, береговой охраны (USCG) и т.д.

Причинами задержания, среди прочих, могут быть:

- Судно признано немореходным.

- Владелец или Капитан не разрешает местным властям осмотреть судно.
- Судно не подчиняется рекомендациям местных властей.
- Считается, что судно представляет собой опасность загрязнения окружающей среды.

Если судно задержано, Капитан должен потребовать документ, объясняющий причину. Капитан должен немедленно информировать Компанию и в дальнейшем руководствоваться указаниями Компании.

Арест

Может быть много причин для ареста судна, но обычно он происходит по коммерческим причинам.

В случае ареста судна, капитан должен потребовать письменное объяснение причин ареста и немедленно информировать Компанию.

Форма первоначальной информации:

а) Название и позывные судна, флаг.

б) Фамилия и должность докладывающего.

в) Дата и время (уточните местное или по Гринвичу) инцидента.

г) Характер инцидента (задержание или арест) и название порта,

д) Причины для задержания или ареста и укажите власти, причастные к этому, были ли документальные объяснения получены Капитаном?

е) Ожидаемое время задержки судна, если известно.

ж) Другие информированные инстанции сопричастные к этому делу.

з) Состояние судна и экипажа,

и) Условия дальнейшей связи.

8.5.21. Процедуры действий при передаче сообщений с судна

Судно, попавшее в чрезвычайную ситуацию или причастное к случаю загрязнения среды, должно связаться со стороной, представляющей интересы судна, а также с прибрежным государством или портом.

Установление и поддержание в готовности коммуникационных каналов для быстрой и надежной круглосуточной связи между находящимся в опасности судном и аварийным центром (центрами) в главном офисе Компании и национальными координационными центрами по поиску и спасанию, является весьма важным.

Руководители действий в чрезвычайной ситуации на судне и береговые службы оказания помощи должны взаимно информировать друг друга о развитии ситуации.

Номера телефонов, телексов и т.п. должны регулярно уточняться, так же как и фамилии ответственных лиц. Должны быть приведены указания в отношении предпочтительных способов связи.

Донесение об аварийном морском происшествии подается Капитаном аварийного судна органу расследования. Донесение составляется в произ-

вольной форме с обязательным указанием обстоятельств, причин, последствий аварийного морского происшествия и его предполагаемых виновников.

В обстоятельствах аварийного морского происшествия нужно указать:

а) общую характеристику действия судна перед аварийным морским происшествием;

б) события, предшествовавшие аварийному морскому происшествию (для навигационных случаев обязательно указывается последняя обсервация);

в) события в момент аварийного морского происшествия;

г) последующие действия экипажа;

д) действия экипажа по ликвидации последствий аварийного морского происшествия.

В причинах аварийного морского происшествия необходимо указать те причины, которые, по мнению Капитана, обусловили аварийное морское происшествие.

В последствии аварийного морского происшествия необходимо указать последствия, повлекшие материальные убытки.

В заключительной части донесения перечисляются лица, а также другие суда, предприятия или организации, виновность которых в аварийном морском происшествии предполагается Капитаном.

8.5.22. Процедуры, предпринимаемые при невыполнении скорости, перерасхода бункера, при постановке судна к небезопасному причалу и направлении в небезопасный порт

В договоре фрахтования судна на время (тайм-чартере) одним из основных условий является обязанность перевозчика, при полной загрузке судна и хороших погодных условиях, следовать с обусловленной в договоре скоростью, потребляя при этом оговоренное количество топлива. У фрахтователя часто возникают требования к перевозчику в связи с невыполнением скорости, перерасходом топлива. Поскольку эти два условия тайм-чартера взаимозависимы, а их выполнение перевозчиком обусловливается целым рядом факторов, и в частности, изменениями курса, сложными погодными условиями, ограниченной видимостью, наличием течений, изменением посадки судна, маневрированием или переходом на маневренный режим работы двигателя и т.д., сбор капитаном необходимых данных, позволяющих защитить интересы судовладельца, в случае возникновения спора с фрахтователем, приобретает существенное значение.

В порядке общей рекомендации необходимо отметить, что нижеперечисленные данные, заносимые, как правило, в судовой журнал, должны с особой тщательностью фиксироваться в нем каждую вахту:

- подробные сведения о погодных условиях плавания (ветер, волнение, температура воды, воздуха, изменение давления);
- скорость судна по счислению и по обсервации;

- обороты винта (разворот лопастей для винта, регулируемого шага);
- курсы в период перехода и маневрирования судна с указанием всех отклонений по погодным и другим гидрометеорологическим условиям, наличие течения;
- потребление топлива в тоннах и замеры топливных танков;
- начало и окончание следования экономической скоростью по распоряжению фрахтователя;
- периоды маневрирования и перехода на другой сорт топлива.

Чартер также содержит условие о безопасном порте.

В целом считается, что порт является безопасным, если существующие в нем опасности можно избежать при условии соблюдения хорошей морской практики в судовождении и управлении судном. Капитану следует принять разумные и необходимые шаги, чтобы избежать или снизить эти опасности. Если же опасности можно избежать за счет лишь исключительных мер по управлению судном или судовождению, такой порт считается небезопасным.

При аварийном происшествии, наступившем из-за небезопасного порта или причала, капитану при сборе и закреплении доказательств можно использовать рекомендации, которые содержатся в настоящей главе для определенного вида аварийного случая. В дополнение к собранным сведениям необходимо иметь:

- переписку с фрахтователем и его указания относительно захода в порт;
- переписку, где дается описание условий порта, включая ограничения проходной осадки, описание причала и другая информация;
- сведения, доказывающие, что капитаном были предприняты необходимые и разумные меры по избежанию или снижению опасности.

Могут понадобиться и документы, касающиеся планирования рейса.

8.5.23. Процедуры по оформлению несчастных случаев на судне

Случаи причинения вреда жизни и здоровью людей в результате несчастных случаев, к сожалению, нередки на борту судов. Поддержание на судне такого порядка, при котором соблюдается личная безопасность членов экипажа, пассажиров, лиц берегового персонала и просто посетителей, является обязанностью судовладельца. Если же кому-либо из вышеназванных лиц будет нанесен личный вред из-за несоблюдения на судне такого режима, то судовладелец может быть привлечен к ответственности.

В интересах каждого находящегося на судне человека постоянно заботиться о должной безопасности труда, обнаруживать и устранять потенциально небезопасные явления как можно скорее. Чаще всего несчастные случаи на борту судна бывают связаны с тем, что кто-либо поскользнулся, споткнулся или упал из-за разлитого на палубе масла, плохо установленного трапа, недостаточного освещения или нагромождения. Внимательность и

надлежащая организация труда многое могут сделать для того, чтобы свести риск подобных происшествий до минимума.

Каждый несчастный случай влечет за собой те или иные последствия. Раненый член экипажа может быть неспособен эффективно выполнять свои обязанности и тем самым ставит под угрозу безопасность управления судном. Телесные повреждения, полученные пассажирами, стивидорами, посетителями или рабочими, могут привести к искам на много тысяч долларов. Следовательно, необходимо принять все меры предосторожности, чтобы оградить судно от несправедливых претензий.

Во всех случаях телесных повреждений, особенно, если в дело могут быть вовлечены Соединенные Штаты, немедленно после происшествия следует связаться с местным корреспондентом страхового Клуба, независимо от того, были ли повреждения получены членом экипажа, пассажиром, стивидором, посетителем борта судна или какой-либо третьей стороной. Корреспондента следует проинформировать обо всех подробностях происшествия и далее следовать всем его рекомендациям.

По возможности необходимо собрать и в установленном порядке передать в компанию судовладельца или Клуб следующие данные и документы:

NB: На всех официальных сообщениях и корреспонденции должна быть пометка "Вниманию юристов компании".

- Личные данные потерпевшего и имена всех свидетелей.
- Дата, время и место происшествия.
- Вид и степень серьезности повреждения.
- Сведения о первой медицинской помощи или лечении, предоставленные потерпевшему.
- Обстоятельства происшествия и преобладающие условия (например, погода, освещение).
- Чертежи, фотографии и/или видеосъемки места, где произошел несчастный случай, при необходимости - оборудования, послужившего причиной телесного повреждения.
- Сведения о том, каким образом, когда и кем потерпевший был выделен или вывезен с места происшествия. Информация о возможной вине потерпевшего и/или небрежности (неосмотрительности, отсутствии должной распорядительности) третьих сторон.
- Если возможно - показания потерпевшего.
- Показания всех свидетелей, способных воссоздать точную картину происшествия. При взятии свидетельских показаний важно проявлять осмотрительность, особенно в тех случаях, когда показания даются людьми, чьей памяти или мотивам есть основания не доверять.
- Копии всех записей и пометок в официальном и черновом судовых журналах. Все разделы должны заполняться с точностью и в полном объеме.

- Сведения о лице, заявившем о том, что он будет представлять интересы потерпевшего.
- Копии сюрвейерских отчетов, имеющих отношение к делу.
- Копии документов расследования, заключений или рекомендаций Офицера/Комиссии, ответственного/-ной за безопасность на судне.

Если происшествие связано с поломкой оборудования, все детали, имевшие дефект, должны сохраняться сколь угодно долго до тех пор, пока не будут востребованы в качестве доказательств.

9. ПЛАВАНИЕ СУДНА В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

AT NAVIGATION OF THE VESSEL IN THESPECIAL CONDITION

9.1. Общие понятия

Под плаванием судна в особых условиях понимается плавание:

- при ограниченной видимости;
- в районе со стесненными условиями, при подходе к порту и выходе из порта под проводкой лоцмана;
- в районе действия системы управления (регулирования) движением судов;
- установленными путями, в системе разделения движения судов;
- в штормовых условиях и во льдах.

При прохождении узкостей, плавании в условиях ограниченной видимости и других сложных условиях должны осуществляться четкая расстановка и предусматриваться конкретные обязанности и устранения возможных промахов в наблюдении и судовождении.

9.2. Плавание судна при ограниченной видимости

Безопасное плавание судна при ограниченной видимости обеспечивается тщательным счислением пути с учетом влияния внешних факторов и маневренных качеств судна, определениями места, строгим выполнением МППСС-72 и местных правил плавания, усилением визуального, слухового и радиолокационного наблюдения и другими мерами предосторожности.

При ограниченной видимости судно с неисправной РЛС не должно входить в группу промысловых судов, а если уже находится в ней, то предпринимаются все меры предосторожности.

При подходе к району с ограниченной видимостью вахтенный помощник капитана:

- начинает своевременную подачу туманных сигналов и движение судна с безопасной скоростью согласно МППСС-72;
- докладывает капитану об ухудшении видимости и снижении скорости;
- определяет место судна наиболее точным способом;
- переходит с автоматического управления рулевым устройством на ручное;
- предупреждает вахтенного механика об ухудшении видимости, переводе СЭУ в маневренный режим, о необходимости вызвать в машинное отделение старшего механика и задраить все водонепроницаемые двери и горловины;
- сличает показания часов на постах управления судном и СЭУ;

- включает РЛС и начинает радиолокационное наблюдение, по указанию капитана вызывает на мостик подвахтенного помощника для ведения маневренного планшета (или включает вычислительное устройство, автоматически определяющее параметры движения судов и осуществляющее их сопровождение);
- выставляет проинструктированного впередсмотрящего и обеспечивает надежную связь его с мостиком;
- делает отметку времени на курсограмме и сличает показания гироскопического и магнитного компасов;
- по необходимости включает эхолот и измеряет глубины;
- включает УКВ радиостанцию на дежурный прием;
- включает внутрисудовую трансляционную связь;
- включает огни, предписанные МППСС-72, и выключает или затемняет огни, мешающие наблюдению;
- фиксирует на карте и в судовом журнале время и координаты входа в зону ограниченной видимости, дальность видимости и принятые меры.

При плавании в условиях ограниченной видимости вахтенный помощник капитана:

- ведет счисление пути и определяет место судна;
- обеспечивает зрительное и слуховое наблюдение;
- организует и ведет радиолокационное наблюдение с целью оценки ситуации и получения заблаговременного предупреждения об опасности столкновения;
- контролирует работу технических средств навигации;
- обеспечивает подачу туманных сигналов;
- немедленно докладывает капитану об обнаружении отметок опасных объектов на экране РЛС, услышанном туманном сигнале другого судна, о замеченном изменении цвета забортной воды, изменении характера ветрового волнения и зыби, появлении эха, шуме прибоя, белой линии бурунов и т.п.

Подход к берегу (району навигационных опасностей) в условиях ограниченной видимости осуществляется на самой малой скорости, при которой сохраняется управляемость судна, с соблюдением мер предосторожности.

Если принятые меры предосторожности не обеспечивают безопасное движение судна, следует стать на якорь, лечь в дрейф или на обратный курс.

9.3. Плавание судна в районе со стесненными условиями

Плавание в районе со стесненными условиями является одним из наиболее сложных видов плавания. Оно характеризуется близостью судна к надводным и подводным морским навигационным опасностям, резким изменением глубины, извилистостью фарватера, канала или другого судоходного

пути, быстротечностью изменения окружающей обстановки, а также ограничениями в скорости, осадке и возможностях маневрирования судна.

Во время плавания в районе со стесненными условиями на мостике находится капитан или по его указанию старший помощник капитана.

Тщательное изучение района и детальная проработка предварительной прокладки при подготовке к плаванию в районе со стесненными условиями и на подходе к порту должны обеспечить быстрый и надежный контроль за перемещением и маневрированием судна во время плавания.

При подходе к району со стесненными условиями плавания по решению капитана вахта может быть усилена.

В этот период:

- устанавливается повышенная готовность главного двигателя к изменению режима движения (маневренный режим) и назначается для данных условий безопасная скорость судна;
- управление рулем переводится на ручное;
- якоря готовятся к немедленной отдаче;
- проверяются звуковые и световые средства сигнализации, исправность навигационных огней и знаков, предписанных МППСС-72 и местными правилами;
- включается эхолот, и сравниваются его показания с глубинами на морской навигационной карте;
- включаются и апробируются РЛС и другие необходимые системы и приборы;
- на ленте курсографа делается отметка времени;
- включается УКВ радиостанция на дежурный прием, при необходимости дается оповещение;
- определяется место судна наиболее точным способом;
- при необходимости заблаговременно устанавливается связь с лоцманской станцией и уточняются место и время встречи лоцмана, а в районе действия системы управления (регулирования) движением судов - подается заявка на проводку.

Плавание судна в районе со стесненными условиями должно осуществляться в строгом соответствии с предварительной прокладкой, при этом фактический путь судна должен, как правило, совпадать с линиями рекомендованных курсов и створов, проходить на безопасных расстояниях от всех подводных и надводных опасностей.

При плавании в районе со стесненными условиями (особенно в шхерах) должны быть обеспечены:

- непрерывное и надежное наблюдение за обстановкой;
- надежная управляемость судна;
- тщательное непрерывное счисление пути и точный учет всех факторов, влияющих на движение судна;
- точное и быстрое определение места судна выбранными способами с необходимой частотой;

- контроль счисления ограждающими изолиниями;
- своевременность и точность выполнения всех поворотов и необходимых остановок судна;
- строгое выполнение установленных правил и плавания в районе.

Для быстрой ориентировки во время плавания в стесненных условиях рекомендуется иметь непосредственно на ходовом мостике карты с курсами для плавания, ограждающими изолиниями, расчетным временем плавания на каждом курсе и другими необходимыми дополнительными сведениями.

Поворот на новый курс в районе со стесненными условиями выполняется особо тщательно с учетом влияния внешних факторов и маневренных элементов судна. Приход судна в начальную точку поворота проверяется обсервациями, продолжительностью плавания на прямолинейном участке пути (по секундомеру), значением секущего пеленга или ограждающей дистанции и плавучими предостерегательными знаками. Новый курс проверяется по показаниям гироскопического и магнитного компасов.

Надежность безопасного плавания в стесненных условиях обеспечивается:

- правильным опознаванием ориентиров и знаков ограждения (характеристика огня определяется по секундомеру);
- учетом элементов течения и дрейфа при циркуляции;
- учетом навигационного запаса глубины под килем (при слабых грунтах - не менее 0,3 м, при плотных - не менее 0,4 м);
- учетом запаса глубины на ветровое волнение;
- выбором безопасной скорости хода, при которой сохраняется надежная управляемость судна и одновременно исключается "проседание" судна больше допустимого значения при данной глубине района.

9.4. Плавание судна в районе действия системы управления (регулирования) движением судов

Системы управления (регулирования) движением судов (СУДС) создаются в портовых водах и в узкостях с интенсивным движением судов. Зоны регулирования движением судов объявляются в обязательных постановлениях по порту, местных правилах и Извещениях мореплавателям, а также описываются в морских навигационных пособиях. Плавание в зонах СУДС осуществляется в соответствии с типовыми правилами.

Управление (регулирование) движением судов в пределах объявленного района осуществляет специальная служба.

В общем случае в пределах зоны обслуживания службы управления (регулирования) движением судов обеспечивают навигационное ориентирование судна и его проводку; разрешают вход и выход из порта, съемку с якоря и перестановку судна, указывают место для постановки судна на якорь. Сведения о полном объеме информации, передаваемой службой управления

(регулирования) движением судов, и каналах связи приводятся в лоциях и обязательных постановлениях по данному порту.

Разрешающие и запрещающие указания службы управления (регулирования) движением судов обязательны для капитана.

Информация и рекомендации службы управления (регулирования) движением судов не освобождают капитана от ответственности за управление судном.

9.5. Плавание судна установленными путями. Плавание судна в системе разделения движения судов

Установление путей представляет собой комплекс мер, направленных на уменьшение опасности навигационных аварий. Установленные пути включают: системы разделения движения судов, зоны прибрежного плавания, двусторонние, рекомендованные и глубоководные пути, районы, которых должны избегать суда определенного типа.

Установленные пути объявляются в Извещениях мореплавателям и информации, передаваемой по радио, показываются на морских навигационных картах.

При плавании установленными путями, одобренными Межправительственной морской организацией (ММО) или национальными правительствами в своих территориальных водах, выполняются требования МППСС-72, если иное не оговорено особо.

Судно, использующее систему разделения движения, в соответствии с требованиями МППСС-72 должно:

- следовать в соответствующей полосе движения в принятом на ней общем направлении потока движения;
- держаться, насколько это практически возможно, в стороне от линии разделения движения или от зоны разделения движения;
- входить в полосу движения или покидать ее на конечных участках, но если судно покидает полосу движения или входит в нее с любой стороны, оно должно делать это под возможно меньшим углом к общему направлению потока движения;
- избегать, насколько это практически возможно, пересечения путей раздельного движения, но если судно вынуждено пересекать полосу движения, то должно делать это, по возможности, под прямым углом к общему направлению потока движения;
- избегать насколько это практически возможно, постановки судов на якорь в пределах системы разделения движения или вблизи от ее конечных участков.

При плавании учитывать следующие факторы:

а) установленное направление движения;
б) достаточность глубин;
в) приливо-отливные и постоянные течения;

г) прогнозы погоды на период плавания;
д) систематически определять дальность видимости;
е) знать и учитывать поправки навигационных приборов;
ж) скопление рыболовных и других судов.

Регулярно определять место судна, особенно вблизи опасностей и в системах разделения движения. Использовать при этом контрольные дистанции и метод параллельных линий по РЛС для непрерывного контроля за движением и прохождения опасностей.

Периодически проверять положение буев по береговым объектам; определять поправку ГК при первой возможности.

Учитывать вероятность встречи с судами местного плавания без навигационных огней.

Учитывать величину увеличения осадки судна на мелководье от скорости.

Знать ширину территориальных вод и специальных зон государств, вблизи берегов которых проходит судно.

9.6. Процедуры действий перед выходом судна из порта и входом в порт

Перед выходом в море

- Включать ГК и согласовать репитеры.
- Осмотреть магнитный компас, проверить освещение, исправность, чистоту оптической дистанционной передачи, работу дистанционных электрических передач.
- Проверить работу эхолота, РЛС, радиопеленгатора.
- Осмотреть лаг.
- Включить, если не был включен приемоиндикатор СНС.
- Согласовать показания судовых часов.
- Проверить работу курсографа, реверсографа и машинного телеграфа.
- Проверить исправность всех навигационных огней от бортового и аварийного питания.
- Убедиться в отсутствии помех для работы винта и руля/плавсредств, тросов, плавающих предметов, крупных льдин и т.п.
- Убедиться в исправности и правильном подсоединении к фалам огней и знаков "судно, лишенное возможности управляться", "судно, стесненное своей осадкой".
- Проверить перекладку руля с помощью всех видов управления и связь с румпельным отделением.
- Проверить работу переключателя авторулевого.
- Проверить внешнюю и внутреннюю судовую связь.
- Проверить работу УКВ.

- Убедиться в исправности сигнальных средств (ратьер и т.п.). Проверить работу тифонов (если это разрешено правилами порта).
- Проверить работу очистителей и подогревателей иллюминаторов рулевой рубки, наличие биноклей.
- Проверить наличие питания на освещение палуб.
- Подготовить карты и пособия для выхода из порта, убедившись в их корректуре, "подъеме", наличии предварительной прокладки.
- Проверить готовность палубной команды к швартовке, проведение инструктажа по ТБ.
- Изготовить якоря к отдаче, стронув или вытравив их из клюза. Проверить осадку судна.
- Произвести самодосмотр судна с целью проверки наличия нелегальных пассажиров и незаконных предметов (контрабанды).
- Доложить на мостик о готовности объектов по заведованию.
- При возможности опробовать запуск главных двигателей на воздухе.
- Подготовить трап для высадки лоцмана.

Перед входом в порт

- Приготовить откорректированные карты крупного масштаба.
- Произвести расчеты по приливам.
- Получить местный прогноз погоды.
- Проверить соответствие осадки судна с проходной осадкой в порту, а также дифферент судна.
- Поднять все необходимые государственные и сигнальные флаги.
- Информировать лоцманскую станцию о подходе.
- Выйти на связь с постом регулирования движения, получить от него информацию о порядке движения, скорости, выходящих судах и т.п.
- Нести постоянную радиовахту на случай получения телеграфных указаний в отношении времени швартовки, приема лоцмана, буксиров и т.п.
- Держать постоянно включенной УКВ радиостанцию на объявленном для данного порта канале.
- Приготовить лоцманский трап (подъемник) с соответствующего борта и проверить соответствие их снабжения Конвенции СОЛАС-74.
- Подготовить и заполнить недостающими данными лоцманскую карточку.
- Проверить в работе все ЭРН приборы.
- Приготовить ГД к маневрам, произвести, при необходимости, пробный реверс.
- Проверить рулевое управление и произвести, при необходимости, пробный реверс.

- Проверить рулевое управление и привести, где это возможно и необходимо вторую рулевую машину в соответствии с Протоколом 1988 г. Конвенции СОЛАС-74.
- Сличить показания всех часов.
- Сделать отметки на лентах курсографа и реверсографа.
- Выставить на руль опытного рулевого.
- Проверить готовность команды к швартовке.
- Проверить швартовные лебедки, шпили, брашпиль.
- Произвести инструктаж по ТБ лиц, участвующих в швартовке.
- Изготовить к отдаче якоря, стронув или вытравив их из клюза; разнести швартовные концы, приготовить выброски.
- Проверить все виды общесудовой связи.
- Подготовить документы для властей и грузополучателя.
- Закрыть малопосещаемые помещения.

9.7. Процедуры постановки судна на якорь

- Доложить капитану о подходе к якорному месту.
- Предупредить вахтенного механика.
- Сличить показания часов в ходовой рубке и МКО.
- Составить схему постановки на якорь с учетом ветра и течения.
- Нанести на карту предполагаемое место якорной стоянки с учетом окружности вероятного разворота судна на якорь-цепи, наметить пеленга и дистанции места отдачи якоря и ограниченные пеленга и дистанции относительно приметных ориентиров; проверить брашпиль (шпиль) на холостом ходу.
- Изготовить якоря к отдаче, в случае постановки на больших глубинах вытравить брашпилем необходимое количество якорь-цепи.
- На баке находиться помощнику капитана, боцману и, при необходимости, другим членам экипажа.
- Проверить все виды общесудовой связи и исправность работы ТСН.
- Проверить исправность якорных огней и наличие шара.

После постановки на якорь надлежит:

а) наблюдать за состоянием погоды, течением, видимостью;
б) контролировать возможный дрейф своего судна;
в) следить за возможностью самопроизвольного вытравливания якорь-цепи;
г) устанавливать соответствующую готовность ГД с учетом обстановки;
д) докладывать капитану обо всех изменениях, могущих повлиять на безопасную стоянку судна;
е) нести постоянную вахту на соответствующем канале УКВ;
ж) следить за дрейфом рядом стоящих судов;

з) систематически определять место судна и глубину под килем;
и) при необходимости проверять характер грунта и его соответствие указанному на карте;
к) при ухудшении видимости усилить наблюдение с помощью всех имеющихся средств, начать подачу туманных сигналов;
л) принимать меры по предупреждению загрязнения окружающей среды;
м) при дрейфе на якоре перетравить якорь-цепь и привести СЭУ в постоянную готовность.

9.8. Процедуры по приему и высадке лоцмана

- Отметить на карте предполагаемое место приема/сдачи лоцмана.
- Установить связь с лоцманской станцией либо с лоцманом.
- Уточнить время подхода к точке приема/сдачи лоцмана на борт, осуществления операции по приему/сдаче лоцмана.
- Приготовить лоцманский трап (подъемник), проверить освещение и соответствие его оборудования Конвенции СОЛАС-74/88.
- Приготовить лоцманскую каюту.
- Проверить готовность помощника капитана и матроса к встрече лоцмана и передаче его личных вещей.
- Предупредить вахтенного механика о предполагаемом времени приема/сдачи лоцмана, приготовить ГД к реверсам.
- Приготовить соответствующие флаги по МСС.
- При подходе к месту приема лоцмана обеспечить должное наблюдение за лоцботом и движущимися судами, возможно чаще контролировать место судна и снос.

Лоцману представляется лоцманская карточка, обусловленная Резолюцией ММО А601 и содержащая подробную информацию об основных размерениях и маневренных характеристиках судна.

От лоцмана необходимо узнать: фамилию, особенности предстоящего совместного плавания, наличие местных течений; исправность навигационной обстановки.

Согласовывается путь судна, место и схема швартовки, место и способ крепления буксиров, мощность буксиров, рекомендуемое количество и способ подачи швартовных концов.

Присутствие лоцмана на судне не освобождает капитана и его помощников от необходимости изучения и знания района, ведения счисления пути и определения места судна. Капитан лично и через своих помощников следит за окружающей обстановкой, контролирует правильность рекомендованных лоцманом курсов и команд на руль и на изменение скорости судна. В случае неправильных действий лоцмана капитан может отстранить его от проводки

судна и в дальнейшем осуществлять ее самостоятельно или потребовать замены лоцмана.

9.9. Особенности плавания судна в штормовых условиях

Перед выходом в море, независимо от продолжительности предстоящего плавания и прогноза погоды, судно должно быть подготовлено к встрече со штормом и его преодолению.

Закрепить все смещающиеся предметы на палубе, в жилых и служебных помещениях; проверить крепление груза на палубе и в трюмах.

Проверить крепление шлюпок, якорей, грузовых стрел, забортных трапов. Основать штормовые леера на верхней палубе.

При плавании судна в штормовых условиях по возможности обеспечиваются:

- уменьшение ударов ветровых волн по корпусу, заливания и забрызгивания палубы;
- исключение резонансной бортовой и килевой качки.

В районе возможной встречи с тропическим циклоном капитан судна принимает меры для своевременного приема информации, организует усиленное наблюдение для выявления признаков приближения тропического циклона и производит расчеты для безопасного расхождения с ним.

Заблаговременно признаки приближения тропического циклона хорошо наблюдаются, капитан и его помощники должны знать их.

С получением во время плавания штормового предупреждения или обнаружения признаков приближения шторма оценивается обстановка, рассчитывается и выполняется маневр расхождения со штормовым районом; определяется место судна; экипаж оповещается о надвигающейся опасности; принимаются меры для обеспечения безопасности судна, груза, и людей. Промежутки между определениями метеорологических элементов сокращаются, усиливается наблюдение за местными признаками - предвестниками штормовой погоды.

Курс и скорость судна при плавании в штормовых условиях зависят от мореходных качеств судна и гидрометеорологической обстановки. При выборе курса учитывается следующее:

- при курсе по ветровой волне нет резонансной и усиленной бортовой качки, но возможны опасное понижение остойчивости и ухудшение управляемости судна;
- при курсе против ветровой волны нет резонансной и усиленной бортовой качки, но значительны потери в скорости, сильны удары волн, повышены забрызгивание и заливание палубы, возможен слеминг.

Своевременный и правильный расчет обеспечивает безопасный выход из сложной штормовой обстановки. Наиболее просто оптимальные курсы и скорость для плавания судна в штормовых условиях определяются с помо-

щью универсальной штормовой диаграммы (универсальной диаграммы качки).

Чтобы повернуть судно на новый курс в штормовых условиях, наблюдением устанавливается закономерность изменения размеров ветровых волн и после прохождения очередной наиболее развитой волны выполняется поворот.

В штормовых условиях о повороте на новый курс заблаговременно предупреждается экипаж.

Если штормовые условия настолько сложны, что плавание судна в нужном направлении или в направлении ближайшего порта-убежища невозможно, то следует выполнять штормование - особый вид плавания, при котором судно удерживается на месте или идет курсом и со скоростью, наиболее благоприятными относительно ветра и ветровых волн.

При нахождении в порту, не защищенном от штормов с определенных направлений, с получением штормового оповещения, по согласованию с портовыми властями, прекращаются грузовые операции, и судно выводится в море для штормования. При штормовании необходимо удерживать судно на месте против волны или следовать курсом и скоростью, наиболее благоприятными относительно ветра и волн:

- следить за надежной работой ГД, в случае необходимости заблаговременно снижать его нагрузку;
- контролировать метацентрическую высоту по периоду бортовой качки;
- не реже одного раза за вахту производить осмотр груза и его крепления;
- каждую вахту производить замеры в льялах, а при невозможности - контрольную откачку воды из льял.

9.10. Особенности плавания судна во льдах

Плавание во льдах осуществляется самостоятельно, под проводкой ледокола или авиации.

Подготовка судна к плаванию во льдах в соответствии с требованиями нормативных документов предусматривает выполнение мероприятий, обеспечивающих безопасное плавание судна в ледовых условиях.

Изучаются правила для плавания судов, проводимых через лед, международные сигналы, применяемые для связи между ледоколом и проводимыми судами.

Своевременно получается необходимая ледовая и гидрометеорологическая информация по району плавания.

В штурманской или рулевой рубке вывешиваются таблицы сигналов для связи между ледоколом и проводимыми судами и условных эволюций самолета (вертолета) ледовой разведки при проводке судов.

При входе в лед судном управляет капитан, во время плавания во льдах - капитан, его штатный дублер или старший помощник капитана.

Во время плавания во льдах вахтенный помощник капитана выполняет свои обязанности, а также ведет ледовое счисление, определяет скорость судна, наблюдает за ледовой обстановкой, обеспечивает связь с ведущим ледоколом и судами в караване, выполняет распоряжения капитана и лиц, его заменяющих.

При временной остановке во льдах на судне несется ходовая вахта.

В районе возможной встречи со льдом на судне принимаются меры своевременного обнаружения льда, а при ограниченной видимости уменьшается скорость судна.

Независимо от удлинения пути судна нужно по возможности избегать встречи со льдом и обходить его скопление; входить в лед только тогда, когда очевидно, что нет иного пути, и лед проходим для судна, а погодные условия благоприятны для плавания во льду.

Входить в лед не разрешается:

- без соответствующего указания капитана порта, капитана ледокола, руководства ледовыми операциями других руководителей, ответственных за мореплавание, а также без необходимой информации о маршруте следования;
- когда сплочение и толщина льда опасны для судна или нет ясного представления о состоянии льда и ожидаемой гидрометеорологической обстановке;
- при дрейфе льда в сторону близко расположенных опасностей.

Если безопасный вход в лед невозможен, капитан отводит судно от кромки льда и ожидает улучшения обстановки.

Перед входом в лед вахтенного механика предупреждают о готовности к реверсированию главных двигателей и, если позволяют глубины и состояние судна, создается дифферент на корму, но так, чтобы судно не потеряло мореходных качеств. Убираются забортное и донное устройства лага.

Плавание судна во льдах осуществляется по разводьям, полыньям и среди наиболее разреженного льда с безопасной для данных условий скоростью в общем направлении, близком к выбранному генеральному пути. При этом следует:

- по возможности не допускать ударов по корпусу судна даже малых льдин;
- обходить скопления льда, границы которого видны, с наветренной стороны, а при безветрии - с наиболее благоприятной стороны;
- если границы льда не видны, то отклоняться от генерального пути по возможности на ветер, где проходимость льда, как правило, лучше;
- не входить в узкость между большими льдинами или в узкий проход между ледяным полем и отдельной льдиной;
- крутой поворот выполнять на минимальной скорости.

Плавание судна во льду при ограниченной видимости и ночью недопустимо. При маневрировании судна во льду ночью рекомендуется применять прожекторы и другие мощные источники света.

При встрече судна со сложными ледовыми условиями или потере ледовой ориентировки капитан сообщает руководству ледовыми операциями о своем месте, характере изменения ледовых условий, состоянии льда, погоде и о принятом решении.

Вход судна в более сплоченный лед выполняется только при полной уверенности в его проходимости. Если в сплоченном льду движение судна замедляется даже при увеличении частоты вращения движителей, то необходимо, не ожидая остановки судна, дать задний ход и отойти назад.

Если замечено начало сжатия льда, то необходимо выходить из них, идя против ветра.

Если выйти изо льда невозможно, то необходимо остановиться, как только позволит обстановка, среди мелкобитого льда и периодически работать главными двигателями на передний и задний ход. При усилении сжатия льда остановить двигатели и разобщить руль от рулевого устройства.

9.11. При осуществлении плавания под проводкой ледокола

Капитан судна, включенного в караван, по прибытии к местам формирования каравана или ледовой проводки должен сообщить капитану ведущего ледокола:

- ледовый класс и водоизмещение судна;
- мощность главного двигателя, число и материал гребных винтов;
- длину, ширину и осадку судна;
- данные о техническом состоянии судна, РЛС и средств УКВ связи.

Капитан судна, следующего во льду за ледоколом:

- выполняет распоряжения капитана ведущего ледокола о движении судна и руководствуется Правилами для судов, проводимых через лед;
- соблюдает назначенное место, дистанцию и скорость в караване;
- лично и через своих помощников следит за положением судов в караване;
- всегда готов немедленно дать полный ход назад;
- знает международные сигналы, употребляемые для связи ледокола с проводимыми судами, а также произношение кодовых слов этих сигналов, контролирует надежность связи;
- обеспечивает систематическое сличение судовых часов с часами на ведущем ледоколе;
- постоянно готов принять буксир с ледокола;
- по окончании ледовой проводки сверяет координаты места своего судна с координатами ведущего ледокола.

Капитан судна, идущего в караване, не освобождается от выполнения требований МППСС-72, но туманные сигналы, предписанные МППСС-72, при следовании в караване должны подаваться на судне только по указанию капитана ведущего ледокола.

Капитану судна в караване запрещается обгон другого судна или изменение своего места в караване.

В случае аварии или повреждения на судне поднимается сигнал бедствия по Международному своду сигналов.

Капитан аварийного судна любыми средствами связи должен сообщить капитану ведущего ледокола о повреждениях и принять меры к их ликвидации.

Проводка судна самолетом (вертолетом) выполняется по решению начальника морских операций или капитана ледовой проводки. Для обеспечения полета самолета (вертолета) капитан судна:

- уточняет с руководством ледовых операций порядок связи с самолетом и взаимной информации;
- при вылете самолета (вертолета) немедленно открывает радиовахту для постоянной связи с ним;
- по запросу передает информацию о метеорологической обстановке в районе плавания.

Информация о ледовой обстановке во время провода самолетом (вертолетом) передается на судно по радиотелефону с помощью факсимильной аппаратуры, условными эволюциями самолета или сбрасыванием вымпела с картой ледовой обстановки.

10. СУДОВЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ ЛИСТЫ (ЧЕК-ЛИСТЫ)

SHIPS CONTROL LISTS (CHECK-LISTS)

10.1. Общие требования

Каждая судовая операция, связанная с обеспечением безопасной эксплуатации судна и предотвращения загрязнения, вызывает необходимость выполнения определенных действий, содержание и последовательность которых обусловлена соответствующими процедурами или инструкциями. От того, насколько своевременно и добросовестно будут выполнены такие действия, зависит успех безопасной эксплуатации судна и предотвращения загрязнения.

Для удобства выполнения перечня, требуемой в той или иной процедуре, ликвидации упущений и эффективности самоконтроля рекомендуется использовать проверочные листы (CHECK-LISTS), которые являются своего рода ***памяткой.***

Проверочные листы необходимы для того, чтобы не упустить выполнения необходимых операций.

Проверочные листы заполняются при каждом выполнении необходимых операций.

Проверочный лист заполняется соответствующим должностным лицом путем отметки о выполнении в квадрате (графе) произведенного (выполненного) действия.

После выполнения предписанных действий проверочный лист подписывается лицом, выполнившим эти действия, о чем делается запись в судовом или, при необходимости, в машинном журналах.

Оформленный проверочный лист является официальным документом, подтверждающим фактическое выполнение.

Проверочный лист с фиксацией выполнения позиций каждой судовой операции отражает факт приведения судна в готовность к работе в различных штатных или особых условиях плавания с учетом специфики работы судна и его эксплуатации.

ЧЕК-ЛИСТ 1
CHECK-LIST

ОЗНАКОМЛЕНИЕ С СУДНОМ ПО БЕЗОПАСНОСТИ
SAFETY FAMILIARIZATION

Фамилия ……...Должность …….. Книжка моряка № …….

При положительном заполнении данного чек-листа по ознакомлению, ОН ДОЛЖЕН БЫТЬ ЗАРЕГИСТРИРОВАН ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО МИНУТ ПОСЛЕ ИНСТРУКТАЖА ПО БЕЗОПАСНОСТИ. Копия должна храниться в папке Старшего помощника капитана. Чек-лист подлежит проверке аудиторами во время аудиторских проверок.

ЗАПОЛНИТЬ НЕ ПОЗДНЕЕ 6 ЧАСОВ
С МОМЕНТА ПРИБЫТИЯ НА СУДНО

1. Знаете ли Вы, где находится Ваш спасательный жилет?
2. Знаете ли Вы, где находится гидротермокостюм?
3. Знаете ли Вы, как надевать спасательный жилет?
4. Знаете ли Вы, как надевать гидротермокостюм?
5. Знаете ли Вы сигнал аварийной тревоги?
6. Знаете ли Вы, где находится сигнальное устройство, ближайшее к Вашей каюте?
7. Знаете ли Вы, где находятся другие кнопки включения тревоги?
8. Знаете ли Вы, куда надо направляться, если Вы слышите сигнал тревоги?
9. Знаете ли Вы, какие будут Ваши обязанности, когда вы прибудете туда?
10. Способны ли Вы выполнять эти обязанности?
11. Знаете ли Вы, по какому сигналу Вы направляетесь в спасательную шлюпку?
12. Знаете ли Вы, в какую шлюпку Вы должны идти?
13. Знаете ли Вы Ваши обязанности по прибытию на шлюпку?
14. Способны ли Вы к выполнению этих обязанностей?
15. Знаете ли Вы, как спускать спасательную шлюпку?
16. Знаете ли Вы, где установлены спасательные плоты?
17. Знаете ли Вы, как спускать на воду спасательные плоты?
18. Проверили ли Вы путь эвакуации от Вашей каюты и Вашего места работы?
19. Имеются ли вблизи Вашей каюты огнетушители?
20. Знаете ли Вы, как их использовать?
21. Знаете ли Вы, где ближайший внутренний телефон?
22. Знаете ли Вы номер телефона, чтобы позвонить вахтенному помощнику в море и в порту?

Проверил:_____ Старший помощник капитана Дата/Время_____

ЗАПОЛНИТЬ НЕ ПОЗДНЕЕ 24 ЧАСОВ С МОМЕНТА ПРИБЫТИЯ НА СУДНО

1. Знаете ли Вы, где хранятся запасные спасательные жилеты?
2. Проверили ли Вы оборудование на аварийном посту, которое закреплено персонально за Вами?
3. Проверили ли Вы размещение всего противопожарного оборудования в жилом помещении?
4. Знаете ли Вы, где находятся дыхательные аппараты?
5. Знаете ли Вы, как обращаться с дыхательными аппаратами?
6. Знаете ли Вы, где находится снаряжение пожарных?
7. Знаете ли Вы, местонахождение пультов управления стационарных противопожарных систем и можете ли Вы пользоваться ими?
8. Знаете ли Вы, где находится оборудование первой помощи и медицинское оборудование?
9. Знаете ли Вы, кто отвечает за выдачу медикаментов?
10. Знаете ли Вы, где находится защитная одежда?
11. Знаете ли Вы, где находится оборудование для борьбы с разливом нефти?

Проверил:_____ Старший помощник капитана Дата/Время_____

ЗАПОЛНИТЬ НЕ ПОЗДНЕЕ 7 СУТОК С МОМЕНТА ПРИБЫТИЯ НА СУДНО

1. Знаете ли Вы, как запустить и эксплуатировать шлюпочный двигатель?
2. Знаете ли Вы, как пользоваться ГМССБ носимыми радиостанциями?
3. Знаете ли Вы, для чего нужны радиолокационные ответчики и АРБ?
4. Знаете ли Вы, где находятся и как эксплуатировать аварийные стопоры, разобщающие устройства?
5. Знаете ли Вы, где находятся и как эксплуатировать аварийный пожарный насос?
6. Знаете ли Вы, что необходим допуск Компании на методы работы:
   - Вход в закрытые пространства
   - Огневые/холодные работы
   - Связанные с электричеством
   - Работы на высоте/за бортом
7. Читали ли Вы Руководство по оставлению судна?

Проверил:_____ Старший помощник капитана Дата/Время_____

Подпись моряка _____

ЧЕК-ЛИСТ 2
CHECK-LIST
ЗНАКОМСТВО С ОБОРУДОВАНИЕМ МОСТИКА
FAMILIRIZATION WITH BRIDGE EQUIPMENT

Вновь прибывшие на судно помощники капитана обязаны до заступления на ходовую вахту ознакомиться с составом и расположением судового и навигационного оборудования, а также сдать зачет командованию судна по навигационному использованию технических средств судовождения.

Перечень объектов для ознакомления в общем виде включает в себя следующее:

1. Аварийная сигнализация, сигналы тревог _____
2. Включение освещения мостика, палубное и наружное освещение, шлюпки, трапы _____
3. Связь: а) внутренняя - телефоны, радиотрансляция; в) внешняя - тифоны (ручное, автоматическое управление), УКВ, клотик, сигнальная лампа; переносная - УКВ; флаги МСС, флаги Государств, сигнальные фигуры ____
4. РЛС, САРП _____
5. Радиопеленгатор _____
6. Лаг _____
7. Эхолот (указатель, самописец) _____
8. Гирокомпас, курсограф, репитеры, пеленгаторы _____
9. Магнитные компасы _____
10. Хронометр, часы _____
11. Приемоиндикаторы навигационных систем:
    GPS, TRANSIT, LORAN, DECCA и т.п. _____
12. Навигационные огни - ходовые, якорные, включая аварийное питание, "судно, лишенное возможности управляться" и др. сигналы _____
13. Пиротехника, линеметательный аппарат _____
14. Аварийное питание в случае обесточивания (запуск АДГ, аккумуляторы) _
15. Управление рулем: ручное, автомат, из румпельного; процедура перехода на аварийное управление _____
16. Машинный телеграф, указатель оборотов, реверсограф, закрытие водонепроницаемых дверей _____
17. ДАУ, подруливающее устройство _____
18. Спасательные жилеты, спасательные круги _____
19. Карты, руководства для плавания, навигационные пособия, прокладочный инструмент, секстаны, бинокли, приборы для метеонаблюдений _____
20. Таблицы маневренных элементов судна; Информационная доска остойчивости и непотопляемости, теневые сектора РЛС; лоцманская карточка ___
21. Автоматический податчик сигналов бедствия _____
22. Пожарная сигнализация, расположение пожарных извещателей, пуск пожарного насоса, выключение вентиляции по судну _____
23. Аварийная папка, расписание по тревогам _____

Ознакомлен:
помощник капитана подпись
Дата "___" _____ _____ год

ЧЕК-ЛИСТ 3
CHECK-LIST

ЕЖЕДНЕВНЫЕ ИСПЫТАНИЯ И ПРОВЕРКИ
FAMILIRIZATION WITH BRIDGE EQUIPMENT

1. Испытано/ проверено ли следующее оборудование?
   - Машинный телеграф на мостике/ в машинном отделении, включая тахометры (также перед проходом через канала).
   - Телефоны на мостике /в машинном отделении.
   - Радиотелефонный СЧ приемник слуховой вахты.
   - Часы и хронометры.
   - Авральная сигнализация.
   - Автоалармы в радиорубке.
   - Судовой свисток - тифон (но не при плохой видимости или когда вблизи другие суда).
   - Порядок переключения управления рулевым приводом.
   - Магнитный компас.
   - Сигнально-отличительные огни, включая аварийные ходовые огни, огонь "не могу управляться" и другие.
   - РЛС и соответствующие средства прокладки.
   - Оборудование, обеспечивающее безопасность (например, пиротехнические средства).
   - самописец скорости/ счетчик пройденного расстояния.
   - Рулевой привод, включая ручной авторулевой и средства аварийного переключения.
   - машинный телеграф, включая органы управления главным двигателем.
2. Осведомлены ли Вы о расположении и обслуживании вспомогательного оборудования мостика (например: бинокля, сигнальных флагов, метеорологического оборудования)?
3. Ознакомлены ли Вы с размещением карт и гидрографических пособий?

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 4
CHECK-LIST

СМЕНА ВАХТЫ НА МОСТИКЕ
CHANGING OVER THE WATCH

(Примечание: Смена вахты должна быть отложена, если судно участвует или собирается участвовать в маневре для избежания столкновения или изменения курса).

1. Читал ли сменяющийся вахтенный помощник следующие указания?
   - постоянные распоряжения;
   - дополнительные указания капитана;
   - навигационные предупреждения.
2. Способны ли все члены сменяющейся вахты выполнить свои обязанности?
3. Знаком ли сменяющийся вахтенный помощник со следующей информацией?
   - место, курс, скорость и осадка судна;
   - курс, проложенный на карте;
   - преобладающие/ прогнозируемые приливы/ отливы, течение, погода и видимость;
   - условия эксплуатации всего навигационного и обеспечивающего безопасность оборудования на мостике;
   - погрешность гиро/магнитного компасов;
   - передвижение судов вблизи/влияние на собственное судно;
   - распознание береговых огней, буев и т.д.;
   - условия/опасности, которые могут встретиться во время вахты;
   - возможное влияние крена, дифферента, увеличение осадки на глубину воды под килем.
4. Приспособлено ли зрение сменяющего вахтенного помощника к преобладающим уровням?

Должность	Подпись	Ф.И.О.	Дата
_____	_____	_____	_____

ЧЕК-ЛИСТ 5
CHECK-LIST

ПОДГОТОВКА СУДНА К ВЫХОДУ В МОРЕ
PREPARING OF THE SHIP FOR SEA

1. Включить гирокомпас и согласовать репитеры _____
2. Осмотреть магнитный компас, проверить освещение, исправность, чистоту оптической дистанционной передачи, работу дистанционных электрических передач _____
3. Проверить работу эхолота, РЛС, радиопеленгаторов _____
4. Проверить состояние лага _____
5. Включить, если не был включен приемоиндикатор СНС _____
6. Согласовать показания судовых часов, сличить с часами в МКО _____
7. Проверить работу курсографа и реверсографа _____
8. Проверить исправность всех навигационных огней от бортового и аварийного питания _____
9. Убедиться в отсутствии помех для работы винта и руля (плавсредств, тросов, плавающих предметов, крупных льдин и т.п.) _____
10. Убедиться в исправности и правильном подсоединении к фалам огней и знаков "Судно, лишенное возможности управляться", "судно, стесненное своей осадкой" _____
11. Проверить перекладку руля с помощью всех видов управления _____
12. Проверить связь мостик - румпельное _____
13. Проверить режимы переключения руля: "ручное" - "автомат" _____
14. Проверить внешнюю и внутреннюю судовую связь _____
15. Проверить работу УКВ _____
16. Убедиться в исправности сигнальных средств (ратьер и т.п.) _____
17. Проверить работу тифонов _____
18. Проверить работу очистителей и подогревателей, иллюминаторов рулевой рубки _____
19. Проверить наличие питания на освещение палуб _____
20. Подготовить карты для выхода из порта, проверить наличие корректуры, предварительной прокладки и "подъема" карты _____
21. Проверить наличие последнего прогноза погоды по району _____
22. Проверить готовность палубной команды к швартовке, проведение инструктажа по ТБ _____
23. Изготовить якоря к отдаче _____
24. Опробовать машинный телеграф, убедиться в готовности СЭУ _____
25. Произвести пробный запуск СЭУ _____
26. Проверка работы ДАУ _____
27. Запуск, проверка подруливающего устройства _____
28. Проверка готовности лоцманского трапа (освещение, линь, круг) _____
29. Проверка оформления судовых и грузовых документов _____
30. Принятие докладов командиров по заведованиям о готовности судна к выходу в море (старший механик, начальник рации, старший помощник капитана, 3-й помощник капитана) _____

Дата "___" _____ 2____ г.
Порт: _____

ЧЕК-ЛИСТ 6
CHECK-LIST

МОРСКОЕ ПЛАВАНИЕ
NAVIGATION AT SEA

1. Откорректированы ли используемые карты и навигационные пособия?
2. Учтены ли факторы, перечисленные при подготовке плана перехода?
3. Ведется ли наблюдение за передачей штормовых предупреждений НАВАРЕА?
4. Рекомендуется ли участие в зональных системах передачи сообщений (например, АМВЕР)?
5. Определяется ли место судна регулярно и не менее раза в сутки?
6. Проверяются ли раз за вахту погрешности гидромагнитного компаса?

Должность	Подпись	Ф.И.О.	Дата
_____	_____	_____	_____

ЧЕК-ЛИСТ 7
CHECK-LIST

ПОДГОТОВКА К ПРИБЫТИЮ В ПОРТ
PREPARATION FOR ARRIVAL IN PORT

1. При подготовке плана перехода для прибытия в порт учтены ли следующие факторы:
   - имеющаяся информация о порте;
   - информация/ рекомендации в наставлениях по плаванию;
   - последние сводки погоды;
   - приливы/ отливы и течение для порта/ прилегающих районов;
   - рассчитаны/ известные минимальные и максимальные глубины воды на подходах к порту, в каналах и у причала;
   - ограничения по осадке, дифференту, скорости, времени захода и т.д.
2. Необходимо ли изменить размещение груза/балласта?
3. Откорректированы ли все соответствующие карты и навигационные пособия и проложен ли курс?
4. Получены ли последние навигационные сводки по данному району?
5. Сообщено ли предполагаемое время прибытия со всей необходимой информацией, требующейся местными правилами (например, сведения о перевозимых опасных грузах)?
6. Испытано ли все навигационное оборудование, включая рулевой привод, и убраны ли в корпус стабилизаторы качки?
7. Проверено ли следующее оборудование?
   - курсограф и реверсограф;
   - синхронизация часов;
   - оборудование внутрисудовой связи;
   - сигнальное оборудование, включая флаги/огни;
   - палубное освещение;
   - швартовные лебедки;
   - швартовные тросы/бросательные концы.
8. Заполнена ли лоцманская карточка?
9. Введена ли в действие ручная система управления рулем за достаточное время до начала маневрирования с тем, чтобы рулевой освоился с ней?
10. Сообщено ли команде время "готовности" для входа в порт?
11. Отмечены ли каналы на УКВ для различных назначений (например, служба регулирования движением, лоцманская служба, буксировка, указания по подходу к причалу) и осуществляется ли радиоконтроль?
12. Имеется ли следующая информация?
    - осуществляется ли стоянка на якоре/ швартовка к причалу лагом;
    - каким образом судно швартуется к причалу;
    - используется ли забортный трап/сходня или береговая сходня;
    - число швартовных концов и их расположение;
    - требуемые грузовые стрелы;
    - способ швартовки: с помощью буксиров или непосредственная подача на причал швартовных концов.

Должность	Подпись	Ф.И.О.	Дата
_____	_____	_____	_____

ЧЕК-ЛИСТ 8
CHECK-LIST

СМЕНА ШТУРМАНСКОЙ ВАХТЫ НА ХОДУ
CHANGING OVER THE WATCH UNDER THE WAY

1. Проверить соответствие проложенного на карте курса и заданного на руль_____
2. Сличить магнитные компасы с гирокомпасом _____
3. Проверить работу гирокомпаса и курсографа, проверить временные отметки на ленте курсографа _____
4. Уточнить учет дрейфа и сноса от течения _____
5. Ознакомиться с корректурными отметками на карте _____
6. Проверить полноту подъема карты и выяснить пределы возможного отклонения от курса, исходя из навигационной обстановки и характера глубин _____
7. Ознакомиться по карте с характеристиками СНО и оптимальными способами навигационных обсерваций в районе плавания _____
8. Ознакомиться с прокладкой на следующей карте, выяснить ее соответствие прокладке на текущей карте _____
9. Ознакомиться с навигационной и гидрометеорологической информацией, принятой по радио _____
10. Выяснить режим работы СЭУ, заданный капитаном _____
11. Убедиться в исправной работе всех включенных технических средств навигации _____
12. Принять место судна на карте, проверить его по счислению и путем выполнения контрольной обсервации _____
13. Ознакомиться с окружающей обстановкой визуально и по РЛС, опознать все навигационные ориентиры, выяснить параметры движения судов в зоне видимости _____
14. Проверить включение навигационных огней _____
15. Проверить состояние дверей в водонепроницаемых переборках _____
16. Проверить выставление координат места на АПСТБ _____
17. Проверить затемнение лобовых иллюминаторов в ночное время _____
18. Проинструктировать вахтенных матросов с учетом условий и особенности района плавания _____

Дата "____" _____ 2_____ г.

ЧЕК-ЛИСТ 9
CHECK-LIST

СМЕНА ШТУРМАНСКОЙ ВАХТЫ И СТОЯНКА НА ЯКОРЕ
CHANGING OVER THE WATCH WHILE AT ANCHOR

1. Произвести обход судна вместе со сдающим вахту помощником _____
2. Осмотреть якорное устройство, положение и натяжение якорь-цепи, уточнить количество вытравленной якорь-цепи и время когда производилось ее перетравливание в случае длительной стоянки _____
3. Уточнить степень готовности главных двигателей _____
4. Проверить работу эхолота, просмотреть окружающие глубины и грунт ___
5. Нанести на карте стоящие поблизости суда и дистанции до них _____
6. Проверить и уточнить наличие и воздействие постоянных и приливо-отливных течений _____
7. Проверить время, высоты полной и малой воды _____
8. Уточнить синоптическую обстановку, фактическое состояние и прогноз погоды _____
9. Уточнить осадку судна, дифферент и крен _____
10. Выяснить и уточнить рыскание судна _____
11. Проверить работу РЛС, приемника НАВТЕКС и других ТСН _____
12. Произвести контрольные определения места судна и в течение вахты следить за контрольными пеленгами и дистанциями до опознанных береговых объектов _____
13. Уточнить: наличие плавсредств у борта, проведение грузовых операций, №№ трюмов и количество груза, выгруженного и оставшегося, балластные операции, работы по судну и распоряжения по вахте, состав машинной вахты, наличие экипажа на борту и посторонних лиц _____
14. Проверить работу всех средств связи, тифона, №№ телефонов для связи с береговыми объектами и ответственными лицами _____
15. Проверить ведение журнала учета посещения посторонними лицами ____
16. Проверить состояние и оборудование парадного трапа (спасательный круг, линь, сетка и т.п.) _____
17. Ознакомиться и проверить стояночное расписание по тревогам _____
18. Осуществлять постоянное наблюдение за состоянием погоды, окружающей обстановкой, другими судами, отсутствием дрейфа _____
19. Систематически проверять глубину под килем, состояние якорного устройства, натяжение якорной цепи, надежность крепления стопоров, отсутствие самопроизвольного вытравливания якорь-цепи _____
20. При усилении ветра доложить капитану и, сообразуясь с обстановкой произвести потравливание якорь-цепи _____

Дата "___" _____ 2____ г.
Порт: _____

ЧЕК-ЛИСТ 10
CHECK-LIST

ПЛАВАНИЕ В ПРИБРЕЖНЫХ ВОДАХ/ СИСТЕМЕ РАЗДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ СУДОВ
NAVIGATION IN COASTAL WATERS/ TRAFFIC SEPARATION SCHEMES

1. Откорректированы ли все используемые карты и навигационные пособия?
2. Учтены ли следующие факторы при подготовке плана перехода:
   - рекомендации в наставлениях по плаванию судна;
   - влияние увеличения осадки на глубину воды под килем на мелководье;
   - приливы/отливы и течения;
   - погода, особенно в районах, известных плохой видимостью;
   - имеющиеся навигационные средства и их точность;
   - используемые методы определения места судна;
   - дневное/ночное прохождение мимо опасных точек движения судов, которое может встретиться: поток, тип, объем;
   - требования к системам разделения движения судов/ выбору маршрутов.
3. Ведется ли наблюдение за местными/прибрежными передачами предупреждений?
4. Рекомендуется ли участие в зональных системах передачи сообщений?
5. Проложены ли курсы в обход препятствий?
6. Определяется ли регулярно место судна?
7. Регулярно ли проверяются погрешности гиро/магнитного компасов?

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 11
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ "ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ"
THE ACNIONS IN CASE OF "MAN OVERBOARD"

Предпринимаемые действия:

1. Сбросить за борт спасательный круг со светящимся буйком (или светодымящимся буем).
2. Перейти на аварийное (ручное) управление рулем.
3. Начать выполнение маневра "ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ".
4. засечь координаты места падения человека (если это практически возможно) или координаты места, где обнаружено исчезновение человека.
5. Объявить тревогу (три длинных сигнала громкого боя длительностью не менее 30 сек.) 3-4 раза, после чего объявить по трансляции тревогу "ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ". Данный сигнал касается только судов под флагом Украины.
6. Засечь положение светящегося (светодымящегося) буйка.
7. Продолжать осуществление маневра судна с целью выхода в точку нахождения человека.
8. Организовать пост наблюдения с биноклем.
9. Объявить номер спасательной шлюпки, которую необходимо готовить к спуску.
10. Поднять сигнал "ОСКАР" МСС (в светлое время суток).
11. Оповестить о случившемся по УКВ радиостанции на канале 70 в режиме ЦИВ находящиеся поблизости суда.
12. Оповестить о случившемся соответствующим радиооборудованием ГМССБ в режиме ЦИВ ближайшие береговые станции.
13. Подготовить шлюпку к спуску.
14. Включить поисковые прожекторы (в темное время суток).
15. Завершить маневр.
16. Произвести спуск шлюпки.
17. Обеспечить связь с судна со шлюпкой.
18. При невозможности произвести спуск шлюпки в связи с погодными условиями, выполнить маневр так, чтобы обеспечить подход к человеку с подветренной стороны.
19. Поднять человека и оказать ему медицинскую помощь.
20. После подъема пострадавшего на судно или после прекращения поиска, сообщить всем абонентам об окончании операции.
21. Поднять на борт спасательную шлюпку - закрепить по-походному.
22. Сделать запись в судовом журнале с подробным описанием происшествия.
23. Проинформировать о случившемся компанию, как это предусмотрено соответствующей процедурой.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 12
CHECK-LIST

ПЛАВАНИЕ ВО ВРЕМЯ ШТОРМОВОЙ ПОГОДЫ ИЛИ В РАЙОНАХ ТРОПИЧЕСКИХ ШТОРМОВ
NAVIGATION IN HEAVY WEATHER OR TROPICAL STORM AREAS

1. Информированы ли:
   - капитан;
   - машинное отделение;
   - команда?
2. Закреплены ли все подвижные предметы в следующих местах:
   - на палубе;
   - под палубой?
3. Откорректированы ли в соответствии с необходимостью скорость и курс?
4. Предупреждена ли команда о необходимости избегать участков верхней палубы, опасных по причине погоды?
5. Закреплены ли там, где это необходимо, предохранительные концы?
6. Отданы ли указания по следующим вопросам:
   - наблюдение за сводками погоды;
   - передача сводок погоды соответствующим властям или, в случае тропических штормов, предупреждений об опасности в соответствии с Конвенцией СОЛАС, 1974/88, Глава V, Правило 2 (a).

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 13
CHECK-LIST

ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ МЕЖДУ КАПИТАНОМ И ЛОЦМАНОМ
MASTER/RILOT INFORMATION EXCHANGE

1. Передана ли лоцману заполненная карточка?
2. Информирован ли лоцман о расположении спасательных средств, предусмотренных для него (жилета в лоцманской каюте и спасательного круга у лоцманского трапа)?
3. Разъяснен ли лоцманом и согласован с капитаном предполагаемый план перехода, условия погоды, устройства швартовки у причала, использование буксиров и других внешних технических средств?
4. Контролирует ли капитан и вахтенный помощник продвижение судна и исполнение команд?

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 14
CHECK-LIST

ПОГРУЗКА/ВЫГРУЗКА ГРУЗА
CARLGO LOADING/DISCHARGING

1. Рассмотрены ли руководящие документы, регламентирующие взаимодействия принимающего, швартующегося и отходящего судна?
2. Проверено ли соответствие погодных условий требованиям безопасности проведения грузовых операций?
3. Организовано ли отслеживание метеорологических условий и период проведения погрузочно-разгрузочных работ?
4. Установлено ли постоянное наблюдение за правильностью размещения, укладки (выгрузки) груза и соответствие с грузовым планом, а также соответствия массы поднимаемого груза установленной грузоподъемности грузового устройства?
5. Ведется ли учет лиц, входящих в трюм и выходящих из него в процессе погрузочно-разгрузочных работ?
6. Учтена ли при погрузке рациональность использования грузовместимости помещений и грузовместимости судна?
7. Проверена ли температура принимаемого груза, состояние его упаковки и наличие грузовых документов?
8. Учтены ли параметры совместимости и сохранности груза в процессе перевозки?
9. Обеспечена ли несмещаемость груза под воздействием качки?
10. Отвечает ли крепление груза требованиям "Наставления по креплению генеральных грузов" и др. нормативным документам?
11. Составлен ли исполнительный грузовой план?
12. Обеспечена ли возможность использования портовых погрузочных средств и беспрепятственная выгрузка и погрузка в промежуточных портах?
13. После полной разгрузки (погрузки) одного (или нескольких) трюмов выполнены ли следующие проверки:
    - задраены ли люки грузовых трюмов;
    - очищены ли и закрыты решетки приемных колодцев;
    - проверена ли эффективность системы осушения грузовых трюмов;
    - прибрана ли палуба в районах проведения погрузочно-разгрузочных работ;
    - закреплены ли по-походному грузовые средства?

Подписи ответственных лиц _____ Дата _____ Время _____

ЧЕК-ЛИСТ 15
CHECK-LIST

ПОСАДКА/ВЫСАДКА ЛОЦМАНА

1. Извещены ли следующие лица/пункты о предполагаемом времени прибытия/отбытия?
   - Капитан
   - Машинное отделение
   - Лоцманская станция
2. Согласовано ли, через какой борт лоцман поднимется/сойдет с судна?
3. Сообщено ли машинному отделению о времени режима "готовности" СЭУ?
4. Проверены ли и признаны готовыми к действию устройства для посадки-высадки лоцмана?
5. Обеспечено ли принятие лоцмана с подветренного борта?
6. Проверено ли отсутствие в районе приема лоцмана сливных отверстий?
7. Проверено ли наличие круга с линем для посадки-высадки лоцмана?
8. Обеспечено ли страхующее лицо?
9. Назначен ли помощник капитана для встречи лоцмана и сопровождения его на мостик и с мостика?

Примечание. *Если посадка/высадка лоцмана предполагает использование вертолета, следует выполнить требования Руководства Международной палаты судоходства (МПС) по операциям: вертолет-судно по доставке лоцмана, связи и методики управления судном.*

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 16
CHECK-LIST

ПОСТАНОВКА НА ЯКОРЬ И ЯКОРНАЯ ВАХТА
ANCHORING AND ANCHOR WATCH

1. Подготовлен ли план постановки на якорь с учетом:
   - уменьшения скорости за достаточное время;
   - направления/силы ветра, течения, приливно-отливного течения при маневрировании с малой скоростью;
   - необходимости достаточного пространства для маневрирования, особенно в сторону моря?
2. Извещены ли о времени готовности для постановки на якорь:
   - капитан;
   - машинное отделение;
   - якорная бригада?
3. Готово ли к действию следующее оборудование:
   - якорное устройство;
   - огни/фигуры;
   - звуковые сигнальные средства?
4. Несется ли якорная вахта?
5. Даны ли указания вахтенному помощнику/механику по следующим вопросам:
   - определение и регулярные проверки положения якоря;
   - предупреждение для главного двигателя, особенно когда ухудшится погода?

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 17
CHECK-LIST

БУНКЕРОВКА
BUNKERING

1. Составить технологическую карту бункеровки.
2. Проверить надежность швартовки судна.
3. Последовательность приема бункера согласовать со старшим помощником капитана.
4. Проинструктировать персонал, участвующий в бункеровке по:
   - противопожарной безопасности;
   - предотвращению загрязнения;
   - соблюдению Правил охраны труда;
   - действиям при разливе;
   - производству шланговки;
   - переходу приема бункера с одной емкости на другую;
   - производству замеров в топливных емкостях;
   - средствам и способам связи с бункеровщиком и судном
5. Проверить, что выделенные емкости для приема топлива, масла, воды позволяют принять заказанное количество, для чего сделаны замеры в танках, переливных цистернах и произведены соответствующие записи в машинном журнале.
6. Проверить, что переливной танк пустой, либо имеет достаточное свободное пространство.
7. Проверить закрытие всех забортных отливных клапанов, связанных с системой бункеровки, закрытие палубных шпигатов.
8. Проверить исправность воздушных труб, пламяпрерывающих сеток, состояние поддонов (закрытие спускных пробок поддонов).
9. Проверить наличие и надежность установки заглушек на фланцах приемных трубопроводов с борта противоположного тому, с которого ведется подготовка к приему шланга.
10. Проверить закрытие запорной арматуры на трубопроводах цистерн, в которые не будет приниматься топливо, масло, вода.
11. Проверить работоспособность системы сигнализации о переливе топлива и сигнализации верхнего уровня (где применимо).
12. Шпигаты, предназначенные для стока топлива в станции приема топлива, открыть.
13. Установить поддон под фланец приемного трубопровода.
14. Убедиться в достаточном освещении приемного трубопровода и мест расположения воздушных и измерительных труб.
15. Подготовить посты: противопожарный, по борьбе с разливом нефти.
16. Обеспечить надежную связь с бункеровщиком и с персоналом, задействованным в бункеровке.

17. Проверить наличие у парадного трапа таблички "Курить запрещено".
18. Установить ограждение, исключающее возможность прохода посторонних лиц к приемному трубопроводу. Вывесить табличку "проход воспрещен".
19. Подготовить инструмент для работы по присоединению шланга к фланцу судового приемного трубопровода. Проверить бункеровочный шланг на отсутствие повреждений.
20. Задраить все наружные закрытия со стороны борта, с которого будет производиться бункеровка.
21. Перед непосредственным подходом бункеровщика к судну - осмотреть прилегающую акваторию.
22. Объявить ДВАЖДЫ по всем видам судовой трансляции о том, что у судна ошвартован бункеровщик, запретить пользование открытым огнем и курение на судне.
23. Поднять флажный сигнал "Б", ночью красный огонь кругового освещения.
24. Установить забортный трап на бункеровщик (в исключительных случаях разрешается пользоваться шторм-трапом, который должен удовлетворять требованиям техники безопасности).
25. Проверить и откорректировать количество бункера согласно поставочной накладной, проверить паспорт и сертификат качества на бункер.
26. Обсудить технологическую карту бункеровки с поставщиком (с командой бункеровщика/терминала).
27. Оговорить взаимодействия судна с бункеровщиком, действия бункеровщика в критических ситуациях.
28. Согласовать сигнализацию с бункеровщиком: "Начало подачи", "Уменьшение подачи", "Прекращение подачи", "Аварийная остановка".
29. Согласовать с бункеровщиком давление и интенсивность подачи.
30. Обо всех подготовительных мероприятиях и мерах, принятых судовым экипажем по предотвращению загрязнения с судна и пожарной безопасности, произвести записи в судовом и машинном журналах.
31. Доложить вахтенному помощнику капитана о готовности судна к бункеровке, получить разрешение на начало бункеровки.

Подписи ответственных лиц _____ Дата _____ Время _____

ЧЕК-ЛИСТ 18
CHECK-LIST

РАБОТА СЭУ ПРИ ПОДХОДЕ К УЗКОСТИ, К ПОРТУ, ПРИ ПОСТАНОВКЕ СУДНА НА ЯКОРЬ (ДЛЯ ВАХТЕННОГО МЕХАНИКА)

1. Вызвать в машинное отделение старшего механика и электромеханика
2. По команде с мостика начать вывод ГД из режима ППХ в маневренный режим по программе, согласно инструкции по эксплуатации ГД.
3. Запустить резервный генератор и включить его в параллельную работу с работающими.
4. Сверить с мостиком часы, проверить все виды связи с мостиком.
5. Спустить отстой топлива из расходных цистерн, проверить уровни.
6. Проверить давление воздуха в пусковых баллонах, продуть баллоны.
7. Проверить в работе компрессоры пускового воздуха.
8. Проверить систему управления и автоматики ГД.
9. Проверить открытие сжатого воздуха на тифон.
10. Обеспечить проверку рулевого устройства.
11. Проверить рабочие уровни масла, воды в цистернах, обеспечивающих работу СЭУ.
12. После ввода ГД в маневренный режим - доложить на мостик.
13. Согласовать с мостиком и по команде произвести остановку ГД и контрольный пуск на задний ход. Доложить на мостик о результатах отработки заднего хода.
14. Проверить АПС, согласование телеграфа.
15. Обо всех проверках и командах произвести записи в Машинном журнале.

Подпись вахтенного механика _____ Дата _____ Время _____

ЧЕК-ЛИСТ 19
CHECK-LIST

КОНТРОЛЬ ОСТОЙЧИВОСТИ СУДНА ПЕРЕД ВЫХОДОМ В РЕЙС
STABILITI CONTROL BEFORE VOYAGE

1. Грузовой план судна составлен.

2. Осадки судна по состоянию на _____ часов "___" _____г. определены.

3. Запись в Судовом журнале произведена.

4. Масса и положение ЦТ переменных грузов (топлива, масла, воды, провизии, груза, балласта, экипажа) по состоянию на _____ часов "___"_____г. определены.

5. Наличие свободных поверхностей в цистернах определено.

6. Расчеты посадки и остойчивости по состоянию на _____ часов "_____" _____г. произведены.

7. Проверка остойчивости по критериям остойчивости произведена.

8. Результаты проверки остойчивости доложены Капитану.

9. Корректирующие действия по указанию Капитана ***произведены***

не требуются

10. Запись в Судовом журнале произведена.

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 20
CHECK-LIST

ПРИМЕНЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ ВЕРТОЛЕТ/СУДНО В СООТВЕТСТВИИ С РУКОВОДСТВОМ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПАЛАТЫ СУДОХОДСТВА
FOR USE WITH ICS GUIDE TO HELICOPTER|SHIP OPERATION

Должно быть проверено вахтенным помощником

1. ОБЩЕЕ

1.1. Закреплены ли или удалены все, не принайтовленные предметы в пределах зоны операции и в примыкающих к ним районах?
1.2. Спущены ли или закреплены все антенны, стоячий или бегучий такелаж выше и в окрестностях зоны операции?
1.3. Поднят ли вымпел или колдун в месте, где пилот вертолета может его отчетливо видеть?
1.4. Учел ли вахтенный помощник готовность судна?
1.5. Имеет ли руководитель палубной партии переносную радиостанцию (walker talkie) для связи с мостиком?
1.6. Работает ли пожарный насос и есть ли соответствующее давление на палубе?
1.7. Готовы ли пожарные рукава (они должны быть около места операции, но вне его)?
1.8. Готовы ли пенные рукава, пожарные (лафетные) стволы и переносное пенное оборудование?
1.9. Есть ли в наличие сухие порошковые огнетушители и готовы ли они к использованию?
1.10. Укомплектована ли палубная партия, правильно ли одета и находится ли в исходном положении?
1.11. Указывается ли вдали от зоны операции местонахождение пожарных рукавов и пенных стволов в случае их отсутствия или для замены?
1.12. Назначена ли спасательная партия?
1.13. Готова ли дежурная шлюпка к спуску в случае падения человека за борт?
1.14. Находятся ли под рукой следующие предметы оборудования:
- большой топор
- лом
- кусачки (для проволоки)
- красный аварийный сигнал (флаг)/фонарь
- специальные светящиеся жезлы - указки для указания направления движения вертолета (ночью)
- средства первой помощи.

1.15. Правильно ли включены огни (включая специальные навигационные огни) до начала ночных операций?
1.16. Готовы ли палубная команда, одетая в яркого цвета плащи (жилеты) и защитные каски?
1.17. Экипирован ли оператор вертолетного гака защитной каской, прочными резиновыми перчатками и обувью на резиновой подошве для избежания опасности статического разряда?
1.18. Чист ли подход к зоне операции и выход из нее?

2. ПОСАДКА

2.1. Осведомлена ли палубная партия, что будет производиться посадка?
2.2. Находится ли зона операции за пределами тяжелых водяных брызг или волн на палубе?
2.3. Опущены (срублены) ли или удалены бортовые леера и, где необходимо, тенты, навесы, стойки и другие преграды?
2.4. Где это возможно, удалены ли съемные трубы и заглушены ли оставшиеся концы этих труб?
2.5. Если необходимо, имеется ли под рукой трос-проводник для крепления вертолета? (Примечание: только пилот вертолета решает крепить или нет вертолет).
2.6. Предупрежден ли весь персонал о необходимости остерегаться работающих лопастей винтов и сильных воздушных потоков?

Дата: "___" _____ 20 ___ г. Район _____

Координаты: _____

Вахтенный помощник _____(подпись)

ЧЕК-ЛИСТ 21
CHECK-LIST

ПОДГОТОВКА ГРУЗОВЫХ ТРЮМОВ И СУДОВЫХ УСТРОЙСТВ К ПРИЕМУ ГРУЗА С ДРУГОГО СУДНА
PREPARING OF CARGO HOLDS AND GEARS FOR LOADING OF CARGO FROM OTHER VESSEL

1. Выбраны ли и согласованы с Капитаном передающего судна способ и схема приема груза?
2. Составлен ли план и определен ли номер трюма, в который будет приниматься груз?
3. Проверена ли исправность и надежность действия грузовых приспособлений?
4. Проверена ли надежность закрытия люков нерабочих трюмов?
5. Проверено ли выполнение требований Правил охраны труда при производстве грузовых операций?
6. Проверена ли надежность закрытия отверстий, доступ к которым после загрузки судна будет невозможен (горловины баллонов танков и т.д.)?
7. Проверены ли устройства, служащие для контроля за уровнем воды в льялах, осушены ли льяла трюмов?
8. Проверена ли работа системы вентиляции трюмов и возможность ее дистанционного включения и отключения?
9. Проверена ли исправность противопожарных систем и оборудования?
10. Проверена ли герметичность люковых крышек и исправность приводов люковых закрытий?
11. Произведена ли очистка трюмов от остатков ранее перевозимого груза?
12. Проверены ли горловины всех цистерн на герметичность?
13. Произведена ли защита судовых трубопроводов от возможных повреждений?
14. Проверено ли наличие зрительной связи:
    - между людьми, работающими в трюме и тальманом;
    - между тальманом и лебедчиком?
15. Проверена ли сигнализация "Человек в трюме", работа термодатчиков и температура в трюмах?
16. Проверено ли стационарное освещение трюма?
17. Составлен ли предварительный грузовой план?
18. Проверена ли "Информация о грузе" и ее соответствие грузу?
19. Сделана ли запись в судовом журнале о готовности грузовых помещений для перевозки конкретного вида груза?

Подписи ответственных лиц _____ Дата _____ Время _____

ЧЕК-ЛИСТ 22
CHECK-LIST

ШВАРТОВНЫЕ ОПЕРАЦИИ В МОРЕ
MOORING AT SEA

1. Подготовлен ли план швартовки с учетом:
   - взаимной информации капитанов принимающего и швартующегося судов;
   - выбора способа швартовки (вариант I - на якоре; вариант II - в дрейфе; вариант III - на ходу);
   - заблаговременного снижения скорости и перехода на ручное управление рулем;
   - постоянного контроля параметров гидрометеорологических условий и их влияния на суда при маневрировании с малой скоростью;
   - определения состояния судна, к которому производится швартовка;
   - выступающие за борт части рангоута, устройств и оборудования убраны или завалены в границы контура судна и надежно закреплены;
   - выступающие за борт подводные части лага втянуты внутрь судна;
   - назначенный борт швартовки удобен для швартующегося судна с соответствующим шагом винта;
   - создания небольшого крена на борт, противоположный борту швартовки;
   - принятия во внимание, что большая слабина вытравленных швартовов при их подаче или выборке может привести к намотке на винт.

2. Извещены ли о времени готовности для швартовки:
   - капитаны обоих судов;
   - машинное отделение;
   - швартовная команда?

3. Готово ли к действию следующее оборудование:
   - швартовное устройство (в т.ч. достаточная пневматическая плавучая и подвесная кранцевая защита);
   - якорное устройство;
   - огни/знаки;
   - звуковые сигнальные средства?

4. Несется ли якорная вахта? (вариант I)

5. Даны ли указания вахтенному помощнику/механику по следующим вопросам:

- определение и регулярные проверки координат якорного места (вариант I);
- определение и регулярные проверки координат места судна, лежащего в дрейфе (вариант II);
- о постоянной готовности главного двигателя и рулевого устройства;
- систематический контроль гидрометеорологической обстановки, состояния швартовов и кранцевой защиты;
- несения постоянной радиотелефонной или голосовой связи для оперативного информирования сопряженного судна (судов)?

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 23
CHECK-LIST

ПЛАВАНИЕ ВО ЛЬДАХ
ICE NAVIGATION

1. Информированы ли о ледовой обстановке:
   - капитан;
   - машинное отделение;
   - команда.

2. Закрыты ли, там, где это нужно, водонепроницаемые двери.

3. Откорректирована ли скорость.

4. Отданы ли указания по следующим вопросам:
   - наблюдение за радиопередачами службы наблюдения за льдами;
   - передача предупреждений об опасности в соответствии с Конвенцией СОЛАС, 1974 г., Глава V, Правило 2 (а).

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 24
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ПОЖАРА
THE ACTIONS IN CASE OF FIRE

1. **При нахождении судна в море:**
   - объявить общесудовую тревогу (семь коротких и один длинный сигнал громкого боя — три-четыре раза), после чего объявить по трансляции пожарную тревогу;
   - приступить к действиям по борьбе с пожаром согласно соответствующему оперативному плану;
   - снизить скорость движения или остановить судно, или выполнить маневр таким образом, чтобы пожар был с подветренной стороны;
   - отключить искусственную вентиляцию и закрыть каналы естественной вентиляции;
   - произвести герметизацию корпуса в районе пожара, проверить закрытие противопожарных и водонепроницаемых дверей;
   - определить место, размеры и степень опасности очага пожара, оценить опасность возможного выделения токсичных веществ;
   - включить пожарные насосы, отключить электрооборудование в районе пожара;
   - включить палубное освещение (в темное время суток);
   - остановить проведение всех грузовых балластных, бункеровочных операций, перекрыть все клапаны;
   - произвести эвакуацию людей, незадействованных по тревоге, из опасной зоны;
   - проверить наличие людей, организовать и провести поиск пропавших;
   - изолировать район огня, определить источник возгорания, локализовать пожар;
   - охладить водой палубы и переборки в районе пожара;
   - привести в полную готовность все технические средства пожаротушения;
   - получить и проанализировать подробную информацию о пожаре;
   - передать сообщение в компанию и поддерживать с ней постоянную связь, как это предусмотрено соответствующей процедурой;
   - оценить угрозу судну, экипажу, грузу; при необходимости, подготовить к использованию спасательные средства;
   - применить при тушении наиболее эффективные средства тушения;
   - запросить помощь у ближайших судов или спасательных центров (при необходимости).

2. **При нахождении судна в порту:**
   - подключиться к береговой пожарной магистрали;
   - вызвать береговую пожарную помощь;
   - передать сообщение об аварийном случае всем абонентам, как это предусмотрено соответствующей процедурой;
   - оказать медицинскую помощь пострадавшим;
   - убедиться в полной ликвидации пожара;
   - сделать запись в судовом журнале с подробным описанием происшествия.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 25
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ПОСАДКИ НА МЕЛЬ
THE ACTIONS IN CASE OF STRANDING

1. **Предпринимаемые действия:**
   - остановить главный двигатель;
   - объявить общесудовую тревогу (семь коротких и один длинный сигнал громкого боя длительностью не менее 30 секунд) с объявлением по трансляции;
   - проверить закрытие водонепроницаемых и противопожарных дверей;
   - выставить огни и знаки согласно МППСС-72;
   - включить палубное освещение (в темное время суток);
   - определить местоположение судна и сделать запись в судовом журнале о времени, координатах, навигационных условиях происшествия;
   - убедиться в автоматическом вводе координат в устройство ЦИВ радиооборудования ГМССБ (или ввести вручную);
   - подготовить ЦИВ радиооборудования ГМССБ для подачи аварийного сообщения;
   - передать сообщение по радио другим судам;
   - осмотреть корпус судна, определить характер и размеры повреждения;
   - провести замеры уровней воды в льяльных колодцах и танках для определения водотечности корпуса;
   - проверить наличие угрозы загрязнения моря нефтепродуктами и в случае таковой, действовать согласно изложенному в "Судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью";
   - оценить опасность для судна, груза, жизни людей;
   - произвести замеры глубин вокруг судна, определить осадку носом, кормой, на миделе;
   - определить какая часть судна находится на грунте;
   - определить потерю осадки и проверить поперечную остойчивость судна;
   - передать информацию об инциденте в Компанию и другим заинтересованным сторонам, как это предусмотрено соответствующей процедурой, держать постоянную связь с Компанией;
   - рассчитать время полной и малой воды в данных координатах;
   - рассчитать какое количество груза/топлива необходимо переместить на судне или перекачать;
   - перекачать воду, топливо, балласт (по указанию с мостика);
   - сделать попытку сняться с мели самостоятельно в полную воду.

2. **В том случае, если попытка не удалась:**
   - принять дополнительный балласт на случай ухудшения погодных условий;
   - запросить помощь у судов-спасателей;
   - получить разрешение на передачу груза, топлива на другие плавсредства, если эти мероприятия необходимы для снятия судна с мели;
   - провести передачу груза, топлива на другие плавсредства;
   - при достаточной плавучести сняться с мели с помощью буксирных средств;
   - оценить ситуацию в зависимости от тяжести повреждения, принять решение о дальнейшем пути следования (ближайшая якорная стоянка, в порт - на ремонт, порт - убежища).

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 26
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ЗАТОПЛЕНИЯ
THE ACTIONS IN CASE OF FLOODING

Предпринимаемые действия:

- объявить общесудовую тревогу (семь коротких и один длинный сигнал громкого боя длительностью не менее 30 секунд) с объявлением по трансляции;
- приступить к действию по борьбе с водой;
- задраить все водонепроницаемые закрытия;
- привести в полную готовность все технические средства, системы живучести;
- определить причины поступления воды, установить характер повреждения, эвакуировать пострадавших;
- организовать заделку пробоины;
- привести в действие осушительные средства;
- предотвратить распространение воды в другие помещения;
- произвести расчет аварийной посадки и остойчивости, исходя из количества поступающей воды;
- уменьшить скорость движения судна или остановить судно, либо изменить курс с тем, чтобы уменьшить бортовую качку и количество поступающей воды;
- определить варианты борьбы с водотечностью и приступить к их реализации;
- обеспечить электрооборудование в районе поступления воды (по указанию капитана);
- при поступлении воды в количествах, поддающихся откачке судовыми водоотливными средствами:
    а) остановить движение судна;
    б) завести пластырь и заделать пробоину;
    в) выровнять крен;
    г) откачать воду.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 27
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ СТОЛКНОВЕНИЯ
THE ACTIONS IN CASE OF COLLISION

Предпринимаемые действия:

- объявить общесудовую тревогу (семь коротких и один длинный сигнал громкого боя длительностью не менее 30 секунд) с объявлением по трансляции;
- перейти на аварийное или резервное управление рулевым устройством;
- произвести маневр судном таким образом, чтобы свести возможные повреждения судов к минимальному;
- сделать отметку времени на курсограмме;
- произвести задраивание водонепроницаемых закрытий и противопожарных дверей и проверить выполнение данной операции;
- включить палубное освещение (в темное время суток);
- настроить УКВ радиостанцию на 16 канал, при необходимости на 13 канал;
- приступить, в соответствии со сложившейся обстановкой, к выполнению необходимых мероприятий по борьбе с водой или пожаром;
- оказать помощь упавшим за борт в момент столкновения (если такие имеются);
- убедиться в автоматическом вводе координат в устройство ЦИВ радиооборудования ГМССБ (или ввести вручную);
- подготовить ЦИВ радиооборудования ГМССБ для подачи аварийного сообщения;
- осмотреть повреждения судна (место, характер, размеры повреждения), оценить обстановку, интенсивность поступления воды, посадку судна и выяснить, имеется ли непосредственная угроза затопления;
- привести в готовность к использованию спасательные средства;
- принять решение о технической возможности спасания судна и целесообразности осуществления мер по его спасанию;
- проверить помещения и отсеки, выяснить наличие пострадавших;
- оказать пострадавшим первую медицинскую помощь;
- измерить уровни воды в льяльных колодцах и танках, определить наличие повреждений и водотечности;
- при обнаружении водотечности и затопления, приступить к борьбе с водой;
- при отсутствии непосредственной угрозы затопления судна - запросить по УКВ о необходимости помощи другому судну;

- совместно с капитаном другого судна осмотреть повреждения обоих судов, составить перечень повреждений, оценить угрожающую опасность и возможные последствия расцепления судов;
- сделать запись в судовом журнале о месте и времени столкновения, навигационных условиях и обстоятельствах, при которых столкновение произошло, название судна, флаг, порт приписки, наименование и адрес судовладельца, порт назначения, род груза;
- передать сообщение об аварийном случае в компанию, как это предусмотрено соответствующей процедурой, с предоставлением полной информации о характере и обстоятельствах столкновения, поддерживать с компанией постоянную связь;
- оповестить суда, находящиеся в непосредственной близости и, в случае необходимости, запросить помощь;
- проверить наличие угрозы загрязнения моря нефтепродуктами, в случае таковой, действовать согласно изложенному в "Судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью";
- при угрозе затопления судна - оценить возможность следования до отмели, объявить шлюпочную тревогу и действовать по обстоятельствам;
- передать информацию об инциденте заинтересованным сторонам, как это предусмотрено соответствующей процедурой;
- подготовить для передачи портовым властям, по приходу в порт прибрежного государства, донесение о причинах и обстоятельствах столкновения.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 28
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ОСТАВЛЕНИЯ СУДНА
THE ACTIONS IN CASE OF ABANDONING A SHIP

Предпринимаемые действия:

- подать сигнал шлюпочной тревоги (семь коротких и один длинный сигнал громкого боя) с объявлением по трансляции;
- сообщить метод оставления судна, место сбора людей, а также необходимые рекомендации по спасанию с помощью радиотрансляционного устройства;
- убедиться в автоматическом вводе координат в устройство ЦИВ радиооборудования ГМССБ (или ввести вручную);
- подготовить ЦИВ радиооборудования для подачи аварийного сообщения;
- передать сообщение в Компанию, обратиться за помощью к судам и береговым станциям;
- подготовить к использованию (спуску) спасательные средства, принимая во внимание реально сложившуюся обстановку и возможность осуществить спуск;
- дополнительно снабдить коллективные спасательные средства одеялами, лекарствами, одеждой, УКВ радиостанциями, пиротехническими средствами и, по возможности, продуктами питания;
- передать аварийное донесение и подать сигнал бедствия в режиме ЦИВ;
- проверить наличие людей готовых к посадке в коллективные спасательные средства и организовать поиск пропавших людей на судне;
- доставить в спасательные средства спутниковый аварийный радиобуй "КОСПАС-САРСАТ" и радиолокационный ответчик;
- определить какие механизмы и оборудование оставить в работе после оставления судна для возможности освещения и подачи сигналов бедствия;
- взять карты, машинный и радиожурнал, по возможности, документы и ценности;
- произвести посадку людей и спуск спасательных средств или организовать посадку в уже спущенные спасательные средства;
- последним, взяв судовой журнал, покидает судно капитан;
- оказать помощь людям, поднятым из воды, поддерживать порядок в шлюпке;
- поддерживать связь между шлюпками (если применимо) с помощью УКВ радиостанций после отхода от борта.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 29
CHECK-LIST

ПОИСК И СПАСАНИЕ
SEACH AND RESCUE

1. Выполнены ли следующие действия?

   - Радиопеленгатором запеленгован сигнал бедствия.
   - Сигнал бедствия не должен ретранслироваться в режиме ЦИВ на канале 70 УКВ.
   - Принято во внимание Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию (ИАМСАР).
   - Установлена связь с судами и поисково-спасательными самолетами на частоте 121,5 МГц или 123,1 МГц и канале 16.
   - Отмечены на карте место, курс и скорость других вспомогательных средств.
   - Задействована РЛС для обнаружения сигнала радиолокационного ответчика спасательных средств.

Должность	Подпись	Ф.И.О.	Дата
_____	_____	_____	_____

ЧЕК-ЛИСТ 30
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ПОТЕРИ УПРАВЛЯЕМОСТИ
THE ACTIONS IN CASE OF LOSS OF STEERABILITY

ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

1. **При повреждении рулевого устройства:**
   - перейти на аварийное или резервное управление рулевым устройством;
   - сообщить капитану и вахтенному механику;
   - поднять сигнал в соответствии с МППСС-72, что судно лишено возможности управляться;
   - в случае невозможности управления рулем, лечь в дрейф;
   - определить причину и приступить к устранению выявленных повреждений рулевого устройства;
   - в условиях ограниченной видимости подавать звуковые сигналы в соответствии с МППСС-72;
   - при наличии волнения и ветра, подрабатывая машиной, стараться удержать судно в разрез волне на период ремонта;
   - при плавании в узкостях или в районе с высокой плотностью движения судов - остановить движение судна и, по возможности, если позволяют глубины и обстановка, немедленно отдать якорь;
   - сделать отметку на курсограмме;
   - зафиксировать в судовом журнале время и место аварийного случая, навигационные условия, включая интенсивность движения судов;
   - передать сообщение компании заинтересованным сторонам, судам, находящимся поблизости, как это предусмотрено соответствующей процедурой;
   - если характер и причина поломки не позволяют дойти до ближайшего места - убежища, запросить помощь у ближайших судов и спасателей.
2. **При повреждении главной энергетической установки:**
   - информировать капитана;
   - лечь в дрейф;
   - поднять сигнал в соответствии с МПСС-72;
   - если позволяют глубины, отдать якорь;
   - определить причину и приступить к устранению выявленных повреждений главной энергетической установки;
   - в штормовых условиях, при наличии волнения и ветра, предпринять все возможные действия для обеспечения работы двигателя в ава-

рийном режиме, с целью удержания судна в разрез волны или следования в район убежища;
- при наличии дрейфа на малые и опасные глубины, вытравить 1,5-2,0 смычки и затем встать на якорь;
- передать сообщение компании и, при необходимости, другим заинтересованным сторонам, как это предусмотрено соответствующей процедурой;
- в зависимости от характера повреждения и навигационной обстановки - запросить помощь у ближайших судов или спасателей;
- сделать запись в судовом журнале с подробным описанием происшествия;

3. **При повреждении электроэнергетической установки:**
- проверить работу ручного управления рулевым устройством;
- при необходимости - перейти на аварийное управление рулем;
- поднять сигнал в соответствии с требованием МППСС-72, что судно лишено возможности управляться, в условиях ограниченной видимости подавать звуковые сигналы;
- подготовить к отдаче якорь;
- переключить питание навигационных огней на аварийное;
- оповестить по УКВ радиостанции находящиеся рядом суда;
- приступить к устранению повреждения.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 31
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ОБЕСТОЧИВАНИЯ СУДНА
THE ACTION IN CASE OF SHIP'S POWER FAILURE

1. Перейти на ручное управление рулем. При необходимости перейти на аварийное управление рулем из румпельного.
2. Доложить капитану.
3. Поднять два шара, либо включить два красных круговых огня.
4. Переключить электропитание всех навигационных огней на аварийное.
5. При наличии достаточной инерции направить судно в сторону от ближайших опасностей, пути другого судна, к возможному месту постановки на якорь.
6. Приготовить якоря к отдаче.
7. В случае ограничения видимости начать подачу звуковых сигналов согласно МППСС-72.
8. По УКВ в режиме ЦИВ оповестить находящиеся поблизости суда и ПРД об обесточивании.
9. Уточнить место судна, определить дрейф, в случае нахождения вблизи берегов или в узкостях - включить РЛС и эхолот.
10. При дрейфе судна в сторону опасности принять меры по предотвращению посадки судна на мель.
11. Информировать судоходную Компанию.

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 32
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ВНЕЗАПНОГО ПОЛУЧЕНИЯ СУДНОМ КРЕНА
THE ACTION IN CASE OF SHIP IS TAKEN A LIST SUDDENLY

1. По возможности развернуть судно носом (либо, в крайнем случае, кормой) на волну, не допуская при этом положения бортом к волне.
2. Объявить общесудовую тревогу.
3. Доложить Капитану.
4. Информировать вахтенного механика.
5. Уменьшить ход, если позволяют обстоятельства, лечь в дрейф.
6. Подготовить к спуску спасательные средства, всему экипажу и пассажирам (если они есть) надеть спасательные жилеты.
7. В темное время включить палубное освещение.
8. Убедиться в автоматическом вводе координат судна в устройство ЦИВ радиооборудования ГМССБ (или ввести вручную).
9. Подготовить ЦИВ радиооборудования ГМССБ для подачи аварийного сообщения.
10. Подготовить к использованию пиротехнические средства.
11. Задраить водонепроницаемые двери, произвести герметизацию судна. Закрыть вентиляцию и другие отверстия, в первую очередь накрененного борта.
12. Осмотреть груз в трюмах и на палубе.
13. Произвести контрольные замеры в цистернах, определить причину возникновения крена.
14. Определить остойчивость судна и принять меры по ее восстановлению и спрямлению судна. Если положение судна стабилизировалось, следовать с осторожностью в ближайший порт-убежище для устранения причин возникновения крена.
15. Немедленно информировать судовладельца и при необходимости - ближайший спасательно-координационный центр.
16. Сообщить о происшествии в судоходную Компанию и поддерживать постоянную связь.
17. Если, несмотря на предпринимаемые меры, крен продолжает увеличиваться, подать сигнал бедствия, экипажу и пассажирам - команду "Покинуть судно".

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 33
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ПЕРЕКАЧКИ БАЛЛАСТА
THE ACTION IN CASE OF TRANSFER OF DFLLAST

1. От капитана получена команда на перекачку балласта.

2. Определены танки, задействованные при перекачке балласта.

3. Свободные емкости танков позволяют производить перекачку необходимого объема балласта.

4. Дано указание вахтенному механику на перекачку балласта, а также, откуда и куда перекачивать.

5. Сделан доклад вахтенного механика вахтенному помощнику.

6. Произведен контроль уровня балласта в задействованных балластных отсеках.

7. Сделан доклад вахтенного механика вахтенному помощнику капитана об окончании перекачки и количестве балласта в танках.

8. Доложено капитану о выполнении перекачки балласта.

9. Записи в Судовом журнале произведены.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 34
CHECK-LIST

СМЕНА ВАХТЫ МЕХАНИКОВ
TNGINEERS TAKING OVER WATCH

1. Осведомлены ли Вы в отношении постоянно действующих распоряжений Старшего механика и с другими специальными инструкциями, касающихся эксплуатации судовых систем и механизмов?
2. Проинформированы ли Вы относительно какой-либо работы, которая должна быть выполнена по механизмам или системам, и с какими-либо потенциальными опасностями, связанными с эти?
3. Проинформированы ли Вы в отношении уровня и, где возможно, состояния воды в льялах, балластных танках, отстойных танках, цистернах пресной воды, фекальных танках и каких-либо специальных требований по использованию или сбросу содержимого.
4. Проинформированы ли Вы относительно состояния и уровня топлива в запасной цистерне, отстойном танке, расходной цистерне и других топливных танках?
5. Имеются ли какие-либо специальные требования относительно использования санитарной системы?
6. Осведомились ли Вы относительно состояния и режима работы главных и вспомогательных систем, включая распределение электроэнергии?
7. Осведомились ли Вы относительно состояния работы контроля и оборудования пульта управления и оборудования, которое будет управляться вручную?
8. Осведомлены ли Вы относительно состояния и режима работы автоматического управления котла, такого как устройство контроля пламени (обрыва факела), сигнализаторы верхнего и нижнего уровня воды, регулирование процесса горения, подкачка топлива и другое оборудование котла?
9. Проинформированы ли Вы относительно потенциально неблагоприятных условий в результате плохой погоды, льда или загрязнения или мелководья?
10. Сообщено ли Вам относительно каких-либо специальных режимов работы, продиктованных выходом из строя оборудования или попадания судна в неблагоприятные условия?
11. Назначена ли работа по вахте для мотористов?
12. Имеется ли в наличии противопожарное оборудование, в готовности ли оно и в хорошем ли состоянии?
13. Правильно ли заполняется машинный журнал (контролируют ли его ведение старший механик и капитан)?

Вахтенные обязанности могут быть приняты только при удовлетворительном завершении проверки по этому чек-листу. Запись об удовлетворительном завершении проверки должна быть произведена в машинном журнале.

Подпись _____ Время _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 35
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ТРАВМЫ ИЛИ БОЛЕЗНИ
THE ACTIONS IN CASE OF WHEN THERE ARE TRAUMA OR SICKNESS

Предпринимаемые действия:

Запросить медицинскую помощь у Международного радио медицинского центра (International Radio Medical Center - CIRM) или у ближайшего национального радио медицинского центра, сообщив при этом следующую информацию:

1. Название судна и его позывные.
2. Позиция судна, порт отхода и назначения, предполагаемое время прибытия, курс и скорость.
3. Имя пациента, национальность, возраст.
4. Информация, касающаяся дыхания, пульса, температуры, кровяного давления.
5. Признаки заболевания пациента, локализация и тип болей, другая информация о болезни.
6. При несчастном случае, в дополнение к симптомам, указать, где и как произошел несчастный случай.
7. Прежняя история болезни пациента.
8. Медикаменты, имеющиеся на борту.
9. Какое лечение проводится.
10. Расписание и частота несения судовой радиовахты.
11. Запросить медицинскую помощь у ближайших судов через береговую радиостанцию (при необходимости).
12. Принять решение о необходимости передачи пациента (для этого может быть запрошена помощь через спасательно-координационный центр (RCC)):
13. Вертолета.
14. Ближайших судов.
15. Специальных спасательных служб, оказывающих медицинскую помощь в море (Paramedics).
16. Передать сообщение Компании и, при необходимости, другим заинтересованным сторонам, как это предусмотрено соответствующей процедурой.
17. Сделать запись в судовом журнале о факте травмы (болезни), времени и позиции судна.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 36
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ПОЛУЧЕНИЯ СИГНАЛА БЕДСТВИЯ
THE ACTIONS IN CASE OF RECEIVING OF DISTRESS SIGNAL

1. Текст сообщения записать в судовой и радиожурналы.
2. Уточнить свои координаты.
3. Нанести на карту координаты аварийного судна.
4. Подтвердить судну, терпящему бедствие, прием сигнала бедствия в режиме радиотелефонии на 16 канале УКВ.
5. Сигнал бедствия не должен быть ретранслирован в режиме ЦИВ после приема сигнала бедствия на 70 канале УКВ.
6. Определить дистанцию, курс, время следования в точку аварии для определения возможности оказания помощи.
7. Включить магнитофон и все сообщения записывать на магнитофон.
8. Информировать ближайшую береговую радиостанцию и/или морской спасательно-координационный центр (МСКЦ).
9. Взять радиопеленг на бедствующее судно.
10. Следовать с максимальной скоростью в район бедствия.
11. Сообщить терпящему бедствие судну:
    - название своего судна;
    - координаты;
    - курс;
    - скорость;
    - ETA в район бедствия.
12. Дать сообщение в судоходную Компанию.
13. Выяснить у терпящего бедствие судна характер аварии.
14. Выяснить наличие других судов в районе бедствия.
15. Объявить экипажу о следовании на помощь.
16. На подходе к району установить постоянное визуальное и радиолокационное наблюдение.
17. Подготовить:
    - спасательные средства: шлюпки, ПСН, круги и др.;
    - линеметательный аппарат;
    - буксир;
    - швартовные тросы, проводники, бросательные концы;
    - переносные средства пожаротушения;
    - переносные водоотливные насосы;
    - грузовые сетки;
    - бурундуки, штормтрапы (вывесить за борт);
    - грузовые стрелы, краны с сетками.
18. Подготовить пункт медицинской помощи.

19. Подготовить помещения для размещения спасенных.
20. Подготовить горячую пищу и питье.
21. При подходе к месту бедствия объявить общесудовую тревогу.
22. Запросить у береговой радиостанции, координирующей спасание, участие в спасательных операциях авиации, судов, их позывные.
23. На подходе к месту бедствия связаться по УКВ с терпящим бедствие судном, определить возможную помощь.
24. При подходе к месту бедствия связаться с судном, возглавляющим спасательные операции и действовать по его указанию.

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 37
CHECK-LIST

ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИИ ОГНЕВЫХ РАБОТ
THE ACTIONS IN CASE OF INFLAMMABLE WORK ORGANIZATION AND CARRYING OUT

Письменное разрешение на проведение огневых работ оформляет Старший механик и подписывает Капитан.

Перед началом огневых работ:

1. Оформить и утвердить у Капитана письменное разрешение на проведение огневых работ.
2. Проинструктировать участников проведения огневых работ с регистрацией в Журнале учета инструктажей под роспись.
3. Проверить и убедиться в безопасности воздушной среды в помещении, где намечено проведение огневых работ (проверить концентрацию горючих паров в защищенных и концентрацию кислорода в герметизированных емкостях.
4. Объект огневых работ очистить от рабочего агента, зачистить и дегазировать.
5. Проверить и убедиться, что сварочное оборудование, оснастка и инструмент соответствуют требованиям ТБ.
6. Проверить наличие у исполнителя огневых работ: квалификационного удостоверения (для электросварщика и газосварщика) или удостоверения на право производства огневых работ (для других членов экипажа) и вкладыш о прохождении пожарно-технического минимума.
7. Проверить и убедиться, что исполнитель огневых работ использует соответствующие средства индивидуальной защиты.
8. Оборудовать у места проведения огневых работ пожарный пост и выставить обеспечивающего.

После окончания огневых работ:

9. Произвести проверку рабочих мест и смежных с ним помещений на отсутствие возможных источников воспламенения.
10. Обеспечить наблюдение за местом проведения огневых работ в течение 6 часов после их прекращения.

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 38
CHECK-LIST

ЛИКВИДАЦИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ РАЗЛИВА НЕФТЕПРОДУКТОВ
ABOLITION OF CONSEQUENCES OF DISCHARGE

При разливе нефтепродуктов следует:

1. Объявить общесудовую тревогу.
2. Немедленно остановить операции с нефтепродуктами.
3. Открыть сливной клапан из поддона под шлангами в судовую емкость.
4. Проверить плотность закрытия палубных шпигатов.
5. Оградить опилками район попадания нефтепродуктов на палубу.
6. Приступить к сбору разлитых нефтепродуктов совками, ведрами.
7. Принять все возможные меры к немедленному предотвращению.
8. Объявить о запрещении курения на палубе.
9. Прекратить доступ людей, не связанных с ликвидацией последствий разлива, в район палуб, где имеется разлитый нефтепродукт.
10. К месту разлива протянуть шланги от водо-пожарной магистрали, подготовить станцию СЖБ к немедленному действию, поднести огнегасительные средства, для чего привлечь всех имеющихся на борту членов экипажа.
11. Доложить Капитану и Старшему механику. В случае их отсутствия принять меры к вызову их на судно.
12. Сообщить в службу капитана порта и судоходную Компанию.
13. Вызвать нефтемусоросборщик.
14. Принять меры к быстрейшему сбросу нефтепродуктов с палубы в судовые емкости.
15. О случае разлива и о принятых мерах сделать запись в судовом журнале.
16. В иностранном порту вызвать представителя страховой Компании и агента.
17. По согласованию с ними пригласить сюрвейера для определения количества нефтепродукта попавшего за борт.

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 39
CHECK-LIST

СБРОС МУСОРА
GARBAGE DISCHARGE

Проверочный лист предназначен для судов, не имеющих на борту устройств для переработки мусора (инсинераторов).

1. Имеется ли на судне член экипажа, назначенный Капитаном, ответственный за сброс мусора в море или передачу его на приемные сооружения?
2. Произведена ли сепарация мусора (разделение его по категориям, отличающимся по составу и условиям допускаемого сброса)?
3. Проверена ли допустимость сброса мусора, исходя из его категории, размера, а также места нахождения судна, с соблюдением требований Приложения V к МАРПОЛ-73/78 и национальных Правил охраны окружающей среды страны, в чьих территориальных водах находится судно?
4. Поставлен ли в известность Старший помощник капитана о предстоящем сбросе мусора или передаче его на приемное сооружение?
5. Произведена ли санитарная обработка устройств для сброса мусора после освобождения их от мусора и надежное закрепление мусоросборников на штатных местах?
6. Произведена ли уборка палубы в месте расположения устройств для сбора мусора?
7. Сделана ли запись о сборе или передаче мусора в журнале операций с мусором в соответствии с требованиями правил его ведения?
8. Информирован ли Старший помощник капитана о завершении.

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 40
CHECK-LIST

УДАЛЕНИЕ СТОЧНЫХ ВОД
DISPOSAL OF SEWAGE WATERS

Проверочный лист предусматривает удаление сточных вод из сборной цистерны и не рассматривает работу сточной системы с удалением стоков от санитарных приборов непосредственно за борт.

1. Проверена ли надежность закрытия запорной арматуры на отливных патрубках сточной системы при входе судна в район, где сброс сточных вод за борт запрещен?
2. Проверена ли допустимость сброса сточных вод за борт с выполнением требований Приложения IV к МАРПОЛ-73/78 и национальных Правил охраны окружающей среды страны, в чьих территориальных водах находится судно (удаление от ближайшего берега, скорость хода судна и т.д.)?
3. Проинформирован ли Старший помощник капитана о предстоящем сбросе сточных вод за борт или передаче их на приемное сооружение?
4. Освобождена ли палуба в районе расположения патрубка со стандартным фланцем сливного соединения от посторонних предметов?
5. Проверена ли надежность соединения патрубка со шлангом и связь между местом подключения шланга с постом управления откачивающим средством?
6. Проверена ли надежность связи и понимание сигналов между сдающим судном и приемным сооружением (в случае сдачи стоков на приемное сооружение)?
7. Включена ли система взбучивания в сборной цистерне?
8. Установлена ли арматура системы выдачи сточных вод из сборной цистерны в исходное рабочее положение?
9. Произведен ли обмыв стенок сборного танка, его системы и их дезинфекция после осушения от сточных вод?
10. Сделана ли запись в журнале операций со сточными водами в соответствии с правилами его ведения?
11. Информирован ли Старший помощник капитана о завершении операции по сбросу сточных вод?

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 41
CHECK-LIST

РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД В ЗАКРЫТОЕ ПОМЕЩЕНИЕ
ENCLOSED SPACE ENTRY PERMIT

Данное разрешение относится к входу в закрытое помещение и должно подписываться Капитаном или ответственным лицом командного состава и заполняться лицом, направляющимся в помещение или уполномоченным руководителем группы.

Общие положения
Расположение/Наименование закрытого помещения _____
Причина для входа _____
Данное Разрешение действительно С _____час. Дата _____
До _____час. Дата _____
(См. примечание 1)

Раздел 1 - Подготовка до входа
(подлежит проверке капитаном или назначенным ответственным лицом)

1. Было ли помещение провентилировано тщательно?
2. Было ли помещение изолировано путем отсечения или отключения трубопроводов или клапанов и линий электропитания/электрооборудования в нем?
3. Было ли помещение зачищено, при необходимости?
4. Была ли атмосфера помещения проверена и найдена безопасной? *(см. Примечание 2)*
5. Показания приборов проверки атмосферы до входа:
   - кислород ……% от объема (21%)
   - углеводороды ……% НПВ (не менее 1%)
   - ядовитые газы ……...% частей на миллион
   (специфичные газы и ПДК)

   (см. Примечание 3)
6. Обеспечены ли мероприятия по частой проверке атмосферы в ходе работ и после перерывов в работе в помещении?
7. Обеспечены ли мероприятия по непрерывной вентиляции помещения в ходе работ и в период перерывов в работе?
8. Являются ли доступы в помещения и его освещение достаточными?
9. Имеются ли у входа в помещения готовое к немедленному использованию спасательное оборудование и оборудование по восстановлению жизнедеятельности?

10. Назначено ли ответственное лицо быть вахтенным у входа в помещение постоянно?
11. Обеспечены ли мероприятия по непрерывной вентиляции помещения в ходе работ и в период перерывов в работе?
12. Была ли согласована и опробована система связи и экстренные сигналы между всеми участниками?
13. Предусмотрены ли процедуры на случай аварии и эвакуации, и понятны ли они всему участвующему персоналу?
14. Осмотрено ли до входа в помещение все используемое оборудование и находится ли оно в хорошем рабочем состоянии?
15. Одет ли и экипирован весь персонал надлежащим образом?

Раздел 2 - Проверка до входа
(подлежит проверке лицом, входящим в помещение, или назначенным руководителем группы)

16. Я получил инструктаж или разрешение от капитана или назначенного ответственного лица на вход в закрытое помещение.
17. Раздел 1 данного Разрешения был заполнен капитаном или назначенным ответственным лицом и правильно.
18. Со мной согласованы и мне понятны процедуры связи.
19. Я согласен с интервалом между моими докладами в _____ мин.
20. Процедуры на случай аварии и эвакуации согласованы и понятны.
21. Я знаю, что помещение должно быть немедленно покинуто в случае отказа вентиляции или если проверка атмосферы покажет на изменение согласованного критерия безопасности.

Раздел 3 - Дыхательные аппараты и иное оборудование
(подлежит проверке капитаном или назначенным ответственным лицом совместно с лицом, которое должно войти в помещение)

22. Все входящие в помещение умеют работать с используемыми дыхательными аппаратами.
23. Дыхательные аппараты были опробованы следующим образом:
    - манометр и зарядка воздушного баллона;
    - звуковая сигнализация о низком давлении воздуха;
    - маска держит давление.
24. Средства связи опробованы, а аварийные сигналы согласованы.
25. Весь персонал, входящий в помещение, обеспечен страховочными поясами и, где это практически выполнимо, предохранительными тросами.

Подписано после заполнения разделов 1, 2 и 3.

Капитан или назначенное ответственное лицо Дата …….. Время ……

Ответственное лицо, контролирующее вход Дата ……. Время ……

Лицо, входящее в помещение, или назначенный старший группы Дата ……. Время ……

Раздел 4 - Записи о вошедших
(подлежит заполнению ответственным лицом, контролирующим вход)

Ф.И.О.	Время входа	Время выхода
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Раздел 5 - Завершение работы
(подлежит заполнению ответственным лицом, контролирующим вход)

26. ***Работа завершена*** Дата ……. Время …….

27. ***Помещение закрыто способом, предотвращающим свободный вход*** Дата ……. Время ……

28. ***Вахтенные командиры информированы*** Дата ……. Время ……

Подписано после заполнения разделов 4 и 5:

Ответственное лицо, контролирующее вход Дата ……. Время ……..….

ДАННОЕ РАЗРЕШЕНИЕ СТАНОВИТСЯ НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНЫМ, ЕСЛИ ВЕНТИЛЯЦИЯ ПОМЕЩЕНИЯ ПРЕКРАЩАЕТСЯ ИЛИ ИЗМЕНЯЕТСЯ ЛЮБОЕ ИЗ УСЛОВИЙ, ОТМЕЧЕННЫХ В КОНТРОЛЬННОМ ПЕРЕЧНЕ ПРОВЕРОК

Примечания:

Разрешение должно содержать четкое указание на максимальный срок его действия (годности).

Для получения полной картины состояния атмосферы по поперечному разрезу помещения, следует брать пробы на нескольких уровнях и, насколько это возможно, через большое количество отверстий. Вентиляция должна быть остановлена примерно за 10 минут до взятия первых проб.

Проверка на специфичные ядосодержащие вещества, такие как бензол или сернистый водород, должны производиться в зависимости от характера вещества, ранее находившегося в помещении.

НПВ - нижний предел воспламеняемости.

ПДК - предел допустимой концентрации.

ЧЕК-ЛИСТ 42
CHECK-LIST

ПРОВЕРКА ОСТОЙЧИВОСТИ СУДНА В РЕЙСЕ
STABILITY CONTROL IN THE TIME OF VOYAGE

1. По состоянию на _____ час. "_____" _____г. масса переменных грузов (топлива, масла, воды, провизии, груза, балласта, экипажа) определены.

2. Наличие свободных поверхностей в цистернах определено.

3. Расчеты остойчивости и посадки по состоянию на _____ час. "___" _____г. произведены.

4. Проверка остойчивости по критериям остойчивости произведена.

5. Результаты проверки остойчивости доложены Капитану.

6. Корректирующие действия по указанию Капитана *произведены* / *не требуются*

7. Запись в Судовом журнале произведена

Дополнительные записи (о проверке остойчивости по периоду качки и др.)

Старший помощник капитана _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 43
CHECK-LIST

ДЕЙСТВИЯ НА МОСТИКЕ В СЛУЧАЕ АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ ГЛАВНОГО ДВИГАТЕЛЯ
BRIDGE ACTION IN CASE OF MAIN ENGINE CRASH STOP

1. Доложить Капитану.
2. Развернуть судно против волны (или под углом к волне), действуя рулем для придания судну лучшее положение относительно волны.
3. При плавании на мелководье и вблизи берегов изготовить к отдаче якоря.
4. В случае ожидаемого дрейфа в сторону берега приспустить оба якоря в воду на нужную глубину с целью уменьшения дрейфа.
5. При дальнейшем приближении к берегу один из приспущенных якорей выбрать.
6. Поднять сигналы по МППСС-72 для судна, лишенного возможности управляться.
7. В условиях ограниченной видимости подавать туманные сигналы: до остановки судна - один продолжительный и два коротких, после остановки судна - два продолжительных.
8. При волнении проверить крепление груза.
9. Сделать отметку на курсограмме.
10. При необходимости сделать оповещение в режиме ЦИВ на 70 канале УКВ.
11. Сделать запись в судовом журнале.
12. Сообщить в судоходную Компанию (Оператору).

При выходе из строя машинного телеграфа:

1. Передать управление ГД в машинное отделение.
2. Сообщить вахтенному механику.
3. Доложить Капитану.
4. Согласовать с вахтенным механиком запасной вид связи с МО.
5. Сделать запись в судовом журнале.

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 44
CHECK-LIST

ПОДГОТОВКА ГЛАВНОГО ДВИГАТЕЛЯ (ГД) К ПУСКУ
(после остановки продолжительностью не более 48 часов)
PREPARING OF MAIN ENGINE FOR STARTING
(after the stop during no more 48 hous)

1. Предупредить старшего механика о поступившей команде "Готовить ГД".
2. Произвести визуальный осмотр ГД и валопровода.
3. Открыть индикаторные краны.
4. Проверить уровни масла: циркуляционного ГД; в лубрикаторе и турбокомпрессоре (со стороны компрессора и турбины); в подшипнике валопровода, в системе ВРШ в бачке уплотнения дейдвуда.
5. Получить разрешение у вахтенного помощника капитана на проворачивание ГД валоповоротным устройством.
6. Настроить систему циркуляционного масла.
7. Подогреть масло при периодическом проворачивании главного двигателя валоповоротным устройством, прокачке резервно-масляным насосом и проворачивании лубрикатора. Проверить давление масла.
8. Включить АПС. Проверить ее работу по давлению масла.
9. Проверить уровень топлива в расходной цистерне. Спустить отстой.
10. Проверить уровень воды в расширительной цистерне.
11. Проверить готовность к работе систем пресной и забортной воды, а также топлива.
12. Проверить работу резервных насосов забортной воды и топливоперекачивающего насоса.
13. Проверить систему охлаждения дейдвуда.
14. Разобщить валоповоротное устройство и зафиксировать в разобщенном положении.
15. Произвести визуальный осмотр. Убедиться в отсутствии подтекания рабочих сред.
16. Проверить давление воздуха в пусковых баллонах, продуть баллоны.
17. Настроить систему пускового воздуха.
18. Получить разрешение вахтенного помощника на проворачивание ГД на воздухе.
19. Произвести проворачивание ГД на воздухе.
20. Закрыть индикаторные краны.
21. При необходимости пополнить пусковые баллоны до номинального давления и уровень лубрикаторского масла до нормы.
22. Доложить вахтенному помощнику капитана и Старшему механику о готовности к пуску ГД.
23. Сделать запись в машинном журнале.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 45
CHECK-LIST

ДЕЙСТВИЯ В МО В СЛУЧАЕ АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ ГЛАВНОГО ДВИГАТЕЛЯ
ENGINE ROOM ACTIONS IN CASE OF MAIN ENGINE CRASH STOP

1. Доложить на мостик о необходимости аварийной остановки дизеля.

2. После получения разрешения остановить главный двигатель.

3. Сделать запись в машинном журнале о времени остановки главного двигателя.

4. Приступить к выявлению причины, вызвавшей необходимость аварийной остановки главного двигателя.

5. После устранения дефекта сообщить на мостик о готовности дизеля к пуску и сделать запись в машинном журнале.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК (подпись, дата)

ЧЕК-ЛИСТ 46
CHECK-LIST

РАБОТА СЭУ ПРИ ПОДХОДЕ К УЗКОСТИ, К ПОРТУ, ПРИ ПОСТАНОВКЕ СУДНА НА ЯКОЬ (ДЛЯ ВАХТЕННОГО МЕХАНИКА)
WORK OF PP IN THE TIME OF ANCHORING AND APPOACHING TO NARROWS AND TO PORT (FOR WATCH ENGINEER)

Район (порт) _____ Дата _____ Время _____

1. Вызвать в машинное отделение старшего механика и электрика.
2. По команде с мостика перевести ГД в маневренный режим по программе, согласно инструкции по эксплуатации ГД.
3. При необходимости запустить резервный генератор и включить его в параллельную работу с работающими.
4. Сверить с мостиком часы, проверить все виды связи с мостиком.
5. Спустить отстой топлива из расходных цистерн, проверить уровни.
6. Проверить давление воздуха в пусковых баллонах, продуть.
7. Проверить в работе компрессоры пускового воздуха.
8. Проверить систему управления и автоматики ГД.
9. Проверить открытие сжатого воздуха на тифон.
10. Обеспечить проверку рулевого устройства.
11. Проверить рабочие уровни масла, воды в цистернах, обеспечивающих работу СЭУ.
12. Доложить на мостик о вводе ГД в маневренный режим.
13. Согласовать с мостиком и по команде произвести остановку ГД и контрольный пуск на задний ход. Доложить на мостик о результатах отработки заднего хода..
14. Проверить АПС, согласование телеграфа.
15. Обо всех проверках и командах произвести записи в машинном журнале работы СЭУ.

Подпись вахтенного механика _____ Дата _____ Время _____

ЧЕК-ЛИСТ 47
CHECK-LIST

СЕПАРИРОВАНИЕ ТОПЛИВА
RUELO SEPARATION

1. Определить сепаратор, который будет использован для сепарирования топлива.
2. Определить цистерну, из которой будет сепарироваться топливо.
3. Определить цистерну, в которую будет поступать сепарированное топливо.
4. Установить требуемую периодичность автоматической очистки барабана от шлама.
5. Проверить подключение фильтрующей установки или насоса льяльных вод к осушительному колодцу, в который будет сбрасываться отсепарированная вода.
6. Проверить действие сигнализации уровня в шламовой цистерне.
7. Установить арматуру системы сепарации топлива в положение, предусмотренное Инструкцией по эксплуатации.
8. Заполнить насосы сепаратора топливом с целью исключения сухого трения при запуске. *Примечание: При повторном вводе сепаратора в действие заполнения насосов топливом не требуется.*
9. При достижении номинальной частоты вращения сепаратора отрегулировать его на желаемый расход.
10. Проверить давление управляющей, промывочной и добавочной воды, давление управляющего воздуха для пневматических клапанов.
11. При работе сепаратора контролировать работу автоматики, обеспечивающей удаление шлама с барабана сепаратора.
12. Произвести запись в машинном журнале.

Вахтенный механик _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 48
CHECK-LIST

СЕПАРИРОВАНИЕ МАСЛА
OIL SEPARATION

1. Открыть нужные клапаны на напорной и всасывающей сторонах цистерн, задействованных в сепарации масла.
2. Открыть клапаны на паровых трубопроводах подогревателей воды и масла.
3. Установить арматуру системы очистки масла в положение, предусмотренное инструкцией по эксплуатации сепаратора.
4. С учетом степени загрязненности очищаемого масла определить периодичность открытия и промывки барабана.
5. Отрегулировать реле времени и кулачки программного датчика времени в шкафу управления на необходимый расход промывочной и управляющей воды.
6. При первоначальном запуске сепаратора заполнить навесные насосы маслом.
7. При достижении номинальной частоты вращения сепаратора настроить его на желаемый расход масла.
8. В процессе очистки масла периодически проверять давление промывочной, управляющей и добавочной воды, давления воздуха для управления пневматическими клапанами.
9. Периодически проверять температуру масла, поступающего для сепарации и промывочной воды.
10. Произвести запись в машинном журнале.

Вахтенный механик _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 49
CHECK-LIST

ДЕЙСТВИЯ С УСТАНОВКОЙ СЖБ ПРИ ТУШЕНИИ ПОЖАРА
OPERATION OF SGB STATION IN THE TIME OF FIRE

1. Сообщено ли на мостик о начале работ по подготовке системы СЖБ к вводу в действие?

2. Открыты ли на коллекторе соответствующие клапаны, обеспечивающие подачу СЖБ в нужное помещение?

3. Получен ли сигнал о поступлении СЖБ в защищаемое помещение?

4. Сброшено ли давление в системе после ликвидации пожара?

5. Закрыты ли клапаны на распределительном коллекторе?

6. Произведено ли продувание трубопровода СЖБ сжатым воздухом?

7. Провентилировано ли охраняемое помещение после ликвидации пожара?

8. Доложено ли на мостик о завершении работ по ликвидации пожара с применением СЖБ и о приведении системы в исходное состояние?

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 50
CHECK-LIST

ПУСК И ОСТАНОВКА ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРА
DIESEL GENERATOR STARTING AND STOP

А. Подготовка к пуску

1. Проведен ли осмотр агрегата на предмет отсутствия в нем посторонних предметов?
2. Проверен ли уровень масла в картере или расходном масляном баке и лубрикаторах?
3. Произведена ли прокачка двигателя маслом?
4. Проверено ли наличие топлива в расходной топливной цистерне и удален ли отстой?
5. Открыта ли арматура на топливном трубопроводе и системе охлаждающей воды?
6. Проверена ли достаточность давления сжатого воздуха в пусковых баллонах или зарядка аккумуляторных батарей?
7. Проведено ли проворачивание коленчатого вала при открытых декомпрессионных кранах?
8. Проверена ли работа систем АПС и защиты?
9. Проверено ли сопротивление изоляции обмоток генератора?
10. Включена ли система принудительной смазки подшипников?
11. Отключен ли электроподогрев (при наличии)?
12. Включена ли водяная система воздухоохладителей и независимая вентиляция (при их наличии)?
13. Сделана ли запись в электротехническом машинном журнале о готовности агрегата к пуску?

Б. Пуск агрегата

1. Выполнен ли пуск двигателя в соответствии с требованиями инструкции завода-изготовителя?
2. Проверено ли соответствие показаний контрольно-измерительных приборов величинам, предусмотренным инструкцией завода-изготовителя?
3. Проверена ли работа щеточного аппарата генератора и скользящего контакта?
4. Проверено ли отсутствие ненормальных шумов и вибраций?
5. Подключен ли генератор на шины ГРЩ?

B. Пуск агрегата

1. Уменьшена ли нагрузка на двигатель?
2. Проработал ли двигатель перед прекращением подачи топлива на пониженной нагрузке в течение времени, установленного заводом-изготовителем?
3. Отключен ли генератор от шин ГРЩ?
4. Выключена ли система охлаждения генератора независимой вентиляцией и принудительной смазки (при наличии)?
5. Выполнено ли после полной остановки двигателя его проворачивание на 2-3 оборота при открытых декомпрессионных клапанах?
6. Закрыты ли декомпрессионные клапаны и арматура систем, обслуживающих дизель?
7. Сделана ли запись в электротехническом машинном журнале об остановке агрегата?

Подпись ответственного лица _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 51
CHECK-LIST

СБРОС В МОРЕ ОЧИЩЕННЫХ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ВОД
DISPOSAL OF CLEARED OILY WATERS INTO THE SEA

1. Проверить допустимость сброса очищенных нефтесодержащих вод с учетом выполнения требований МАРПОЛ-73/78 (вне пределов внутренних морских вод и территориального моря) и законодательства страны - владелицы внутренних морских вод и территориального моря, в которых находится судно.
   1.1. Место нахождения судна:
      - в особом районе;
      - за пределами особого района.
   1.2. Судно находится в пути.
   1.3. Наличие на судне фильтрующей установки, обеспечивающей очистку нефтесодержащих вод до содержания нефти в стоке (без разбавления) менее 15 млн$^{-1}$.
   1.4. Наличие на судне сигнализатора, автоматически прекращающего сброс за борт нефтесодержащей смеси с содержанием в ней нефти более 15 млн$^{-1}$ (только для судов, принимающих балласт в топливные танки).
2. Проверить и зафиксировать наличие и количество вод, содержащих нефть и ее производные в осушительных колодцах и/или сборных танках нефтесодержащих вод.
3. Проверить правильность положения арматуры, обеспечивающей работу фильтрующей установки.
4. Путем кратковременного включения проверить работоспособность:
   4.1. Фильтрующей установки.
   4.2. Сигнализатора.
5. Включить фильтрующую установку.
6. После выключения фильтрующей установки сделать соответствующие записи в журнале нефтяных операций.

Старший механик _____ Дата _____

ЧЕК-ЛИСТ 52
CHECK-LIST

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
конструкций корпуса и надстроек

Относится к процедуре - ***"Определение технических средств, внезапный отказ которых может вызвать аварийную ситуацию".***

1. Части корпуса вне цистерн и пиков

1.1. Наружный осмотр с устранением мелких дефектов и неисправностей:
- не омываемых забортной водой частей корпуса судна, включая надстройки, рубки, кожуха дымовых труб, мостики, борта, палубы, платформы, непроницаемые переборки, шахты, комингсы люков;
- настила второго дна;
- сухих пиков, отсеков и коффердамов;
- штевней;
- накладных цистерн (с наружной стороны);
- свободных от деревянных, мастичных, керамических и цементных покрытий и от изоляции;
- внутреннего оборудования сухогрузного трюма.

1.2. Покрытие наружной обшивки корпуса судна:
- осмотр на плотность прилегания и отсутствие трещин;
- удаление отставшего и потрескавшегося покрытия и замена его новым.

1.3. Проверка состояния изоляции корпуса и плотности ее прилегания:
- в жилых помещениях;
- в служебных помещениях;
- в рефрижераторных помещениях;
- в других помещениях.

2. Части корпуса внутри цистерн и пиков и их закрытия

2.1. Осмотр внутренних поверхностей переборок палуб, платформ, ограничивающих цистерны, заполняемых пиков и коффердамов.

2.2. Осмотр разделительных переборок, отбойных листов, пиллерсов, распорок и других частей набора внутри цистерн и пиков.

2.3. Осмотр внутреннего оборудования и закрытий цистерн.

2.4. Цистерны (междудонные и вне двойного дна) для жидких запасов, балласта, нефтесодержащих и сточных вод:
- вскрытие и осмотр;

- очистка и восстановление (в случае необходимости антикоррозионного покрытия).

2.5. Вскрытие, осмотр цистерн для запасов котельной воды и балластных с очисткой и восстановлением (в случае необходимости) антикоррозионного покрытия.

2.6. Цистерны для запасов пресной питьевой и мытьевой воды:
- вскрытие и осмотр цистерн;
- очистка;
- восстановление антикоррозионного покрытия;
- промывка и дезинфекция цистерн;
- промывка и дезинфекция остальных элементов судовой системы водоснабжения.

2.7. Вскрытие, осмотр и очистка цистерн для запасов нефтепродуктов или масла.

2.8. Грузовые танки и коффердамы:
- осмотр частей корпуса;
- осмотр протекторов;
- осмотр сходных трапов и их крепления на отсутствие трещин.

2.9. Наружный осмотр с устранением мелких дефектов:
- жилые помещения;
- общественные и бытовые помещения;
- служебные и хозяйственные помещения;
- медицинские помещения;
- коридоры и вестибюли;
- помещения кладовых;
- плавательные бассейны;
- прогулочные и служебные палубы.

2.10. Машинные и котельные отделения:
- наружный осмотр помещения, включая пространство под плитами;
- осмотр и проверка в действии приводов закрытия вентиляционных труб и отверстий;
- осмотр и проверка в действии приводов закрытия светлых люков;
- проверка состояния выходов, крепления трапов, ограждений;
- устранение выявленных дефектов.

2.11. Туннель гребного вала, трубные туннели и коридоры:
- наружный осмотр помещения;
- осмотр и проверка в действии приводов закрытия вентиляционных труб и отверстий;
- проверка состояния выходов, крепления трапов, ограждений;
- устранение выявленных дефектов.

3. Закрытие отверстий

3.1. Опробование в действии с устранением мелких неисправностей крышек бортовых иллюминаторов.

3.2. Все водонепроницаемые закрытия наружных отверстий корпуса, надстроек и рубок (двери, иллюминаторы, люки):
- произведен наружный осмотр;
- обнаруженные неисправности устранены;
- шарниры дверей и люков, их задрайки расхожены и смазаны.

3.3. Сальники труб, кабелей, проходящих через водонепроницаемые переборки:
- наружный осмотр;
- устранение обнаруженных неисправностей.

ИСПОЛНИТЕЛЬ _____ (дата, подпись)

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ
(РУКОВОДИТЕЛЬ СЛУЖБЫ) _____ (дата, подпись)

ЧЕК-ЛИСТ 53
CHECK-LIST

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ РУЛЕВОГО УСТРОЙСТВА

Относится к процедуре - ***"Определение технических средств, внезапный отказ которых может вызвать аварийную ситуацию".***

1. Наружный осмотр всего рулевого устройства (включая запасной рулевой привод).
2. Проверка рулевого устройства в действии путем пробной перекладки руля на оба борта на максимальный угол (проверяются все силовые установки, насосные агрегаты главного и вспомогательного рулевого привода, а также аварийный источник энергии, если он предназначен только для питания рулевой машины).
3. Осмотр руля со шлюпки с обоих бортов судна, а также, в необходимых случаях, водолазный осмотр. При этом:
   - измерен вертикальный зазор между петлями ахтерштевня и руля;
   - проверено наличие на гайках стопорных чек (шплинтов);
   - проверено состояние фланца, соединяющего рудерпост с баллером, наличие его болтов, гаек и стопорных чек (шплинтов);
   - проверена исправность баллера (отсутствие видимых признаков его скручивания);
   - осмотр пера руля на наличие вмятин, трещин, гофрировок обшивки).
4. Проверка баллера руля на скручивание и опорного подшипника при постановке судна в док.
5. Запасной рулевой привод:
   - содержится в постоянной готовности к действию, хорошо расхожен и смазан;
   - съемные и соединительные части смазаны и находятся на штатных местах;
   - все скобы, пальцы и другие детали, а также инструменты, необходимые для перехода на запасной привод, исправны, хранятся комплектно на штатных местах вблизи рулевой машины.
6. Проверена достаточность освещения румпельного помещения и отсутствие в нем посторонних предметов.
7. Проверена система отопления румпельного помещения (в зимнее время года и при плавании в северных широтах).
8. Проверен комплект блоков для заводки временного рулевого привода от швартовной (грузовой) лебедки, обухи для крепления блоков, румпель-тали с комплектом деталей их крепления (скоб).
9. Выполнено тщательное консервирование всех ходовых частей рулевого устройства при длительной стоянке судна или постановке его на ремонт.

10. Произведено периодическое смазывание механизма рулевой машины согласно карте смазки.
11. произведена очистка фильтров тонкой очистки и спуск отстоя из системы гидравлического привода рулевого устройства.
12. Выполнено техобслуживание насосов рулевой машины согласно инструкции завода-изготовителя.
13. Выполнены другие мероприятия, предусмотренные инструкцией завода-изготовителя и судовым планом-графиком технического обслуживания.

ИСПОЛНИТЕЛЬ _____ (дата, подпись)

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ
(РУКОВОДИТЕЛЬ СЛУЖБЫ) _____ (дата, подпись)

ЧЕК-ЛИСТ 54
CHECK-LIST

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДОВЫХ УСТРОЙСТВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МОРЯ (ПЗМ) С СУДОВ

Относится к процедуре - ***"Определение технических средств, внезапный отказ которых может вызвать аварийную ситуацию".***

1. Фильтрующая установка нефтесодержащих вод

1.1. Произведен наружный осмотр фильтрующей установки нефтесодержащих вод совместно с обслуживающими устройствами и системами.
1.2. Проверена исправность действия клапанов для спуска нефтесодержащих вод по сигналам от датчиков уровня.
1.3. Проверена исправность действия терморегулятора с проверкой блокировки по температуре воды пуска и остановки прокачивающего насоса.
1.4. Проверена исправность действия защиты по превышению давления в установке.
1.5. Проверена исправность защиты по прекращению подачи воды прокачивающим насосом.
1.6. Проверена исправность сигнализации при содержании нефти в стоке более 15 ч/млн.
1.7. Проверено в действии срабатывание автоматического запорного устройства при содержании нефти в стоке более 15 ч/млн.
1.8. Произведена замена фильтрующего элемента в установке.
1.9. Произведено вскрытие и очистка посадочных мест клапана автоматического прекращающего сброс устройства.
1.10. Произведена промывка устройства и заполнение чистой водой при выводе из действия на длительный срок.
1.11. Произведен отбор проб на выходе из установки для сдачи на анализ в признанную Регистром лабораторию.
1.12. Произведена проверка наличия пломб на контрольно-измерительных приборах и опломбированной арматуре.
1.13. Произведено техническое обслуживание насосов установки, в соответствии с Проверочным листом по ТО насосов.
1.14. Выполнены другие мероприятия, предусмотренные инструкцией завода-изготовителя и судовым планом-графиком технического обслуживания.

ИСПОЛНИТЕЛЬ _____ (дата, подпись)

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ
(РУКОВОДИТЕЛЬ СЛУЖБЫ) _____ (дата, подпись)

ЧЕК-ЛИСТ 55
CHECK-LIST

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРОПУЛЬСИВНОГО КОМПЛЕКСА

Относится к процедуре - ***"Определение технических средств, внезапный отказ которых может вызвать аварийную ситуацию".***

Наименование объекта и вид осмотра

1. Произведено техническое обслуживание главного двигателя в соответствии с планом-графиком ТО и инструкцией завода-изготовителя в зависимости от наработки ГД.
2. Произведено техническое обслуживание насосов, обслуживающих судовую силовую установку в соответствии с чек-листом по ТО насосов.
3. Произведен наружный осмотр главного двигателя, систем и механизмов, его обслуживающих отдельных узлов, систем, устранением пропусков жидкостей и газов, восстановлением изоляции, защитных кожухов и т.д.
4. Произведен наружный осмотр главного редуктора, валопровода, уплотнения дейдвуда, а также устройств и систем их обслуживающих с устранением замеченных неисправностей.
5. Произведена проверка наличия пломб на контрольно-измерительных приборах и опломбированной арматуре.
6. Произведена проверка в действии системы автоматического резервирования насосов, обслуживающих судовой пропульсивный комплекс.
7. Произведена проверка системы защиты и аварийно-предупредительной сигнализации при отклонении рабочих параметров силовой установки.
8. Произведена проверка на срабатывание детектора масляного тумана в картере главного двигателя.
9. Произведена проверка срабатывания защиты по наличию протечек в топливных трубках высокого давления главного двигателя.
10. Произведена проверка срабатывания защиты по отсутствию протока охлаждающей воды (высокой температуре) в системе смазки дейдвуда.
11. Произведен контроль рабочих параметров ГД с применением специализированных приборов (индикаторов, расходомеров, диагностической аппаратуры и т.д.).
12. Произведена регулировка параметров рабочего процесса главного двигателя. Запись о регулировке внесена в машинный журнал.
13. Произведена проверка количества и расположения на штатных местах сменно-запасных частей.
14. Произведена проверка качества циркуляционного масла с помощью судовой лаборатории с записью результатов анализа в машинный журнал.

15. Произведена полная смена масла с очисткой циркуляционной системы, включая трубопровод, масляные насосы, фильтры, холодильники, цистерны и картер дизеля.
16. Произведена проверка качества охлаждающей воды главного двигателя (в замкнутых системах охлаждения) с записью результатов анализа в машинный журнал.
17. Выполнены другие мероприятия, предусмотренные инструкцией завода-изготовителя и судовым планом-графиком технического обслуживания.

ИСПОЛНИТЕЛЬ _____ (дата, подпись)

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ
(РУКОВОДИТЕЛЬ СЛУЖБЫ) _____ (дата, подпись)

ЧЕК-ЛИСТ 56
CHECK-LIST

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО БЕЗОПАСНОСТЬ, БОРЬБУ С ПОЖАРОМ

Относится к процедуре - ***"Определение технических средств, внезапный отказ которых может вызвать аварийную ситуацию".***

1. Еженедельные проверки и обслуживание

1.1. Шлюпбалки и шлюпочные лебедки:
- произведена смазка деталей шлюпбалок;
- произведена смазка деталей шлюпочных лебедок;
- спасательные шлюпки приспущены до посадочной палубы;
- проверена исправная работа конечных выключателей.

1.2. Двигатели спасательных шлюпок:
- произведен наружный осмотр;
- проверен уровень масла (при необходимости пополнен);
- двигатели всех шлюпок проверены в действии на передний и задний ход в течение не менее 5 мин.;
- проверен уровень топлива в топливных баках и при необходимости пополнен.

1.3. Общесудовая авральная сигнализация:
- испытана нажатием авральной кнопки;
- проверены в действии все звонки громкого боя.

1.4. Сигнальные лампы (фонари):
- произведен наружный осмотр;
- проверена исправность ламп (фонарей);
- проверена исправность работы от автономного источника электропитания.

1.5. Аварийный пожарный насос:
- произведен наружный осмотр с устранением мелких дефектов;
- расхожена и смазана арматура на всасывании и нагнетании насоса;
- проверен уровень масла (при необходимости - пополнен);
- произведен пуск насоса, по крайней мере, на 5 мин.;
- проверен напор воды на самом дальнем от насоса рожке;
- проверен уровень топлива, при необходимости топливный бак пополнен топливом;
- произведен запуск насоса с местного и дистанционного постов управления поочередно с промежутком в 1 неделю.

1.6. Аварийный дизель-генератор:

- произведен наружный осмотр с устранением мелких дефектов;
- проверен уровень масла (при необходимости - пополнен);
- произведен пуск, по крайней мере, на 5 мин. под нагрузкой;
- проверен уровень топлива, при необходимости топливный бак пополнен топливом;
- произведен запуск с местного и дистанционного постов управления поочередно с промежутком в 1 неделю.

1.7. Пожарные закрытия МКО:
- проверено состояние и полнота закрытия;
- проверена правильность маркировки закрытий.

1.8. Аварийные посты, станции дополнительного оборудования, включая дыхательные аппараты:

1.8.1. проверена комплектность и состояние всего оборудования;

1.8.2. маски дыхательных аппаратов промыты слабым мыльным раствором, протерты пресной водой и просушены в естественных условиях;

1.8.3. произведена проверка дыхательных аппаратов и при этом проверено, что:
- воздушные баллоны полностью заполнены;
- предупредительный свисток срабатывает при давлении в баллоне согласно требованию Руководства по эксплуатации;
- ремни (лямки) полностью ослаблены;
- снаряжение чистое и находится в хорошем состоянии;
- крепежные ремни баллонов туго обтянуты;
- аппарат не стравливает воздух при высоком и низком давлении;

1.8.4. проверено давление во всех запасных баллонах;

1.8.5. проверены переносные пенные стволы с раструбами.

1.9. Системы сигнализации обнаружения пожара:
- произведена проверка 10% детекторных головок на правильность срабатывания;
- дефектные детекторные головки заменены.

1.10. Фильтры вытяжной вентиляции камбуза:
- фильтры промыты и просушены;
- очищены кожух и тронк вокруг фильтров;
- очищен дренаж и удален жир/масло с капота вентиляционного желоба;
- фильтры установлены на место.

2. Ежемесячные проверки и обслуживание

2.1. Аварийное освещение на местах сбора и посадки на спасательные шлюпки и плоты:
- произведен наружный осмотр;
- произведена проверка в действии;
- выявленные дефекты устранены.

2.2. Лоцманский трап:
- произведен наружный осмотр и проверка состояния;
- трап проверен в соответствии с требованиями СОЛАС 74/88.

2.3. Спасательные жилеты и костюмы выживания - проверено состояние спасательных жилетов:
- проверена маркировка жилетов;
- проверено состояние световозвращающих полос;
- проверено состояние ящиков хранения и маркировки на них;
- проверено состояние и хранение костюмов выживания;
- проверена лампочка и батарейка спасательного жилета;
- Проверено наличие вывешенной Инструкции.

2.4. Пожарные закрытия вентиляции: заслонки, шиберы, демпферы:
- расхожены и смазаны работающие части;
- проверены в действии все пожарные закрытия вентиляции;
- проверено состояние резиновых прокладок;
- проверено состояние окраски и маркировки закрытий.

2.5. Вытяжные решетки и каналы камбуза:
- произведена очистка от отложений масел и жиров.

2.6. Проверены в действии аварийные:
- пожарная сигнализация;
- звонки громкого боя, сирены и пожарные переключатели.

2.7. Переносные приборы газоанализаторы:
- все переносные приборы газоанализаторы опробованы и отмаркированы в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

2.8. УКВ аппаратура двухсторонней связи:
- проверено состояние шлюпочных радиостанций двухсторонней радиотелефонной связи;
- проверена их работа на 16-м и, по крайней мере, на двух других каналах.

2.9. Стационарное оборудование газоанализа:
- проверена установка нуля измерительного прибора и нуля индивидуального канала (при необходимости отрегулирована);
- проверена установка индивидуального канала тревоги на срабатывание при 20% L.E.L.;
- проверена работа всех авральных световых сигналов.

2.10. Снаряжение безопасности, спасательное снаряжение, тросы и лини:
- проверено состояние спасательного снаряжения и снаряжения безопасности (ремней, застежек и т.д.);
- металлические части снаряжения смазаны тонким слоем вазелина;
- проверено состояние спасательных тросов и тросов безопасности;
- проверено состояние и произведена смазка всех блоков, шкивов, зажимов и скоб, которые входят в состав указанного снаряжения.

2.11. Огнетушители:

- произведено переворачивание и встряхивание порошка в порошковых огнетушителях, имеющих съемные головки;
- проверен вес порошка и углекислоты в патронах;
- прочищены шланги, проверена правильность работы клапанов патрубков, проверено давление, подаваемое на отверстие в головке, и чистота отверстия;
- произведен наружный осмотр и взвешивание огнетушителей с галлоном 1211;
- пенные огнетушители перезаряжены, проверены шланги, смазана резьба головок.

2.12. Стационарные газовые системы пожаротушения:
- проверена авральная сигнализация и сигнал, предупреждающий о пуске газа;
- смазана арматура пускового устройства;
- проверено наличие инструкции по использованию системы;
- проверено наличие ключей в ящичках с маркировкой "Разбей стекло для пуска" вблизи замков;
- проверены на открытие/закрытие замки на помещении, в котором расположена система.

2.13. Выполнены другие мероприятия, предусмотренные инструкциями завода-изготовителя и судовым планом-графиком технического обслуживания.

3. Ежеквартальные проверки и обслуживание

3.1. Спасательные шлюпки:
- произведен спуск шлюпок, смазка механизма спуска и разобщения;
- проверена работа двигателя, рулевого устройства, системы орошения;
- произведена замена пресной воды.

3.2. Аварийное освещение:
- проверено в действии;
- выполнен ремонт и устранение дефектов.

3.3. Ящики для пожарных шлангов:
- проверено, что во всех ящиках содержится соответствующее оборудование, все прокладки на месте, пожарные стволы находятся в рабочем состоянии.

3.4. Огнетушители:
- проверено наличие на штатных местах;
- выполнено обслуживание согласно п. 2.11.

3.5. Пожарные краны:
- все краны расхожены и смазаны;
- проверено, что крышки кранов прикреплены к ним цепочкой;
- прочищены предохранительные отверстия;

- выявленные дефекты устранены.

3.6. Пенные мониторы (пенопушки):
- расхожены и смазаны все подвижные части.

3.7. Система сигнализации обнаружения пожара:
- проверены на срабатывание все детекторные головки;
- дефектные головки заменены (Еженедельно проверяются примерно 10% детекторных головок, см. п. 1.9).

3.8. Баллоны аппаратов АСВ-2 перезаряжены.

3.9. Стационарное оборудование газоанализа:
- произведена калибровка каждого чувствительного элемента в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

3.10. Выполнены другие мероприятия, предусмотренные инструкциями завода-изготовителя и судовым планом-графиком технического обслуживания.

4. Полугодовые проверки и обслуживание

4.1. Спасательные плоты:
- произведен наружный осмотр плотов;
- проверено состояние фалиня и его крепление к судну с использованием слабого звена;
- произведен осмотр крепежных ремней (при необходимости замена);
- произведена смазка рабочих частей гидростатического разобщающего устройства в соответствии с инструкцией завода-изготовителя;
- проверено наличие маркировки на контейнерах спасательных плотов в соответствии с СОЛАС-74/88;
- проверено состояние освещения и тросов ограждения возле плотов (Правила III/1 и III/15.7 СОЛАС-74/88);
- выявленные дефекты устранены.

4.2. Корпуса спасательных шлюпок:
- произведен наружный осмотр с устранением мелких дефектов;
- проверено соответствие маркировки на шлюпках по требованиям Правила III/41.9 СОЛАС-74/88;
- проверено состояние световозвращающих полос.

4.3. Лопари, подъемные гаки и разобщающее устройство:
- произведена смазка лопарей, блоков и шкивов;
- проверено состояние подъемных гаков;
- проверено состояние и произведена смазка разобщающих устройств.

4.4. Снабжение спасательных шлюпок:
- произведена проверка снабжения в соответствии с Правилом III/41.8 СОЛАС-74/88.

4.5. Посадочные трапы для шлюпок и плотов:

- трапы разнесены на всю длину, проверены фалрепы, распорки и балясины;
- проверены крепежные приспособления (найтовы).

4.6. Пиротехнические средства, сигналы "Человек за бортом" и "Линеметательное устройство":
- проверено состояние и правильность хранения сигналов бедствия и линеметательного устройства;
- проверено крепление линями автоматически действующих дымовых шашек к быстро сбрасываемым спасательным кругам на крыльях мостика;
- проверен по описи срок годности пиротехнических средств.

4.7. Проверены в действии:

4.7.1. гонг;

4.7.2. колокол;

4.7.3. запасные фонари.

4.8. Спасательные круги:
- произведен наружный осмотр на отсутствие повреждений и износа;
- проверена (восстановлена) маркировка;
- проверено состояние самозажигающихся огней и фалиней кругов;
- проверена легкость сбрасывания спасательных кругов "Человек за бортом".

4.9. Пожарные покрывала:
- проверено состояние и чистота от замасленности и краски;
- проверено крепление и маркировка пеналов для покрывал.

4.10. Защитная одежда:
- проверена на отсутствие повреждений и загрязнения;
- отремонтирована, очищена, заменена.

4.11. Кислородный аппарат искусственной вентиляции легких проверен на готовность к использованию:
- заряжены баллоны;
- чистая ли маска;
- расстегнуты ли ремни и застежки;
- заряжены ли запасные баллоны.

4.12. Водонепроницаемые и газонепроницаемые двери:
- произведена смазка петель и задраек;
- прокладки проверены на отсутствие повреждений или загрязнения.

4.13. Проверено наличие и состояние запасного противопожарного и безопасного оборудования.

4.14. Переносное газовые огнетушители:
- проверено состояние отводных шлангов;
- проверена правильность присоединения рожков;
- произведено взвешивание огнетушителей.

4.15. Пожарные шланги и стволы:
- произведен осмотр соединений шлангов, поврежденные заменены;

- проверено наличие прокладок, деформированные и поврежденные заменены;
- шланги раскатаны и визуально осмотрены;
- произведено испытание шлангов;
- дефектные шланги заменены;
- произведена очистка и смазка работающих частей стволов;
- проверена плотность соединения стволов и наличие прокладки.

4.16. Выполнены другие мероприятия, предусмотренные инструкциями завода-изготовителя и судовым планом-графиком технического обслуживания.

5. Ежегодные проверки и обслуживание

5.1. Проверено наличие запасных частей для спасательных средств.

5.2. Ручной лот и лотлинь:
- проверено состояние и длина лотлиня;
- произведена перемаркировка или замена (при необходимости).

5.3. Выполнено ежегодное обслуживание на признанной береговой станции надувных спасательных плотов и гидростатов.

5.4. Произведена проверка состояния всех пиротехнических средств их количества и срока годности с составлением описи пиротехнических средств.

5.5. Произведена проверка состояния лопарей спасательных шлюпок, контроль даты переворачивания и замены лопарей:
- произведено переворачивание (через 30 месяцев);
- произведена замена.

5.6. Огнетушители:
- проверены даты испытаний, перезарядок;
- произведены требуемые испытания, перезарядки и обслуживание огнетушителей;
- проверено наличие огнетушителей на своих местах после проведения их обслуживания.

5.7. Дыхательные аппараты, работающие на сжатом воздухе:
- произведена проверка и установлено, что аппараты находятся в годном состоянии;
- выполнено обслуживание в соответствии с инструкцией завода-изготовителя;
- проверена (восстановлена) маркировка аппаратов судовыми номерами.

5.8. Баллоны сжатого воздуха и кислорода дыхательных аппаратов:
- произведен наружный осмотр;
- проверена маркировка баллонов судовыми номерами;

- проверено своевременное предъявление баллонов к внутреннему освидетельствованию и гидравлических испытаниям компетентным органам.

5.9. Спутниковые аварийные радиобуи.

5.10. Выполнены другие мероприятия, предусмотренные инструкциями завода-изготовителя и судовым планом-графиком технического обслуживания.

ИСПОЛНИТЕЛЬ _____ (дата, подпись)

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ
(РУКОВОДИТЕЛЬ СЛУЖБЫ) _____ (дата, подпись)

ЧЕК-ЛИСТ 57
CHECK-LIST

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДОВОЙ СИСТЕМЫ ЖИДКОГО ТОПЛИВА

Относится к процедуре - ***"Определение технических средств, внезапный отказ которых может вызвать аварийную ситуацию".***

1. Произведен наружный осмотр с устранением неисправностей отдельных узлов системы, утечек, восстановление изоляции и т.д. (Раз в 1 месяц).
2. Произведена проверка наличия пломб на контрольно-измерительных приборах и опломбированной арматуре. (Раз в 1 месяц).
3. Произведена проверка возможности открытия и закрытия всей арматуры системы. (Раз в 1 месяц).
4. Произведена проверка всех манометров и термометров системы компетентным органом. (Раз в 1 месяц).
5. Произведена проверка действия дистанционных и быстрозапорных приводов арматуры топливной системы. (Раз в 3 месяца).
6. Произведена проверка с очисткой приемных сеток, фильтров топливной системы. (По необходимости).
7. Произведено техническое обслуживание насосов топливной системы в соответствии с Проверочным листом по ТО насосов, а также планом-графиком ТО и инструкциями заводов-изготовителей.
8. Произведено техническое обслуживание подогревателей топлива, вискозимеров, гомогенизаторов и т.д., в соответствии с судовым планом-графиком ТО и инструкциями заводов-изготовителей.
9. Произведена ручная очистка барабана сепаратора (по необходимости).
10. Выполнены другие мероприятия, предусмотренные инструкцией завода-изготовителя и судовым планом-графиком технического обслуживания.

ИСПОЛНИТЕЛЬ _____ (дата, подпись)

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ
(РУКОВОДИТЕЛЬ СЛУЖБЫ) _____ (дата, подпись)

ЧЕК-ЛИСТ 58
CHECK-LIST

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДОВЫХ НАСОСОВ (БАЛЛАСТНЫХ, ОСУШИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ, ЛЬЯЛЬНЫХ, ШЛАМОВЫХ, ТОПЛИВНЫХ И ДР.)

Относится к процедуре - ***"Определение технических средств, внезапный отказ которых может вызвать аварийную ситуацию".***

1. Проверка крепления насоса к фундаменту, а трубопроводов и воздушных колпаков к насосам.
2. Проверка легкости вращения валов в подшипниках.
3. Проверка крепления соединительных муфт.
4. Проверка состояния арматуры и контрольно-измерительных приборов.
5. Осмотр шеек валов в районе уплотнений и подшипников скольжения на предмет выявления возможных дефектов (риски, задиры и пр.).
6. Проверка состояния валов насосов, подшипников качения, их посадки в корпусе и на валу.
7. Проверка состояния поверхностей и входных кромок лопаток рабочих колес (для центробежных насосов).
8. Замерена величина бокового зазора между роторами и секциями (для вихревых насосов).
9. Замерены зазоры в подшипниках и шестернях, а также между шестернями и корпусом (для шестеренных насосов).
10. Проверка состояния (износа) сопел струйных насосов, соосности рабочих конусов, величины отложений накипи.
11. Проверка состояния зубьев шестерен и поверхности червяка (для зубчатых и червячных передач), замер зазора между зубьями не менее чем в четырех положениях передачи, замер свободного хода червяка.
12. Выполнены другие мероприятия, предусмотренные инструкцией завода-изготовителя и судовым планом-графиком технического обслуживания.

ИСПОЛНИТЕЛЬ _____ (дата, подпись)

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ
(РУКОВОДИТЕЛЬ СЛУЖБЫ) _____ (дата, подпись)

ЧЕК-ЛИСТ 59
CHECK-LIST

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ И ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ

Относится к процедуре - ***"Определение технических средств, внезапный отказ которых может вызвать аварийную ситуацию".***

1. Генераторы судовой электростанции

1.1. Произведен осмотр электрической машины через открытые люки обслуживания и крышки входных и выходных отверстий охлаждающего воздуха. При этом проверено:
- степень загрязнения внутренних частей машины;
- состояние изоляции и лакового покрытия обмоток;
- отсутствие смещения полюсных обмоток;
- состояние окраски, защиты от коррозии и др. Осмотр предусмотрен заводом-изготовителем (через 6-12 месяцев).

1.2. Произведен замер:
1.2.1. сопротивление изоляции;
1.2.2. температура нагрева;
1.2.3. зазоров в подшипниках;
1.2.4. воздушных зазоров.
1.3. Выполнена влажная очистка электрической машины моющим средством.
1.4. Выполнено техническое обслуживание подшипников генератора.
1.5. Произведена периодическая смена полярности для обеспечения равномерного износа колец синхронных генераторов.
1.6. Произведена шлифовка колец на ходу машины при поднятых щетках и снятом возбуждении.
1.7. Произведена проточка колец.
1.8. Произведена замена щеток.
1.9. Произведено прослушивание с помощью щупа подшипников качения генераторов.
1.10. Выполнена сушка генератора (при увлажнении и снижении сопротивления изоляции).
1.11. Произведено покрытие обмоток электрической машины электроизоляционной эмалью (лаком) с последующей просушкой.
1.12. Проверено наличие межвитковых замыканий в полюсных катушках обмотки возбуждения (в явнополюсных синхронных генераторах, находящихся в эксплуатации более 10 лет).

2. Трансформаторы

2.1. Снят защитный кожух и осмотрены сигнитопровод и изоляция обмоток. (1 раз в год).
2.2. Поверхность протерта сухой ветошью, а в случае сильного загрязнения - ветошью, смоченной в рекомендованном моющем средстве.
2.3. Обжаты наружные и внутренние контактные соединения.
2.4. Проверена затяжка железа.

3. Электроприводы (ЭП)

3.1. Выполнено измерение сопротивления изоляции статорных обмоток.
3.2. Произведена просушка увлажненных обмоток.
3.3. Выполнено ТО подшипников качения ЭП (контроль технического состояния и своевременная замена смазки).
3.4. Проверено состояние роторной клетки в ЭП с асингронными электродвигателями, находящимися в эксплуатации более 10 лет.

4. Кабельные сети

(Осмотр не реже одного раза в 6 месяцев)

4.1. Произведен осмотр всех кабельных сетей. При этом проверено:
- целостность защитных оболочек кабелей;
- наличие и состояние защитных кожухов;
- исправность заземления металлических кабелей;
- наличие маркировки на кабелях;
- отсутствие перегрева кабельных наконечников;
- чистота мест прокладки кабелей, отсутствие масла и топлива на кабелях, состояние окраски кабелей и конструкций, на которых они крепятся.

4.2. Произведено испытание на герметичность кабельных проходных коробок и групповых сальников. (Раз в 4 года).

5. Распределмиельные устройства (РУ)

5.1. Произведен осмотр и продувка РУ сжатым воздухом давлением не более 0,2 Мпа, части РУ протерты бельевой ветошью. (Раз в год).
5.2. Подтянуты контактные и крепежные соединения.
5.3. Проверена четкость фиксации коммутационных аппаратов.
5.4. Проверена надежность контактов спрессованных и паяных кабельных наконечников.
5.5. Проверено состояние имеющихся уплотнений.
5.6. Проверено состояние заземлений.

6. Аппараты и устройства электрической защиты

6.1. Выполнено ТО механической части генераторных автоматических выключателей (АВ), при этом:
- АВ очищены от пыли, грязи, следов смазки;
- проверена плотность контактных и крепежных соединений;
- проверено состояние пружин;
- проверено наличие смазки в подшипниках и шарнирных соединениях, редукторе электродвигательного привода;
- проверена одновременность замыкания и отсутствия перекоса контактов;
- проверены механические указатели АВ (коммутационного положения, состояния пружинного механизма, срабатывания расцепителей и др.).

6.2. Выполнено обслуживание контактов и дугогасительных камер.

6.3. Произведена проверка стабильности и регулировка (при необходимости) вставок расцепителей.

7. Электрическое освещение

7.1. Проверена исправность аварийного освещения. (Раз в 6 месяцев).

7.2. Проверена исправность аварийного аккумуляторного освещения. (Раз в неделю).

7.3. Выполнено техническое обслуживание аккумуляторных взрывозащищенных фонарей. (Раз в месяц).

8. Аккумуляторы

8.1. Произведен осмотр стационарных аккумуляторов. При этом проверено:
- крепление аккумуляторов (раз в неделю);
- исправность зарядных устройств;
- эффективность действия вентиляции, отопления и исправность взрывозащищенных светильников освещения аккумуляторного помещения;
- наличие средств, обеспечивающих безопасность работ с кислотой и щелочью;
- чистота аккумуляторного помещения, стеллажей и аккумуляторов, отсутствие трещин, течи и окислов на поверхности, а также коротких замыканий элементов и между элементами путем измерения напряжения.

8.2. Очищенные места, контакты и межэлементные соединения покрыты рекомендованным смазочным средством.

8.3. Прочищены газоотводные отверстия в пробках и заменены неисправные резиновые кольца.

8.4. Проверен и доведен до требуемых величин уровень и плотность электролита.
8.5. Выполнены измерения напряжения аккумуляторов.
8.6. Произведена подзарядка аккумуляторов. (Раз в месяц).
8.7. При использовании аккумуляторов в режиме автоматического подзаряда (кроме встроенных в светильники аварийного освещения). (Раз в 3 месяца);
- заряжены током усиленного заряда щелочные аккумуляторы и током нормального заряда кислотные аккумуляторы;
- проверена в действии защита от разряда батареи вследствие понижения или исчезновения напряжения, питающего устройство автоматического подзаряда. (Раз в месяц).

8.8. Произведен осмотр и проверка в действии аккумуляторов, установленных на спасательных средствах.
8.9. Произведена разрядка щелочных аккумуляторов током 6-ти часового разряда до напряжения 1.1 В на банку, после чего дан усиленный заряд. (Раз в 6 месяцев).

9. Полупроводниковые преобразователи и приборы

9.1. Преобразователи продуты ручным мехом или пылесосом. (Раз в 6 месяцев).
9.2. Контактные соединения обжаты.
9.3. Проверено техническое состояние преобразователей: проверено соответствие всех видов напряжения установленным (номинальным) значениям, исправность средств коммутации, блокировки, сигнализации и защиты, контактных соединений, штепсельных разъемов, конденсаторов выходных фильтров.
9.4. Проверена в действии защита от нарушения нормальной работы систем вентиляции и охлаждения (при наличии).

10. Аппаратура внутренней связи, сигнализации и управления судном

10.1 Проверено действие безбатарейной телефонной связи. (Раз в месяц).
10.2. Проверено действие авральной сигнализации. (Раз в 10 дней).
10.3. Проверена величина напряжения питания (основного и резервного), величина тока в лучах в системе сигнализации обнаружения. (Ежедневно).
10.4. Проверена величина напряжения питания (основного и резервного) в системе сигнализации предупреждения о вводе в действие средств объемного пожаротушения (Ежедневно).
10.5. Выполнена проверка действия ручных и автоматических извещателей системы сигнализации обнаружения пожара (Раз в месяц).

10.6. Проверено в действии автоматическое отключение вентиляции и закрытие противопожарных дверей и заслонок (при наличии) по сигналу системы сигнализации обнаружения пожара. (Раз в месяц).
10.7. Проверено действие электрической аппаратуры управления и сигнализации, закрытия водонепроницаемых дверей со всех постов при питании от основного и резервного источников. (Раз в неделю и перед выходом в рейс).

11. Электрические средства управления и автоматизации судовых технических средств

11.1. Датчики и исполнительные органы очищены от грязи, нагара и отложений. (Раз в месяц).
11.2. Подтянуты все контактные и крепежные соединения.
11.3. Блоки управления очищены мягкой волосяной щеткой, труднодоступные места продуты воздухом от пылесоса.
11.4. Все разъемные штепсельные соединения разъединены и снова соединены.
11.5. Выполнено измерение сопротивления изоляции.
11.6. Проверена величина напряжения основного и резервного источников питания.
11.7. Проверено автоматическое включение резервного источника при исчезновении основного питания и соответствующее срабатывание при этом сигнализации. (Раз в месяц).
11.8. Произведены: запуск АДГ без приема нагрузки, повторный запуск с местного поста управления и пуск двигателя сжатым воздухом. (Раз в неделю).
11.9. Произведен автоматический пуск АДГ путем снятия питания АРЩ от ГРЩ с последующим приемом нагрузки основных потребителей АРЩ и работой с ней в течение 10-15 минут. (Раз в 6 месяцев).

12. Сопротивление изоляции

12.1. Выполнено измерение общего сопротивления изоляции судовых сетей и работающего электрооборудования щитовыми приборами. (Ежедневно).
12.2. Выполнено измерение сопротивления изоляции всего электрооборудования переносным омметром (независимо от измерений по п.12.1). (Раз в месяц).

13. Взрывозащищенное электрооборудование

13.1. Проверены: покраска труб, крепления, отсутствие люфта в местах присоединения кабельных труб к электрооборудованию. (Раз в месяц).

13.2. Проверено исправное состояние и герметизация вводов кабелей и проводов и электрооборудование.
13.3. Проверено наличие и плотность заглушек на неиспользованных сальниковых вводах.
13.4. Проверена цельность стеклянных колпаков светильников и исправность их уплотнений, цельность стекол окон приборов.
13.5. Проверена исправность заземления.
13.6. Проверено наличие избыточного давления воздуха (не ниже 3-5 мм вод. ст.) в помещениях с электродвигателями, валы которых пропущены через переборку в смежное взрывоопасное помещение и уплотнены в месте прохода через переборку сальниковыми уплотнениями, а также исправность работы блокировки по давлению воздуха.
13.7. Проверено наличие предупредительных знаков и надписей, указывающих на взрывозащищенное исполнение электрооборудования.
13.8. Проверено наличие всех предусмотренных конструкцией болтов, крепящих элементы оболочки.
13.9. Проверено отсутствие трещин, сколов, вмятин на оболочке оборудования.
13.10. Проверено наличие пломб, требуемых в случае, если закрытие крышек на оборудовании не обеспечивается ключами специальной, отличной от шестигранной формы.
13.11. Проверено наличие и цельность уплотнительных прокладок. (Раз в месяц).
13.12. Проверено сопротивление изоляции электрических машин взрывозащищенного исполнения (не должно быть ниже 0,5 МОм для напряжения сети до 1000 В).
13.13. Проверена исправная работа измерительных приборов.
13.14. Проверено сопротивление изоляции искробезопасных цепей по отношению к искробезопасным цепям и корпусу и составляет не менее 0,2 МОм.
14. Выполнены другие мероприятия, предусмотренные инструкцией завода-изготовителя и судовым планом-графиком.

ИСПОЛНИТЕЛЬ _____ (дата, подпись)

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ
(РУКОВОДИТЕЛЬ СЛУЖБЫ) _____ (дата, подпись)

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974г. (Текст, измененный Протоколом 1988 года к ней с поправками (СОЛАС-74/88). - СПб: ЗАО ЦНИИМФ, 2002.
2. Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.
3. Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 к ней (МАРПОЛ-73/78). - СПб: ЗАО ЦНИИМФ, 2000.
4. Международная Конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управление ими. 2004.
5. Международная Конвенция о грузовой марке 1966 года, с Протоколом к ней 1988 года (КГМ-66).
6. Международная Конвенция по обмеру судов 1969 года (Тоннаж-69).
7. Циркулярное письмо MSC/circ 1021/MEPC/circ 389 принято 7 марта 2002 г. "Предложения по выбору методов управления балластными операциями и удаление осадков при проектировании новых судов".
8. Резолюция ММО А.868(20) 27.11.97 г. "Руководство по контролю и управлению балластными операциями на судах в целях сведения к минимуму переноса вредных водных организмов и патогенов".
9. Резолюция ММО А.894(21) 29.11.99 г. (ИАМСАР).
10. Кодекс МОСП, Дипломатическая Конференция морской безопасности (9-13 декабря 2002 г.).
11. Конвенция "Относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью" (1969 г.).
12. Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (1969 г.).
13. Международный Кодекс по спасательным средствам (Кодекс ЛСА) 1998г.
14. Резолюция А.852(20) -"Руководство в отношении структуры интегрированной системы планов действий в чрезвычайных ситуациях на судах", 1997 г.
15. Рекомендации английской страховой компании Р @ I для судового персонала. 1999 г.
16. Резолюция ММО А.741(18) 04.11.93 г. Международный Кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ).
17. Международный свод сигналов. ГУ Министерства обороны СССР 1982г.
18. Циркулярное письмо MSC/circ 801 от 30.05.97 г. "Доклады об авариях и инцидентах на море".
19. Резолюция ММО А.918(22) от 29 ноября 2001 года "Стандартные фразы ММО для общения на море".
20. Кодекс торгового мореплавания Украины (1994 г.).

21. Правила классификации и постройки морских судов. Российский Морской Регистр Судоходства. Т 1, 2. - М.: Транспорт, 1999.
22. Иванов Т.Т. Международная морская организация. - Одесса: Юринморт-ранс, 1999.
23. Сборник кодексов ММО по безопасной перевозке морем. ЦНИИМФ ООО Престо, Санкт-Петербург, 1997.
24. Общие и специальные правила перевозки грузов. - СПб: ЗАО ЦНИИМФ, 1997.
25. Международный морской Кодекс по опасным грузам. - СПб: ЗАО ЦНИИМФ, 2001.
26. Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом.- СПб: ЗАО ЦНИИМФ, 1999.
27. Международный Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом. - СПб: ЗАО ЦНИИМФ, 1997.
28. Кокин А.С. Юридический справочник капитана судов заграничного плавания. Санкт-Петербург: Издательство Международного фонда истории науки, 1992.