

- 38) береговые сооружения для приема судовых отходов;
- 39) ликвидация загрязнений морской и воздушной среды;
- 40) поправки к конвенциям и их имплементация.



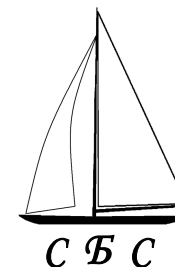
Министерство образования и науки Украины
Севастопольский национальный технический
университет

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
к практическим и семинарским занятиям
по дисциплине

**«Организация и управление
экипажами морских судов»**

раздел
**«Краткий обзор основных
международных конвенций, кодексов,
резолюций ИМО по безопасности море-
плавания и охране окружающей среды»**

для студентов дневной и заочной форм
обучения специальности 6.100301 —
«Судовождение»



Заказ № _____ от _____ 2008. Тираж _____ экз.
Изд-во СевНТУ

Севастополь
2008



Методические указания к практическим и семинарским занятиям по дисциплине **«Организация и управление экипажами морских судов»** раздел «Краткий обзор основных международных конвенций, кодексов, резолюций ИМО по безопасности мореплавания и охране окружающей среды» для студентов дневной и заочной форм обучения специальности 6.100301 — **«Судовождение»** / **Р.П. Буров, Г.В. Боков.** — Севастополь: Изд-во СевНТУ, 2008. — 148 с.

Цель методических указаний — дать студентам необходимый объем знаний и оказать практическую помощь в выполнении лабораторных, практических заданий, курсовых работ, успешной сдаче государственных экзаменов по профессиям: «Бакалавр-судовождения» и защите диплома «Инженера-судоводителя», с последующим получением рабочего диплома «Вахтенный помощник судов валовой вместимости 500 и более».

Методические указания соответствуют минимальным требованиям стандарта подготовки вахтенных помощников судов валовой вместимости 500 или более, кодекса ПДНВ раздела А-II, таблиц А-II/1 и А-II/2.

Методические указания рассмотрены и утверждены на заседании кафедры судовождения и безопасности судоходства, протокол № 18 от 20 мая 2008 г.

Допущены учебно-методическим центром СевНТУ в качестве методических указаний.

Рецензент:

Коберник И.Н., старший преподаватель кафедры СБС, капитан дальнего плавания.

- 10) маневрирование и рулевое устройство;
- 11) обмер судов;
- 12) другие вопросы безопасности плавания, проектирования и конструкции судов;
- 13) пожарная безопасность;
- 14) требование к пожарной безопасности;
- 15) системы инертных газов;
- 16) испытание на огнестойкость;
- 17) другие вопросы пожарной безопасности;
- 18) рыболовные суда;
- 19) наливные суда: химовозы и газовозы;
- 20) танкеры химовозы и газовозы, нефтяные;
- 21) проблемы безопасности судов особых типов;
- 22) судовождение, навигационные средства, ППСС;
- 23) системы передачи сообщений с судов и СДС;
- 24) судовождение в особых районах;
- 25) навигационные и метеорологические предупреждения, навигационное оборудование и другие средства;
- 26) навигационный словарь, шум, лоцманская служба, пути движения судов;
- 27) погодные условия, спасательные условия, спасательные плоты;
- 28) испытание спасательных средств, другие материалы относительно спасательных средств, радиосвязь;
- 29) система морской связи при бедствии на море и для обеспечения безопасности, аварийные радиобуи (АРБ);
- 30) эксплуатационные требования для радиооборудования, МСС, УКВ связь, другие вопросы радиосвязи, поиск и спасание;
- 31) обучение и несение вахты, обучение, несение вахты, укомплектование судов экипажами, грузы, опасные грузы, твердые навалочные грузы, контейнерные грузы;
- 32) другие вопросы, связанные с грузами, предотвращение загрязнения морской среды с судов, общие вопросы;
- 33) нефтеводяное сепарационное оборудование и приборы контроля;
- 34) другие конструктивные меры предотвращения загрязнения нефтью;
- 35) предотвращение загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом;
- 36) предотвращение загрязнения опасными веществами, перевозимыми в упакованном виде;
- 37) предотвращение загрязнения сточными водами, мусором;



**ПРИЛОЖЕНИЕ Е.
ТЕМАТИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ ДОКУМЕНТОВ ИМО ПО
БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА И ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ**

Тематический указатель документов ИМО по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения окружающей среды — издание Госфлотинспекции Украины, Укрморинформ. Официальная библиотека моряка — ОБМ (Обеспечение безопасности мореплавания).

В тематический указатель входят документы ИМО, регламентирующие правила судоходства в Мировом океане, безопасность мореплавания и охраны окружающей среды.

Адрес Госфлотинспекции-65058, г.Одесса, проспект Шевченко, 29, офис 405.

Информационно-издательский центр «Укрморинформ»:

тлф. (0482) 42-81-24, 42-81-66;

факс (0482) 42-81-24;

e-mail: office@shpnginsp.gov.ua.

Многотомное издание Официальной библиотеки морякам (ОБМ) — многоплановое отраслевое нормативно-техническое и справочное издание, выпускаемое в Украине впервые. В нем помимо традиционной специализированной литературы, содержится обширная информация по международному морскому и трудовому праву с учетом использования мирового и отечественного научного и практического опыта для подготовки поддержания высокой квалификации специалистов-моряков.

В первом выпуске ОБМ, состоящем из 12 томов, важное место отводилось документам ИМО и МОТ, ЕЭК (Европейской экономической комиссии), без которых не могут работать суда, береговые предприятия, организации морского и речного транспорта.

Содержание Официальной библиотеки морякам (Одесса 2001 г.):

- 1) безопасность мореплавания;
- 2) освидетельствование и оформление свидетельств;
- 3) контроль государства порта;
- 4) пиратство и незаконные акты;
- 5) морские происшествия;
- 6) поправки к конвенции СОРЛАС 1974 г. и к другим Конвенциям;
- 7) обеспечение остойчивости судна;
- 8) деление на отсеки и аварийная остойчивость;
- 9) грузовая марка;

СОДЕРЖАНИЕ

Занятие № 1. Тема 1. Общий перечень основных международных конвенций Международной Организации Труда (МОТ) для работы на море	4
Занятие № 2. Тема 2. Международные конвенции Международной морской организации по безопасности мореплавания и охране окружающей среды на 2007 г.	40
Занятие № 3. Тема 3. Международные кодексы ИМО по безопасности мореплавания на 2007 г.	63
Занятие № 4. Тема 4. Основные резолюции ассамблей ИМО по безопасности мореплавания и охране окружающей среды на 2007 г.	86
Библиографический список	124
Приложение А. Перечень свидетельств и документов, которые должны предъявляться во время проверок ИКГП, согласно резолюции ИМО А.787(19)	126
Приложение Б. Устройство для передачи лоцмана	128
Приложение В. COMSAR II	132
Приложение Г. Наставление ИАМСАР-2000	133
Приложение Д. SOPEP	144
Приложение Е. Тематический указатель документов ИМО по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения окружающей среды	146



ЗАНЯТИЕ № 1.
ТЕМА 1. ОБЩИЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ МОТ
ДЛЯ РАБОТЫ НА МОРЕ

Цель занятия. Изучить деятельность Международной организации труда по созданию условий для безопасной работы моряков на море.

План проведения занятия

1. Международные Конвенции МОТ.
2. Конвенции Международной организации труда по морскому транспорту, ратифицированные Украиной.
3. Конвенция № 147 «О минимальных нормах на торговых судах» 1976 г.
4. Мероприятия по обеспечению безопасной деятельности экипажа

Теоретические положения

1. Международные Конвенции МОТ

Международная организация труда — МОТ (ILO — International Labour Organization) образована в 1919 г. С 1920 года МОТ является отделом ООН по международным трудовым нормам. За время своего существования Международная организация труда приняла более 50-ти международных документов по морским делам, причем в конвенции добавлены соответствующие разделы: А — по морским делам, В — по рыболовству, С — по портовым рабочим. Международная федерация транспортных рабочих (ITF — International Traffic Federation) входит в состав секретариата комиссий МОТ.

Трудовые соглашения (Конвенции МОТ) и рекомендации на морском транспорте Международного бюро труда (Женева), следующие:

Таблица 1. — Конвенции и рекомендации МОТ на морском транспорте

№ конвенции	Название конвенции или рекомендации	Год принятия
7	Минимальный возраст (для моряков)	1920
8	Возмещение убытков по безработице (кораблекрушение)	1920
9	Размещение моряков	1920

береговой охраной; связи между берегом и судном при проведении бункеровок, между судами;

- 7) снабжение и пополнение судна материалами и инструментом для ликвидации разливов;
- 8) при бункеровках, установка под приемные фланцы емкостей для сбора протечек;
- 9) подготовка и разворачивание переносных и стационарных средств пожаротушения.

К организационным мероприятиям относятся :

- 1) порядок сообщения о разливе в портах Украины и за рубежом;
- 2) отработка действий экипажа на учебных тренировках, в соответствии с судовым расписанием по разливу нефти по устранению последствий разлива;
- 3) назначения офицера по разливам (обычно старшего помощника капитана) и зам. командира аварийной группы ЛНР (ликвидации нефтяных разливов) — 3-го механика;
- 4) подготовка проекта сообщения и сообщение о разливе нефти всем заинтересованным организациям, согласно настоящего Плана
- 5) проверка имущества и инструментов для ликвидации разливов;
- 6) составление и корректировка судового расписания по ликвидации разливов нефти;
- 7) ознакомление всех вновь прибывших членов экипажа под роспись с настоящим Планом;
- 8) проведение технических занятий с экипажем по ликвидации разливов нефтепродуктов;
- 9) выполнение бункеровок судна в соответствии с утвержденным капитаном планом (чек-лист при бункеровках и план проведения бункеровок составляет и подписывает старший механик и старший помощник после тщательной проверки готовности судна и персонала к бункеровке);
- 10) выставление проинструктированных обеспечивающих на палубе и в МКО за передачей / приёмом топлива, масла;
- 11) постоянный контроль со стороны старшего механика и вахтенного помощника за бункеровочными операциями;
- 12) выполнение плана SOPEP.



ПРИЛОЖЕНИЕ Д ПЛАН SOPEP

Согласно Резолюции ИМО МЕРС 54 (32) 1992 г. «Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью» на судах введен Судовой план чрезвычайных операций по борьбе с загрязнением нефтью (Shipboard oil pollution emergency plan — SOPEP).

Данный план устанавливает для экипажа конкретного судна:

- организацию и порядок действий при ликвидации эксплуатационных разливов нефти;
- меры реагирования на фактические и вероятные разливы нефти при авариях судна;
- оказания помощи персоналу в действиях при неожиданном сбросе нефти;
- мерах, принимаемых для прекращения или уменьшения сброса и смягчения его влияния.

Действия экипажа при разливах нефти в рамках настоящего Плана являются составной частью комплекса мер по обеспечению безопасности и живучести судна в соответствии с Конвенцией СОЛАС 74/95.

Ответственность за введение в действие на судне настоящего Плана, за внесение в него изменений по результатам проведенных экипажем операций по ликвидации разливов нефти, тренировок и учений, за корректировку по информации судовладельца адресов и контактных телефонов для связи с компетентными органами и агентскими фирмами при разливах нефти, возлагается на капитана судна.

Для предотвращения загрязнения окружающей среды на судне осуществляются технические и организационные мероприятия.

К техническим мероприятиям относятся:

- 1) наличие на судне необходимых материалов для сбора разлива нефтепродуктов (опилки, песок);
- 2) наличие инструмента и оборудования для сбора разлива (лопаты, черпаки, ведра, бачки, бочки, веники);
- 3) наличие ветоши для уборки остатков разлива;
- 4) наличие химических жидкостей в ёмкостях для нейтрализации нефтепродуктов;
- 5) наличие передвижных портативных насосов для сбора нефтепродуктов;
- 6) обеспечение четкой связи судна с диспетчером порта, агентом, судовладельцем, портовыми властями, страховым обществом,

Продолжение таблицы 1

15	Минимальный возраст (кочегары и котельные машинисты)	1920
16	Медицинское обследование молодых людей (море)	1921
22	Статьи договора моряков	1926
23	Репатриация моряков	1926
27	Об указании веса тяжелых грузов, перевозимых на судах	1929
53	Сертификаты компетенции офицеров	1936
55	Ответственность судовладельцев (больные и раненые моряки)	1936
56	Страхование по болезни (море)	1936
58	Минимальный возраст (море — пересмотренная)	1936
68	Продовольствие и общественное питание (для судовых команд)	1946
69	Свидетельство о квалификации судовых коков	1946
70	Социальное обеспечение моряков	1946
71	Пенсии морякам	1946
73	Медицинское обследование моряков	1946
74	Свидетельство о квалификации матросов 1 класса	1946
91	Оплачиваемые отпуска морякам (пересмотренная)	1949
92	Жилые помещения команды (пересмотренная)	1949
108	Документы, удостоверяющие личность моряка	1958
109	Заработная плата, рабочие часы и укомплектование кадрами на море (пересмотренная)	1958
133	Жилые помещения команды на борту судна (дополнительное положение)	1970
134	Предотвращение несчастных случаев среди моряков	1970
145	Непрерывность занятости моряков	1976
146	Ежегодный отпуск с оплатой для моряков	1976
147	Минимальные нормы на торговых судах	1976



Продолжение таблицы 1

163	Социальное и бытовое обслуживание моряков в море и в порту	1987
164	Здравоохранение и медицинское обслуживание моряков	1987
165	Социальное обеспечение для моряков (пересмотренная)	1987
166	Репатриация моряков (пересмотренная)	1987
178	Об инспекции условий труда и быта моряков	1996
179	О найме и трудоустройстве моряков (пересмотренная)	1996
180	О продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами	1996
Другие конвенции (соглашения)		
87	Свобода Ассоциаций и защита права организации	1948
98	Право на организацию и коллективный договор	1949
130	Медицинская помощь и пособия по болезням	1969
138	Минимальный возраст	1973
152	Конвенция о технике безопасности и гигиене труда (портовые рабочие)	1979
Рекомендации на морском транспорте		
8	Рабочее время во внутреннем судоходстве	1920
9	Морские кодексы	1920
10	Страхование по безработице моряков	1920
27	Репатриация (капитаны судов и ученики)	1926
28	Трудовая инспекция (моряки)	1926
48	Обеспечение моряков в портах	1936
75	Социальное обеспечение моряков (договоры)	1946
76	Медицинский уход для иждивенцев моряков	1946
78	Постельные принадлежности, столовые принадлежности и разные запасы (судовые команды)	1946
105	Судовые медицинские аптечки	1958

- «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;
 - посадки на грунт;
 - навал;
 - погодное повреждение;
 - ледовое повреждение;
 - трещина в корпусе или подозреваемый дефект корпуса или повреждение конструкции, приведшей к немореходности судна;
 - подводная пробоина;
 - поломка ГД;
 - значительное повреждение жилых помещений;
 - загрязнение (независимо от количества сброса);
 - 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».

По всем этим данным Администрации призываются представлять данные в ИМО в зависимости от класса аварии. Представление информации по авариям/событиям осуществляется согласно Приложений к данному письму, в соответствии с Приложениями 1-9.



Seelance feenee (силанс фини) — отмену молчания, для обозначения конца чрезвычайной ситуации и возобновления нормального радиообмена;

Wait — я должен сделать паузу на несколько секунд, ожидайте дальнейшей передачи;

This is — перед названием станции или позывным сигналом, которые следуют за этим.

Судовое сообщение о бедствии

В данном сообщении указывается:

- идентификация судна;
- координаты;
- характер бедствия;
- 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 места на спасательном средстве или в море;
- количество серьезно раненых.

Морские аварийные радиобуи указания места (АРБ) и авиационные аварийные радио-буи указатели места являются другими средствами для оповещения о бедствии. Их предполагается использовать для оповещения, когда другие доступные средства являются недостаточными.

Циркулярное письмо MSC/Circ.801 от 30 мая 1997 г. 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 обеспечить Организацию (ИМО) относящейся к делу информацией, касающейся выводов таких расследований.

Для целей сообщений в Организацию, аварии с судами классифицируются 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».

Под этими терминами понимается следующее:

Продолжение таблицы 1

106	Медицинская консультация по радио на море	1953
107	Наем моряков (иностранцы суда)	1958
108	Социальные условия и безопасность моряков	1958
109	Заработная плата, рабочие часы и укомплектование штатов (море)	1958
137	Профессиональная подготовка моряков	1970
138	Обеспечение моряков в море и в порту	1970
139	Проблемы занятости, возникающие из-за технических изменений на борту судна	1970
140	Воздушное кондиционирование жилых помещений команды и некоторых других помещений на борту судна	1970
141	Контроль вредного шума в жилых помещениях и рабочих помещениях на борту судна	1970
142	Предупреждение производственных несчастных случаев у моряков	1970
153	Защита молодых моряков	1976
154	Непрерывность занятости моряков	1976
155	Улучшение норм на торговых судах	1976
160	Рекомендации по технике безопасности и гигиене труда (портовые рабочие)	1979
173	Социально-бытовое обслуживание моряков в море и в порту	1987
174	Репатриация моряков	1987
185	Инспекция условий труда и быта моряков	1996
186	Наем и трудоустройство моряков	1996
187	Заработная плата, продолжительность рабочего времени и укомплектование судов экипажами	1996
Конвенции для портовых рабочих		
32	Защита докеров от несчастных случаев	1932
137	Портовые работы	1973
152	Техника безопасности и гигиена труда (портовые работы)	1979



Продолжение таблицы 1

Рекомендации для портовых рабочих		
33	Взаимность при защите докеров от несчастных случаев	1929
34	Консультации с организациями в целях защиты докеров от несчастных случаев	1929
40	Взаимность в области защиты докеров от несчастных случаев	1929
48	Бытовое обслуживание моряков в портах	1936
145	Портовые рабочие	1973
160	Техника безопасности и гигиена труда (портовые рабочие)	1979
Конвенции для рыбаков		
112	Минимальный возраст рыбаков	1959
113	Медицинский осмотр рыбаков	1959
114	Трудовые договоры рыбаков	1959
125	Свидетельства рыбаков	1966
126	Помещения для рыбаков на борту судов	1966
Рекомендации для рыбаков		
7	Рабочее время в рыболовстве	1920
126	Профессиональное обучение моряков	1966

2. Конвенции Международной организации труда по морскому транспорту, ратифицированные Украиной

Таблица 2 — Конвенции МОТ, ратифицированные Украиной

№ конвенции	Название конвенции или рекомендации	Год принятия, ратификации
15	Минимальный возраст (море)	1926
16	Медицинское обследование детей и подростков на борту судна	1921
58	Минимальный возраст (море — пересмотренное 15.09.1957 г.)	1936
112	Минимальный возраст на рыболовных судах	1961
23	Репатриация моряков	1970
27	Об указании веса тяжелых грузов перевозимых на судах	1970

Согласно требований раздела «Чрезвычайные ситуации на борту», командиры воздушных судов и капитаны судов не должны медлить с оповещением системы поиска и спасания, если ситуация развивается или может привести к необходимости привлечения помощи. Это позволит системе поиска и спасания выполнить предварительное планирование на случай непредвиденных обстоятельств, что может представить собой критическую разницу, если ситуация ухудшится.

Воздушными и морскими судами в чрезвычайных ситуациях используются три произносимых сигнала:

1) **сигнал бедствия MAYDAY (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. Данный сигнал имеет преимущество перед всеми другими сообщениями.

2) **сигнал срочности PAN-PAN (Пан-Пан)** используется, когда судну или экипажу угрожает опасность. Этот сигнал должен применяться, когда существует опасная ситуация, которая может вызвать привлечения помощи. Сигнал имеет преимущество перед всеми видами сообщений, кроме сигнала бедствия.

3) **сигнал безопасности SECURITE (Секюритэ)** используется для сообщений по безопасности судовождения или передающих важные метеорологические предупреждения.

Любые сообщения, переданные после этих сигналов, имеют право первоочередности перед обычными сообщениями.

Командир воздушного судна или капитан судна терпящего бедствие, должны объявить о состоянии бедствия, используя сигнал MAYDAY.

Основными произносимыми словами для радиопроцедур следующие:

Affirmative — то что передано, является правильным;

Break — для разделения частей сообщения или одного сообщения от другого;

Figures — произносится перед числами в сообщении;

I spell — перед фонетическим произношением слова по буквам;

Negative — нет

Out — конец передачи, когда ответ не ожидается или не требуется;

Over — конец передачи, когда ожидается немедленный ответ;

Roger — я принял ваше сообщение удовлетворительно;

Seelance (силанс) — произносится три раза и означает «прекратите немедленно все передачи»;



- ПВ УПБЧ-2174,5 кГц;
- 7) связь с участием воздушного судна на месте действия включая радиотелефонию для поиска и спасания: 156,8 МГц; 123,1 МГц; 121,5 МГц; 156,3 МГц; 2182 кГц; 3023 кГц; 4125 кГц; 5680 кГц; сигналы привода АРБ «Cospas-Sarsat» на 121,5 МГц;
- 8) радиолокационный ответчик-9200-9500 МГц;
- 9) информация по безопасности мореплавания на море:
 - NAVTEX — 518 кГц; 490 кГц; 4209,5 кГц;
 - УПБЧ — 4210 кГц; 8416,5 кГц; 16806,5 кГц; 22376 кГц; 6314 кГц; 12579 кГц; 19680,5 кГц; 26100,5 кГц;
 - спутниковая SafetyNET 1530-1545 МГц (космос-земля);
 - безопасность мореплавания — УКВ 13-й канал (156,650 МГц);
 - спасательные плавсредства — УКВ 16-й канал (156,8 МГц).

Для эффективного поиска надводными и авиационными средствами должны быть заранее спланированы схемы поиска и процедуры, позволяющие взаимодействовать морским и воздушным судам в скоординированных операциях с минимальным риском и потерей времени. Установлены стандартные схемы поиска с учетом меняющихся обстоятельств.

Планы поиска меняются, если:

- прибыли дополнительные средства помощи;
- получена дополнительная информация;
- произошло изменение погоды, видимости, условий освещенности и т.п.

При языковых трудностях используется Международный свод сигналов и стандартные фразы ИМО для общения на море.

Координатор на месте действия регулярно информирует соответствующую береговую радиостанцию или подразделение службы управления движением в воздухе о развитии событий на месте поиска и спасания.

При планировании поиска необходимо установить исходную точку или географическую привязку для района, в котором будет производиться поиск. При этом, должны быть учтены следующие факторы:

- координаты и время поисково-спасательного инцидента;
- радиопеленги, результаты наблюдений и любая дополнительная информация;
- промежуток времени между инцидентом и прибытием поисково-спасательных средств;
- предполагаемое перемещение терпящего бедствие средства или спасательного средства в зависимости от дрейфа.

Продолжение таблицы 2

32	Защита от несчастных случаев трудящихся, занятых на погрузке и выгрузке судов	1970, (18.06.1971)
69	Выдача квалификационных свидетельств судовым поварам	1970 (18.12.1970)
73	Медицинский осмотр моряков	1970 (18.12.1970)
92	Помещения для экипажа на борту судна	1970
108	Национальные документы, удостоверяющие личность моряка	1970
113	Медицинский осмотр моряков	1970
126	Помещения для экипажа на рыболовных судах	1970
133	Помещения для экипажа на борту судна	(27.08.1991) (дополнение 1993)
147	Минимальные нормы (стандарты) на торговых судах	1976 (16.05.1995)

3. Конвенция № 147 «О минимальных нормах на торговых судах» 1976 г

Вступила в силу 28 ноября 1981 г.

Настоящая Конвенция применяется к любому морскому судну любой формы собственности, занятому перевозкой грузов, пассажиров, морской буксировкой в коммерческих целях.

Это соглашение не применяется к:

- а) судам, для которых парус является основным двигателем,
- б) судам, занятым в рыболовстве или китобойном промысле,
- в) малотоннажным судам, нефтяным установкам и буровым платформам.

Каждая страна, ратифицирующая настоящую Конвенцию, обязуется следующее.

1. Иметь законодательство или правила устанавливающие для судов, зарегистрированных на его территории:

- нормы безопасности, включая нормы относительно квалификации, продолжительности рабочего времени и укомплектования экипажа для обеспечения безопасности для жизни на борту судна;
- соответствующие нормы социального страхования;



— соответствующие нормы условий труда и жизни на борту судна.

2. Осуществлять эффективную юрисдикцию или осуществлять контроль над судами, которые зарегистрированы на его территории в отношении:

— норм безопасности (компетенции, часов работы и комплектования экипажа), предусмотренных национальным законодательством или правилами;

— мер социального страхования, предусмотренных национальным законодательством или правилами;

— условий труда и условий жизни на борту судна обязательных для моряков и судовладельцев.

3. При отсутствии эффективной юрисдикции удостовериться, что меры эффективного контроля условий труда и жизни на борту судна согласованы между судовладельцем и организациями моряков в соответствии с основными положениями Конвенции 1948 г. о свободе ассоциаций и защите права на организацию и Конвенции 1949 года о праве на организацию и на ведение коллективных переговоров.

4. Обеспечивать:

— поднадзорных компетентному органу власти соответствующих процедур набора моряков на суда, зарегистрированных на его территории и рассмотрения жалоб, возникающих в этой связи;

— наличие подчиненных общему надзору со стороны компетентного органа власти соответствующих процедур рассмотрения любой жалобы, поданной в связи с наймом с направлением копии Генеральному директору Международного Бюро Труда (МБТ).

5. Гарантировать, что моряки, нанятые на суда, зарегистрированные на его территории, имеют должную квалификацию или профессиональную подготовку для выполнения обязанностей, на которые они нанимаются в соответствии с Рекомендациями по Профессиональной подготовке моряков 1970 года.

6. Проверять путем инспектирования или с помощью других соответствующих средств, что суда, зарегистрированные на его территории, отвечают Международным Конвенциям по труду, законам и правилам настоящего соглашения.

7. Проводить официальное расследование в отношении любого серьезного морского происшествия, имевшего место с судами, зарегистрированными на его территории (ранение, человеческая жертва). Доклад о таком расследовании доводится до сведения общественности.

8. Государство, ратифицировавшее Конвенцию, не производит необоснованного задержания судна или не ставит необоснованных

спасательных районов (SRR). Некоторые поисковые районы разделены на поисково-спасательные подрайоны с подцентрами.

Береговые (наземные) средства связи включают в себя: наземные станции (LES), международные координационные вычислительные центра (LUT), береговые радиостанции (CRS), подразделения службы управления движением в воздухе (ATS).

Наземные станции могут, также упоминаться как авиационные наземные станции или морские береговые земные станции.

3. Координация на месте действия

На проведение аварийно-спасательных работ на месте происшествия влияют тип участвующих в действиях средств и регион, где произошел инцидент. При этом в число доступных средств могут входить: выделенные поисково-спасательные единицы; гражданский воздушные и морские суда, военные и военно-морские или другие средства, способные выполнять поиск и спасание.

В отдаленных районах поисково-спасательные воздушные суда не всегда будут в состоянии принять участие.

Суда могут получать информацию от береговых поисково-спасательных служб или в результате самостоятельного слежения за радиообменом по бедствию.

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 бедствия

Когда два или более поисково-спасательных средства проводят операции вместе, координатор действий должен назначить координатора на месте действия, а если это невыполнимо, участвующие средства должны назначить координатора на месте действия по взаимному согласию.

5. Частоты радиосвязи на случай бедствия.

Частоты для оповещения о бедствии, поисково-спасательных операций, безопасности на море и спасательных средств:

- 1) АРБ «Cospas-Sarsat» — 406,025 МГц, 406,028 МГц;
- 2) УКВ ЦИВ АРБ — 70-й канал (156,525 МГц);
- 3) УКВ ЦИВ — 70-й канал (156,525 МГц);
- 4) ПВ/КВ ЦИВ: 2187,5 кГц; 4207,5 кГц; 6312 кГц; 8414,5 кГц; 12577 кГц; 16804,5 кГц; УКВ АМ 121,5 МГц,
- 5) УКВ радиотелефония — 16-й канал (156,8 МГц);
- 6) связь на месте бедствия:
 - УКВ диапазон 16-й канал;
 - ПВ радиотелефония — 2182 кГц,



- идентификация своего судна;
- координаты;
- скорость;
- ЕТА к бедствующему средству;
- истинный пеленг и дистанция от своего судна до терпящего бедствие.

Чтобы узнать координаты терпящего бедствия средства, можно использовать все доступные средства: прокладку на карте, РЛС прокладку, радиопеленгование, систему GPS;

3) следование в район бедствия:

- установить систему координации движения судов, следующих в один и тот же район бедствия;
- поддерживать РЛС прокладку судов, в поле опознавания целей;
- установить моменты подходов других судов к месту бедствия;
- оценить ситуацию бедствия, чтобы подготовиться к ним на месте.

В разделе 3 «Координация операций по поиску и спасанию». Она включает в себя.

1. Требования к координации

Способ координации может меняться в зависимости от особенностей организации в каждом районе. Координатор действий по поиску и спасанию, который действует из спасательно-координационного центра или спасательного подцентра, который имеет спасательные средства и обеспечивает общую координацию по поиску и спасанию. Координатор назначается на месте происшествия и 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 выполняет обязанности координатора действий до тех пор, пока данный координатор не будет назначен.

На морских судах, капитаны обычно выполняют функцию координатора на месте действия, пока в район бедствия не прибудет военное или аварийно-спасательные судно.

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-

препятствий к выходу судна в море за исключением случаев, когда это угрожает здоровью морякам и их безопасности.

9. Настоящая Конвенция связывает соглашением только тех членов МОТ, чьи документы о ратификации зарегистрированы Генеральным Директором и вступает в силу через 12 месяцев после даты регистрации документов ратификации, по крайней мере, 10 Членов Организации, общая доля валового тоннажа которых составляет 25% валового тоннажа мирового торгового флота.

Требования Конвенций распространяются на:

а) **трудовые соглашения** и рекомендации на морском транспорте, такие как:

- минимальный возраст моряков;
- возмещению убытков по безработице; репатриации моряков;
- медицинскому обследованию моряков;
- ответственности судовладельцев за больных и раненых моря-

ков;

- страхование по болезни (на море);
- социальное обеспечение моряков;
- продовольствие и общественное питание (судовых команд);
- оплачиваемые отпуска морякам;
- ежегодный отпуск с оплатой для моряков;
- непрерывность найма моряков;
- обеспечение моряков в море и в порту;
- защита здоровья и медицинская помощь;
- статьи договора моряков;
- сертификаты компетенции офицеров;
- удостоверения судовых коков;
- удостоверения матросов 1 класса;
- жилые помещения команды на борту судна;
- минимальные стандарты на торговых судах;
- право на организацию и коллективный договор;
- медицинская помощь и пособие по болезни;
- профессиональное обучение моряков и т.д.;

б) **труд рыбаков:**

- минимальный возраст;
- медицинский осмотр рыбаков;
- трудовые договоры;
- свидетельства рыбаков;
- помещения на борту судов;
- рабочее время в рыболовстве и другие.



Часть международных конвенций МОТ по следующим вопросам ратифицировано Украиной:

- минимальный возраст для работы на море;
- минимальный возраст на рыболовных судах;
- репатриация моряков;
- медицинский осмотр моряков;
- помещения для экипажа на борту судна и на рыболовных судах;
- выдача квалификационных свидетельств судовым поварам и др.

4. Мероприятия по обеспечению безопасной деятельности экипажа

В соответствии с требованиями международных конвенций, кодексов, законодательных актов различных морских и не морских стран, обеспечение безопасной деятельности экипажа и на судне осуществляется за счет:

- 1) обучения и сертификации плавсостава в соответствии с ПДНВ 78/95 и кодексом ПДНВ;
- 2) обеспечением достаточным полноценным питанием и качественной водой;
- 3) размещением экипажа в соответствующих жилых и служебных помещениях;
- 4) проведением качественных и своевременных инструктажей по технике безопасности;
- 5) соблюдением правил личной гигиены и производственной санитарии;
- 6) обеспечением судовым бельем, спецодеждой, спецобувью, предохранительными и защитными средствами, приспособлениями для работы;
- 7) соблюдением времени работы и отдыха, продолжительности контракта и своевременной репатриацией по окончании контракта;
- 8) созданием безопасных условий работы экипажа;
- 9) проведением гигиенических и профилактических мероприятий с экипажем;
- 10) проведение медосмотров моряков;
- 11) ознакомления членов экипажа с судном и мерами для выполнения поставленных задач;
- 12) инструктажа членов экипажа по предотвращению несчастных случаев, загрязнения окружающей среды;

26) **координатор действий по поиску и спасанию** — официальное лицо, временное назначенное для координации ответных действий на фактическую или ожидаемую ситуацию бедствия;

27) **район поиска и спасания** — район определенных размеров, привязанный к СКЦ в пределах которого обеспечиваются операции по поиску и спасанию;

28) **ответчик для поиска и спасания (SART)** — ответчик спасаемого объекта, который при включении автоматически посылает сигнал, когда получает импульс от находящегося вблизи РЛС (радиолокатора). Сигнал появляется на экране зондирующего РЛС (12 тире) и для целей поиска и спасания дает пеленг и расстояние до ответчика от зондирующей РЛС.

В разделе 2 — «Оказание помощи» изложены первоначальные действия подвижного средства, оказывающего помощь.

Они включают в себя:

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 (ретранслируется обычно береговой радиостанцией);
- 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. Эти действия должны быть предприняты любым судном, получившим сообщение о бедствии:

- подтвердить получение сообщения;
- по возможности получить у судна, терпящего бедствие, следующую информацию:
 - координаты места бедствия судна;
 - идентификатор, позывные, название;
 - количество людей на борту;
 - характер бедствия или аварии;
 - вид требуемой помощи;
 - число жертв, если имеются;
 - курс и скорость терпящего бедствие средства (морского, воздушного).

Суда должны поддерживать связь с терпящим бедствие судном, одновременно оповещая системы поиска и спасания о ситуации.

На средство, терпящее бедствие должна быть передана следующая информация:



автоматизированных системах, как спутниковых, так и наземных, для оповещения о бедствии и распространения информации по безопасности на море для мореплавателей;

14) **навареа** — один из 16 районов, на которые Организацией ИМО разделен Мировой океан для распространения навигационной и метеорологической информации;

15) **NAVTEX** — телеграфная система для передачи информации по безопасности на море, навигационных и метеорологических предупреждений и срочной информации на суда;

16) **место действия** — район поиска или фактическое место бедствия;

17) **(OSC)** — координатор на месте действия — лицо, назначенное для координации операций по поиску и спасению в определенном районе;

18) **PAN-PAN** — международный радиотелеграфный сигнал срочности. Подается трижды, после чего передается само сообщение;

19) **спасание** — операция подбора терпящих бедствие лиц, оказания им первой медицинской помощи или удовлетворение других потребностей и их доставку в безопасное место;

20) **план действий по спасанию** — план спасательных операций, составленный координатором действий (SMC) для выполнения на месте бедствия поисково-спасательными средствами;

21) **СКЦ** — спасательно-координационный центр — подразделение, ответственное за поддержание эффективной организации поисково-спасательных служб и за координацию выполнения поисково-спасательного района;

22) **спасательный подцентр** — подразделение, подчиненное спасательному координационному центру в соответствии с особыми требованиями ответственных властей;

23) **сеть безопасности** — служба связи, обеспечивающая через систему спутниковой связи «Инмарсат» распространения информации по безопасности на море, включая ретрансляцию «берег-судно», оповещений о бедствии и для связи для координации поиска и спасания;

24) **поиск** — операция, координируемая СКЦ или спасательным подцентром с использованием имеющегося в распоряжении персонала и средств для обнаружения терпящих бедствие людей;

25) **план действий по поиску** — сообщение, составленное координатором действий для передачи инструкций поисково-спасательным средствам и организациям, участвующим в поиске и спасании;

13) использования индивидуальных и коллективных спасательных средств, переносных и стационарных средств по борьбе с пожаром, борьбе с поступающей водой;

14) практической отработки всех видов тревог с демонстрацией методов борьбы с пожаром, поступлением воды внутрь корпуса, использованием спасательных средств, устранением разливов нефтепродуктов с судна, переход на аварийное управление рулем судна;

15) практической отработки действий экипажа в нестандартных и аварийных ситуациях;

16) ознакомления экипажа с политикой и всеми процедурами компании, чек-листами, обеспечения свободного доступа каждого члена экипажа к инструкциям по обслуживанию механизмов, использованию индивидуальных и коллективных спасательных средств, средств борьбы с пожаром, оборудованием и материалами для устранения разливов нефтепродуктов;

17) ознакомления экипажа с Законодательством страны, под флагом которой судно плавает;

18) выполнение всех мероприятий на борту судна, согласно SSP (Ship's security plan), ISPS Code.

Вопросы для обсуждения

1. Перечислите основные международные Конвенции МОТ.
2. Охарактеризуйте, какие Конвенции Международной организации труда по морскому транспорту, ратифицированы Украиной.
3. Объясните основное содержание Конвенции № 147 «О минимальных нормах на торговых судах» 1976 г
4. Охарактеризуйте, какими мероприятиями обеспечивается безопасность деятельности экипажа.

Термины

1. **CAF (currency adjustment factor)** — An ancillary charge on some ocean freight shipments, expressed as a percentage of a base rate, to compensate ocean carriers for fluctuations in the value of the U.S. dollar against foreign currencies.
2. **Carrier** — The company that transports goods from one point to another. May be a vessel, airline, trucking company, or railroad.
3. **Certificate of inspection** — A document certifying that merchandise (such as perishable goods) was in good condition immediately prior to its shipment.



4. **Certificate of insurance** — A document stating that insurance is in effect.
5. **Certificate of origin** — A document, required by certain foreign countries for tariff purposes, certifying the country of origin of specified goods.
6. **CFR (cost and freight)** — A pricing term indicating that the cost of the goods and freight charges are included in the quoted price. The buyer arranges for and pays insurance.
7. **CFS (container freight station)** — A carrier facility where less-than-containerload shipments are consolidated for shipment or unloaded for final delivery.
8. **C & I (cost and insurance)** — A pricing term indicating that the cost of the product and insurance is included in the quoted price. The buyer is responsible for freight to the named port of destination.
9. **CIF (cost, insurance, and freight)** — A pricing term indicating that the cost of the goods, insurance, and freight is included in the quoted price.
10. **Claim agent** — An overseas representative of the insurance company.
11. **FAF (fuel adjustment factor)** — An ancillary charge on some ocean freight shipments to account for fluctuation in fuel costs. Also referred to as BAF or bunker adjustment factor.
12. **FAS (free alongside)** — A pricing term indicating that the quoted price includes the cost of delivering the goods alongside a designated vessel.
13. **FCL (full container load)** — Shipment of a full container.
14. **FEU (40-foot-equivalent unit)** — Commonly describes a 40-foot container.
15. **FOB (free on board)** — A pricing term indicating that the quoted price includes the cost of loading the goods into transport vessels at the specified place.
16. **Force majeure** — The title of a standard clause in marine contracts exempting the parties for nonfulfillment of their obligations as a result of conditions beyond their control, such as earthquakes, floods, or war.
17. **Freight forwarder** — An independent business that handles export shipments for compensation.
18. **General export license** — Any of various export licenses covering export commodities for which validated export licenses are not required. No formal application or written authorization is needed to ship exports under a general export license.

В разделе 1 — «Обзор» даны следующие определения:

- 1) **АСО** — Авиационный координатор — лицо, которое координирует участие всех воздушных судов в операциях по поиску и спасанию;
- 2) **AMVER** — Автоматизированная система взаимопомощи для спасания — всемирно распространенная система на основе судовых сообщений для поиска и спасания, для слежения за предполагаемым положением добровольных судов, которые в ней участвуют;
- 3) **CES** — Береговая земная станция — морское название станции ИНМАРСАТ на берегу, связывающая судовую земную станцию с наземными коммуникационными сетями;
- 4) **CSP** — точка начала поиска — точка определяемая координатором действий (SMP), где поисковые средства должны начинать выполнять свою схему поиска;
- 5) **заключительная стадия** — период поисково-спасательного инцидента, когда поисково-спасательные средства возвращаются на место обычного нахождения и готовятся для других действий;
- 6) **система «Коспас-Сарсат»** — спутниковая система для обнаружения аварийных радиобуев, передающих информацию о своем нахождении на частотах 121,5 МГц и 406 МГц;
- 7) **(ЦИВ)** — цифровой избирательный вызов — техника, использующая цифровые коды, которая позволяет радиостанции установить контакт и передать информацию другой станции или группе станций;
- 8) **(ELT)** — авиационный аварийный буй-указатель места для передачи сигнала тревоги и сигналов для его пеленгования;
- 9) **(EPIRB)** — морской аварийный радиобуй, указатель местонахождения (АРБ) — устройство на борту морских судов для передачи аварийных сигналов для обнаружения его места через поисково-спасательными станциями, судами и авиацией;
- 10) **ложная тревога** — сигнал бедствия поданный случайно, когда сигнал ситуация бедствия в действительности отсутствует;
- 11) **ложное оповещение** — полученное оповещение о бедствии от любого источника, включая аппаратуру связи, предназначенную для оповещения о бедствии, когда ситуация бедствия в действительности отсутствует;
- 12) **(УПБЧ)** — узкополосное буквопечатающее — автоматическая телеграфия, которая используется системой NAVTEX и радиотелексом.
- 13) **(ГМССБ)** — глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности — глобальная служба связи на



чивает общий и единый для авиации и морских судов подход в организации и предоставлении услуг по поиску и спасанию.

В данном наставлении все государства призваны:

- создавать свои службы поиска и спасания;
- улучшать качество работы вышеуказанных служб и сотрудничество с соседними государствами;
- рассматривать свои службы поиска и спасания, как часть всемирной системы.

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.

Книга 1. «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 САР.

Книга 2. «Задачи координации». Оказывает помощь персоналу по планированию и координации операций и учений по поиску и спасанию.

Книга 3. «Подвижные средства». Должна быть на борту спасательных воздушных и морских судов. Данная книга оказывают помощь при проведении поиска, спасания, координации действий и, может использоваться в случае чрезвычайных ситуаций на самих подвижных спасательных средствах.

Эта книга, согласно решения ММКО, вводится взамен «Наставления для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР)». Поэтому ИМО обращает внимание правительств всех стран на необходимость обеспечения своих судов книгой 3 Наставления ИАМСАР (Конвенция СОЛАС 74/88 Глава V Правило 21) и служит для использования на судах, как самостоятельный документ. Книга состоит из четырех разделов: «Обзор»; «Оказание помощи»; «Координация на месте действий»; «Чрезвычайные ситуации на борту» и пяти дополнений: «Сообщения 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 СОЛАС-74 с поправками 1988 г.».

19. **Gross weight** — The full weight of a shipment, including goods and packaging.

20. **Harbor tax** — A tax paid quarterly by exporters to U.S. customs based on a percentage of their total value of exports.

21. **IPI (interior points intermodal)** — A term used by ocean carriers to describe door to door delivery service. Ocean carriers frequently quote rates on an IPI basis.

22. **Keelage** — A duty charged for permitting a ship to enter and anchor in a port or harbor.

23. **Landing charges** — The initial charges for landing imported goods, such as those for receiving goods from dockside vessels or from barges to lighters. They may also cover wharfage or delivery from the dock to land conveyance or warehouse.

24. **LCL (Less than containerload)** — A quantity of product / commodity less than the amount needed to completely fill a container.

25. **Liner conference** — An agreement among carriers that regularly serve a particular trade route to establish freight rates and service levels.

26. **Liner discharge** — Payment by the shipowner for unloading of cargo, including stevedore wages.

27. **Manifest** — A list of passengers or an invoice of cargo.

28. **Marine insurance** — Insurance that compensates the owner of goods transported overseas in the event of loss that cannot be legally recovered from the carrier. Also covers air shipments.

29. **Marking** — Letters, numbers, and other symbols placed on cargo packages to facilitate identification.

30. **NVOCC (non-vessel operating common carrier)** — Cargo consolidator of small shipments in ocean trade, generally arranging for, or performing, containerization functions at the port.

31. **Open insurance policy** — A marine insurance policy that applies to all shipments made by an exporter over a period of time rather than to one shipment only.

32. **Package cargo** — Cargo in boxes, barrels, crates, bales, or other containers, as opposed to bulk or loose cargo.

33. **Pallet** — A small wooden platform on which cargo is stored for ease of loading and unloading. Cargo shipped on pallets is referred to as palletized cargo.

34. **Perils of the sea** — A marine insurance term used to designate heavy weather, stranding, lightning, collision, and sea water damage.

35. **Phytosanitary inspection certificate** — A certificate, issued by the U.S. Department of Agriculture, Animal and Plant Health Inspection Service, to satisfy import regulations for foreign countries, indicating that a



U.S. shipment has been inspected and is free from harmful pests and plant diseases.

36. **Port authority** — The entity whose duty is to construct, manage, maintain, and improve a port. Ports may be administered by States, municipalities, statutory trusts, or private or corporate entities. Also known as harbor authority, harbor board, port trust, or port commission.

37. **Port charges** — Fees assessed against a vessel, cargo, and passengers while in port, including harbor dues, tariff charges, wharfage, towage, etc.

38. **Pro forma invoice** — An invoice provided by a supplier prior to the shipment of merchandise, informing the buyer of the kinds and quantities of goods to be sent, their value, and important specifications (weight, size, etc.).

39. **Quotation** — An offer to sell goods at a stated price and under specified conditions.

40. **Roll-on/Roll-off (Ro/Ro)** — A term applied to ships that are outfitted so that vehicles or heavy machinery can be driven on or off without the use of special cranes.

41. **Schedule B** — Refers to «Schedule B, Statistical Classification of Domestic and Foreign Commodities Exported from the United States». All commodities exported from the United States must be assigned a ten-digit Schedule B number.

42. **Shipment** — Freight tendered to a carrier by one consignor at one place for delivery to one consignee at one place on one bill of lading.

43. **Shipper's export declaration** — A form required by the U.S. Department of Commerce and the U.S. Customs Service for all shipments and prepared by a shipper, indicating the value, weight, destination, and other basic information about an export shipment.

44. **Shipper's letter of instruction** — Shipper's communication to their freight forwarder or carrier including all the detail of the shipment. This communication is used by the forwarder or carrier to complete the bill of lading and other shipping documents.

45. **Ship's manifest** — An instrument in writing, signed by the captain of a ship, that lists the individual shipments constituting the ship's cargo.

46. **Steamship conference** — A group of steamship operators that collectively set rate and service levels in a specific geographic trade route.

47. **Stowage** — The loading of a vessel by handling and placing goods within the container so as to ensure stability of the container, maximum use of space, safety of cargo, and efficient loading and unloading. A

- о возможности замены УБПЧ в ПВ/КВ диапазонах другими технологиями для связи в случае бедствия и для обеспечения безопасности;

- спутниковые службы: «Inmarsat» и «COSPAS-SARSAT»;
- разработка стратегии e-Navigation (электронной навигации);
- внедрение системы дальней идентификации и слежения за судами (СДИ/LRIT).

Подкомитет установил пять новых районов НАВАРЕА в Арктическом регионе, которые войдут во Всемирную службу навигационных предупреждений: 17-й и 18-й — координатор Канада, 19-й — координатор Норвегия, 20-й и 21-й — координатор Российская Федерация.

Подкомитет определил границы новых районов НАВАРЕА, установил северную границу для всех арктических НАВАРЕА 90 град. сев. широты, принял решение по обеспечению арктических районов метеоинформацией и определения координаторов арктических METAREA.

Был подготовлен циркуляр с анализом использования «С» кодов при передаче ИБМ через службу SafetyNet и рекомендациями по повышению качества передач и правильному использованию этих кодов.

Подкомитет принял решение о включении в «GMDSS Master Plan» списка береговых радиостанций, ведущих наблюдение на частотах бедствия, отличных от частот бедствия ЦИВ.

ПРИЛОЖЕНИЕ Г НАСТАВЛЕНИЕ ИАМСАР-2000

Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию — ИАМСАР (International Aeronautical and Marine Search and Rescue — IAMSAR) — 2000 г.

Данное наставление по поиску и спасению на море подготовлено экспертами ИМО и Международной организации гражданской авиации (МКАО) и является единым международным признанным руководством в вопросах организации и предоставления услуг по поиску и спасанию на море (САР).

С учетом специфики глобальной системы САР, наставление ИАМСАР издается в трех книгах. Основное назначение этого наставления — оказание помощи государствам по поиску и спасанию на море, а также выполнение обязательств государств, которые они приняли в соответствии: с Конвенцией о международной гражданской авиации (МКАО), Международной конвенцией по поиску и спасанию на море (САР) и Конвенцией СОЛАС. Это руководство (наставление) обеспе-



иметь достаточное освещение его установки за бортом, его органов управления на судне и места на судне для посадки и высадки людей. Спасательный круг с самозажигающимся огнем и спасательный конец должны быть у места расположения подъемника. Место на борту судна, где будет спущен подъемник, должно быть отмечено. Сборка и эксплуатация лоцманского подъемника должны являться частью регулярных учений, проводимых на судне. Испытание подъемника, после его установки на судне проводят в рабочих условиях с 10% его перегрузкой, а в последующем ежегодно или при промежуточном освидетельствовании и при полном освидетельствовании о безопасности судна по оборудованию и снабжению.

Проход в леерном ограждении или фальшборте должен быть оборудован поручнями, проходы для доступа на судно и с судна должны быть свободны, подтрапник с фальшборта должен быть надежно закреплен, иметь поручни с обеих сторон высотой не менее 1,2 метра и диаметром не менее 32 мм.

ПРИЛОЖЕНИЕ В COMSAR II

С 19 по 23 февраля 2007 г. в Лондоне проходила II сессия Подкомитета ИМО по радиосвязи, поиску, спасанию (COMSAR II).

Подкомитет рассмотрел вопросы:

- об образовании новых районов НАВАРЕА в Арктическом регионе;
- о рекомендациях по использованию «С» кодов в Международной службе распространения информации по безопасности на море (ИБМ) в системе Инмарсат (Safety NET);
- о включении в «GMDSS Master Plan» списка береговых радиостанций, ведущих наблюдение на частотах бедствия, отличных от частот бедствия ЦИВ;
- о пересмотре циркуляра COM/Circ.108 (Эксплуатационные процедуры передачи сигнала бедствия в ГМССБ);
- пересмотр эксплуатационных стандартов для радиолокационных маяков-ответчиков (SART), с целью внедрения нового типа на основе использования AIS технологии; разработка эксплуатационных требований к AIS-SART; разработка соответствующих поправок к главам III и IV Конвенции СОЛАС;

description of each item and its disposition in the vessel after loading is contained in the ship's stowage plan.

48. **Tare weight** — The weight of a container and packing materials without the weight of the goods it contains.

49. **Tariff** — A document issued by carriers or conferences that establish all rules, rates, and charges for the movement of goods.

50. **TEU (20-foot-equivalent unit)** — Commonly describes a 20-foot container.

51. **Terminal handling charges** — An ancillary charge on some ocean freight shipments to cover the cost of moving the container from the container yard to ocean vessel.

52. **Tramp steamer** — A ship not operating on regular routes or schedules.

53. **TVA (time volume agreement)** — A contract between a carrier and shipper that usually specifies the movement of a certain number of containers over a period of time, usually 12 months.

54. **U.S. flag vessel** — A merchant ship under U.S. registry.

55. **Validated export license** — A required document issued by the U.S. Government authorizing the export of specific commodities. This license is for a specific transaction or time period in which the exporting is to take place.

56. **Drafts** — A draft (or bill of exchange) is a written order by one party directing a second party to pay to the order of a third party. Drafts are a negotiable instrument, easily transferable from one party to another. There are two types of drafts: sight drafts and time drafts.

57. **Sight Drafts** — In the case of a sight draft, once the goods have been shipped, the seller signs the original bill of lading and delivers it to the bank along with the sight draft, invoices, and other supporting documents required by the buyer and destination country, to be forwarded to the buyer's bank. The buyer's bank then notifies the buyer that it has received the documents. When the buyer pays the sight draft, the bank releases the bill of lading, passing title of the goods to the buyer.

58. **Time Drafts** — A time draft requires payment within a certain time after the buyer accepts the draft and receives the goods. By signing and writing "accepted" on the draft, the buyer is expected to pay within the stated time period. A buyer can delay payment by delaying acceptance of the draft or refusing to pay at maturity. In most countries, an accepted time draft is stronger evidence of debt than an unpaid invoice.

59. **Open Account** — Under an open account, collection of payment is the same as in cash in advance, wire transfer, or check. The difference is in the timing of collection. The exporter bills the buyer, who is expected to



pay under agreed terms at a future date. Open account is a low-risk method of payment for the buyer and many large companies will only buy on open account. Due to the high risk involved for the seller, the seller must be confident that the buyer is well established, has a long and favorable payment record, has good credit, and is legally able to convert currency into U.S. dollars. Collection on delinquent payments under open account is difficult and costly due to the lack of documents and banking channels.

60. **Mixed Methods** — The payment options discussed in this section are not mutually exclusive. It is possible, and frequently practiced, that a seller will use a combination of payment methods. For example: the seller may require 50 percent of the payment as cash in advance using a wire transfer and the remaining 50 percent documentary collections using a sight draft.

61. **Credit Card** — U.S. exporters who sell directly to the consumer may select credit cards as a viable method of payment. The rules governing credit card transactions differ from domestic use to international use. Exporters should check with their credit card company(s) for specific rules on international use of credit cards.

62. **Consignment** — Under consignment, the foreign distributor sells goods on behalf of the exporter. The exporter does not receive payment until the distributor sells the goods and transfers title of the goods. If the foreign distributor is unable to sell the goods, the exporter must pay for the return shipment. This method of payment is risky for the exporter.

63. **Countertrade and Barter** — Countertrade or barter may be necessary when selling to companies that cannot obtain convertible currency. In countertrade, the «buyer» agrees to undertake specified initiatives that compensate and benefit the «seller». Barter is the exchange of goods or services between two parties.

64. **Currency of Payment** — The simplest currency of payment for U.S. exporters is U.S. dollars. When quoting prices and requiring payment in U.S. dollars, exporters are placing the burden and risk of foreign currency conversion on the buyer. On the other hand, some U.S. exporters knowledgeable in foreign exchange find it profitable to accept payment in other currencies. If the shipment's value is large enough, say U.S. \$25,000 to \$50,000 or more, it may be possible to hedge against the foreign exchange risk. Experienced international bankers can offer advice on foreign exchange risks and offer suggestions on how to hedge against those risks.

65. **Alongside** — A phrase referring to the side of a ship. Goods to be delivered "alongside" are to be placed on the dock or barge within reach of the transport ship's tackle so that they can be loaded aboard the ship.

15) все его системы должны обеспечивать эффективное его функционирование в условиях вибрации, влажности и температурных колебаний, которые могут возникать на судне;

16) лебедка должна иметь тормоз или другое эффективное устройство, которое способно удерживать рабочую нагрузку в случае перерыва в подаче питания. Этот тормоз или другое устройство должны обеспечивать удержание рабочей нагрузки, когда используется и ручной привод;

17) рукоятка для управления вручную, должна быть так устроена, чтобы при ее использовании автоматически отключалось питание (иметь размыкатель питания);

18) для обеспечения равномерного наматывания лопарей на барабаны лебедки должно быть эффективное устройство;

19) подъемник должен иметь размыкатель питания при упоре площадки и перенапряжении его лопарей;

20) все органы управления подъемника должны включать аварийный выключатель питания и кроме него аварийный выключатель, до которого легко дотянуться человеку в подъемнике

21) органы управления должны иметь четкие надписи: «вверх», «стоп», «вниз» и движение подъемника должно этому соответствовать;

22) переносной подъемник должен быть оборудован блокировочным устройством, которое препятствует его работе, если он неправильно установлен;

23) два лопаря подъемника из гибкого стального троса с достаточной прочностью не должны ржаветь в соленой воде, должны быть надежно закреплены на барабанах лебедки и на трапе;

24) крепление лопарей должно выдерживать нагрузку, превышающую рабочую в 2,2 раза, а лопари должны быть на достаточном расстоянии друг от друга, чтобы не допустить скручивания трапа;

25) лопари должны иметь достаточную длину, обеспечивающие работу при любой возможной высоте надводного борта судна и при этом на барабанах должно оставаться не менее трех шлагов;

26) лопари должны быть так устроены, чтобы при разрыве одного из лопарей, трап или подъемная платформа оставались в горизонтальном положении;

27) запас прочности лопарей должен быть равный не менее 6-ти, а устройство для крепления лопарей к лебедке должно удерживать нагрузку, превышающую в 2,2 раза рабочую нагрузку, когда лопари полностью смотаны с барабана лебедки.

За установкой, испытанием и использованием подъемника должен быть закреплен ответственный офицер. Место подъемника должно



4) все работы по его техническому обслуживанию и ремонту должны регистрироваться в журнале технического обслуживания и ремонта подъемника лицом командного состава, ответственным за его техническое обслуживание и ремонт (Резолюция ИМО А.889(21));

5) конструкция подъемника должна выдерживать суммарную нагрузку, которая равна суммарному весу подъемного трапа или платформы и лопарей, когда подъемник находится в самом нижнем положении и весу максимального числа людей, для подъема которых он рассчитан (вес каждого человека принимается за 150 кг.);

6) на подъемнике должна быть четкая и постоянная маркировка с указанием максимального числа людей, которое разрешается поднимать;

7) все элементы подъемника должны иметь надлежащий запас прочности по материалу изготовления, способу изготовления и характеру выполняемой функции;

8) средние скорости подъема и спуска должны быть в пределах 15-21 м/мин при полной рабочей нагрузке лощманского подъемника;

9) лощманский подъемник должен осуществлять подъем, спуск и остановку, когда его нагрузка в 2,2 раза превышает рабочую нагрузку;

10) материалы всей конструкции должны удовлетворять условиям, в которых будет работать подъемник;

11) напряжение питания электрооборудования для подъемника не должно быть более 25 В.

12) сам подъемник должен включать:

- лебедку с механическим приводом;
- два отдельных лопаря;
- трап или платформу, состоящую из двух частей;
- жесткой верхней площадки для транспортировки людей

вверх или вниз;

• гибкой нижней части, состоящей из лощманского трапа небольшой длины, для подъема человека из лощманского катера или вспомогательного судна на жесткую верхнюю часть трапа и наоборот;

13) источник питания лебедок подъемника должен быть электрическим, гидравлическим или пневматическим, а в пневматической системе должна обеспечиваться избыточная подача воздуха и надежные устройства для контроля его качества

14) если суда, заняты перевозкой опасных, воспламеняющихся грузов, источник питания должен быть для судна безопасным;

66. **ARLC** — Automatic Revolving Letter of Credit. Automatically reinstated and guaranteed successively in the amount of each shipment for a pre-set schedule, as decided between buyer and seller.

67. **U.S. flag vessel** — A merchant ship under U.S. registry.

68. **Cabotage** — Refers to the required use of domestic carriers for shipments in USA coastal waters.

69. **Carrier** — The company that transports goods from one point to another, may be a ship, airline, trucking company, or railroad.

70. **AMVER** — Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System a worldwide voluntary system operated exclusively to support SAR and to make information available to all RCCs — Автоматизированная система для целей спасания торговых судов.

71. **ARCS** — Admiralty Raster Chart Service electronic raster charts produced by the United Kingdom Hydrographic Office.

72. **ARPA** — Automatic Radar Plotting Aid (CAPI — Средства автоматической радиолокационной прокладки).

73. **ASF** — Additional Secondary Factor corrections to be applied when plotting Loran C positions on charts, to take into account variations in the conductivity of the earth's surface over which the signals pass.

74. **ATA** — Automatic Tracking Aid electronic plotting device for radars.

75. **CES** — Coast Earth Station maritime name for an Inmarsat shore-based station linking ship earth stations with terrestrial communication networks.

76. **COLREGS** — Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended. 185.COSPAS-SARSAT - A satellite system designed to detect distress beacons transmitting on the frequency 406 MHz- Система связи, обеспечивающая прием оповещений о бедствии, использующая спутники на околополярных орбитах.

77. **DATUM** — A datum is a reference system for specifying positions on the earth's surface Each datum is associated with a particular reference spheroid that can be different in size, orientation and relative position from the spheroids associated with other horizontal datums Positions referred to different datums can differ by several hundred metres.

78. **DGPS** — Differential Global Positioning System (see GNSS).

79. **DOC** — Document of Compliance under the ISM Code.

80. **DSC** — Digital Selective Calling a technique using digital codes which enable a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations.

81. **EBL** — Electronic Bearing Line: a radar feature.

82. **ECDIS** — Electronic Chart Display and Information System.



83. **ECS** — Electronic Chart System.
84. **EGC** — Enhanced Group Call part of the Inmarsat system that complements the NAVTEX system to supply SafetyNET and similar information broadcast services.
85. **ENC** — Electronic Navigational Chart.
86. **EP** — Estimated Position.
87. **EPA** — Electronic Plotting Aid electronic plotting device for radars.
88. **EPIRB** — Emergency Position Indicating Radio Beacon a device that transmits distress alerting signals via satellites (406 MHz using COSPAS-SARSAT, 1 6 GHz using INMARSAT) and aircraft homing signals on 121.5 MHz.
89. **GLONASS** — Global Navigation Satellite System (see GNSS).
90. **GMDSS** — Global Maritime Distress and Safety System a global communications service based upon automated systems, both satellite and terrestrial, to provide distress alerting and promulgation of maritime safety information for mariners (глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности).
91. **GNSS** — Global Navigation Satellite System a worldwide position and time determination system that includes one or more satellite constellations and receivers (глобальная навигационная спутниковая система).
92. **GOC** — General Operator's Certificate a GMDSS radio operator's certificate for use on ships trading beyond GMDSS Sea Area A1.
93. **GPS** — Global Positioning System (see GNSS).
94. **HF** — High Frequency.
95. **IAMSAR** — International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual published jointly by ICAO and IMO (международное руководство авиационное и морское по спасанию на море).
96. **IBS** — Integrated Bridge System.
97. **ICAO** — International Civil Aviation Organization (Montreal based United Nations intergovernmental body).
98. **IHO** — International Hydrographic Organization (Monaco based intergovernmental body).
99. **IMO** — International Maritime Organization (London based United Nations intergovernmental body) — международная морская организация.
100. **INMARSAT** — International Mobile Satellite Organization (operator of a system of geostationary satellites for worldwide mobile communications services and which supports GMDSS) — международная организация морской спутниковой связи.

или другого равноценного материала по прочности, долговечности и удобству для захвата рукой, который защищен от воздействия солнечных лучей и удовлетворяет требованиям Администрации.

Штатные трапы, используемые совместно с лоцманскими трапами

Требования к данным трапам:

- 1) длина штатного трапа должна быть достаточной, чтобы угол его наклона не превышал 55 градусов;
- 2) нижняя площадка такого трапа должна быть горизонтальной;
- 3) промежуточные площадки, если они есть, должны быть самовыравнивающимися;
- 4) ступеньки и планки штатного трапа должны быть безопасны для опоры ног при его рабочих углах;
- 5) трап и площадка с обеих сторон должны быть оборудованы стойками и жесткими поручнями, а если используют леера, то последние должны быть хорошо обтянуты и закреплены;
- 6) пространство между поручнями или леером и тетивами трапа должны быть надежно загорожены;
- 7) лоцманский трап должен устанавливаться непосредственно у нижней площадки штатного трапа, а верхний конец возвышаться над нижней площадкой на 2 м;
- 8) если в нижней площадке имеется люк для доступа к лоцманскому трапу и выходу с него, просвет люка должен быть не менее 750 x 750 мм. В этом случае кормовая часть нижней площадки должна иметь ограждение, а лоцманский трап выступать над нижней площадкой до высоты поручня;
- 9) все штатные трапы с устройствами для крепления и подвески должны удовлетворять требованиям Администрации.

Механические лоцманские подъемники

Должны отвечать следующим требованиям:

- 1) из положения «стоя» у пульта управления, оператор должен иметь возможность непрерывно наблюдать за подъемником между его самым верхним и нижним рабочими положениями;
- 2) на судне должна быть одобренная Администрацией инструкция завода-изготовителя по его техническому обслуживанию и ремонту, которая включает журнал технического обслуживания и ремонта;
- 3) подъемник должен содержаться в технически исправном порядке и обслуживаться в соответствии с заводскими инструкциями;



ПРИЛОЖЕНИЕ Б УСТРОЙСТВО ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ЛОЦМАНА

Резолюция ИМО А.889(21) от 25.11.1999 г.

ИМО была принята рекомендация об устройствах для передачи лоцмана, изложенная в приложении к настоящей резолюции. Предлагается всем правительствам обратить внимание на эту рекомендацию, обеспечить, чтобы лоцманские трапы и механические подъемники отвечали требованиям, изложенным в приложении к настоящей резолюции.

Приложение. Рекомендации об устройствах для передачи лоцмана

Лоцманские трапы

1. Рымы, скобы и крепежные тросы должны быть такими же прочными, как и тетивы трапа.

2. Ступеньки (балясины) лоцманского трапа должны отвечать следующим требованиям:

- древесина твердых пород должна быть из цельных брусков без сучков;
- ступени сделанные из других материалов должны иметь равноценную прочность, жесткость, долговечность, согласно требованиям Администрации;
- четыре нижних ступеньки могут быть сделаны из резины с достаточной прочностью и жесткости либо из другого материала;
- все ступеньки должны иметь надежную, нескользкую поверхность;
- длина ступенек не менее 400 мм между тетивами, шириной 115 мм и толщиной 25 мм без учета любого покрытия, предотвращающего скольжение или пазов;
- ступеньки должны быть на одинаковом расстоянии друг от друга не менее 300 мм или не более 380 мм;
- балясины должны быть закреплены так, чтобы сохранять горизонтальное положение;
- лоцманские трапа, имеющие более пяти ступенек, должны иметь распорки длиной не менее 1,8 метра, расположенные на таком расстоянии друг от друга, чтобы предотвратить скручивание трапа;
- самая нижняя распорка должна быть установлена на пятой ступеньке снизу, а между двумя соседними распорками должна быть не более девяти ступенек.

3. Тетивы с каждой стороны лоцманского трапа должны быть два троса без покрытия диаметром не менее 18 мм, цельными, без соединений ниже верхней ступеньки, выполненные из манильского троса

101. **ISF** — International Shipping Federation — global maritime employers' organization.

102. **ISM Code** — International Safety Management Code (МКУБ — международный кодекс управления безопасностью).

103. **ITU** — International Telecommunication Union (Geneva based United Nations intergovernmental body).

104. **LL** — International Convention on Load Lines, 1966, as amended.

105. **ISA** — Life Saving Appliance(s).

106. **MARPOL** — International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978, as amended.

107. **MERSAR** — Merchant Ship Search and Rescue Manual published by IMO.

108. **MF** — Medium Frequency.

109. **MMSI** — Maritime Mobile Service Identity — 9-digit ITU identification number allocated to ships operating DSC.

110. **MOB** — Man Overboard.

111. **MSI** — Maritime Safety Information: navigational and meteorological warnings, forecasts and other urgent safety related messages broadcast to ships.

112. **NAVAREA** — One of 16 areas into which the world's oceans have been divided for the dissemination of long-range navigational and meteorological warnings under the WNWNS.

113. **NAVTEX** — Telegraphy system for broadcasting marine weather forecasts, navigational warnings, SAR alerts and other warnings and urgent information to ships in coastal waters (up to 400 nautical miles) under the WNWNS.

114. **NBDP** — Narrow-Band Direct Printing telegraphy used for radiotelex and NAVTEX.

115. **NOAA** — National Oceanic & Atmospheric Administration United States producer of electronic raster charts.

116. **OMBO** — One Man Bridge Operations when a sole OOW maintains a navigational watch on the bridge without the support of additional personnel, other than a helmsman engaged in steering.

117. **OOW** — Officer of the Watch.

118. **RCDS** — Raster Chart Display System.

119. **RCC** — Rescue Co-ordination Centre a unit responsible for promoting the efficient organization of SAR services and for co-ordinating the conduct of SAR operations within a SAR region.

120. **RENC** — Regional Electronic Navigational Chart.



121. **RNC** — Raster Navigational Chart.
122. **ROC** — Restricted Operator's Certificate a GMDSS radio operator's certificate for use on ships trading only in GMDSS Sea Area A1.
123. **R/T** — Radio Telephony.
124. **S-57 Edition 3** — IHO's latest transfer standard for digital hydrographic data for use with ECDIS.
125. **Safety NET** — INMARSAT service for promulgating MSI to ships on the high seas, it includes shore-to-ship relays of distress alerts and communications for SAR co-ordination.
126. **SAR** — Search and Rescue/International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.
127. **SART** — Search and Rescue Transponder a portable radar transponder for use in survival craft, which transmits homing signals in the 9 GHz band.
128. **SENC** — System Electronic Navigational Chart a database that comprises ENC data, ENC updates and other data added by the mariner that is accessed by, and displayed on, the ECDIS.
129. **SES** — Ship Earth Station shipborne satellite communication station, used for exchanging messages with shore subscribers and ships.
130. **SMCP** — Standard Marine Communication Phrases an updated version of SMNV that includes phrases that have been developed to cover the most important safety-related fields of verbal communications.
131. **SMNV** — Standard Marine Navigational Vocabulary adopted by IMO for communications on board ship as well as for those between ship and shore.
132. **SMS** — Safety Management System under the ISM Code.
133. **SOLAS** — International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.
134. **SOPEP** — Shipboard Oil Pollution Emergency Plan.
135. **STCW** — International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended.
136. **STCW Code** — Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code, appended to the STCW Convention.
137. **TMC** — Transmitting Magnetic Compass.
138. **UMS** — Unmanned Machinery Space.
139. **VRM** — Variable Range Marker a radar feature.
140. **VTS** — Vessel Traffic Services.
141. **WEND** — World Electronic Navigational Chart Database.
142. **WGS84** — World Geodetic System 1984 datum.
143. **WMO** — World Meteorological Organization Geneva based United Nations intergovernmental body.

23. Свидетельство об управлении безопасностью и копия Документа о соответствии.
24. Свидетельство о прочности корпуса судна и о машинных установках, выданные данным классификационным обществом. Требуются только в случае, если судно сохраняет свой класс в классификационном обществе.
25. Подшивки актов освидетельствования (в случае навалочных судов или нефтяных танкеров в соответствии с резолюцией А.744(18)).
26. В отношении пассажирских судов РО-РО информация об оттошении А / Атах.
27. Документ о разрешении на перевозку зерна.
28. Свидетельство о безопасности судна специального назначения.
29. Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна и разрешение на эксплуатацию высокоскоростного судна.
30. Свидетельство о безопасности морской передвижной буровой установки.
31. В отношении нефтяных танкеров — данные системы автоматического замера, регистрации и управления за последний балластный рейс.
32. Расписание по тревогам, схема противопожарной защиты и схема по борьбе за живучесть.
33. Судовой вахтенный журнал, содержащий записи об испытаниях и учениях и журнал для записей проверок и технического обслуживания спасательных средств и устройств.
34. Руководство по методам и устройствам (танкеры-химовозы).
35. Наставление по креплению груза.
36. Свидетельство о регистрации или иной документ о национальности судна.
37. План управления ликвидацией мусора.
38. Журнал операций с мусором.
39. Буклет навалочного судна (правило 7 главы VI Конвенции СОЛАС).
40. Доклады о предыдущих проверках в рамках контроля судов государством порта.



ПРИЛОЖЕНИЕ А
ПЕРЕЧЕНЬ СВИДЕТЕЛЬСТВ И ДОКУМЕНТОВ, КОТОРЫЕ
ДОЛЖНЫ ПРЕДЪЯВЛЯТЬСЯ ВО ВРЕМЯ ПРОВЕРОК ИКГП,
СОГЛАСНО РЕЗОЛЮЦИИ ИМО А.787(19)

1. Международное мерительное свидетельство 1969 года.
2. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции.
3. Свидетельство о безопасности пассажирского судна.
4. Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.
5. Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.
6. Свидетельство об изъятии.
7. Свидетельство о безопасности грузового судна.
8. Документ о соответствии — ДОС (Правило 11-2/54 Конвенции СОЛАС 1974г).
9. Специальный перечень или манифест опасных грузов или подробный план размещения груза.
10. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом или Свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом, в зависимости от случая.
11. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом, в зависимости от случая.
12. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.
13. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.
14. Международное свидетельство о грузовой марке (1966 года).
15. Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки.
16. Части I и II Журнала нефтяных операций.
17. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.
18. Журнал грузовых операций.
19. Документ о минимальном безопасном составе экипажа судна.
20. Профессиональные стандартные дипломы.
21. Медицинские свидетельства (см. Конвенцию 3 73 MOT).
22. Информация об остойчивости.

144. **WWNWS** — World-Wide Navigational Warning Service established by IMO in collaboration with IHO for the dissemination of navigational warnings to ships.

145. **WWRNS** — World-Wide Radio Navigation System terrestrial and satellite radio-navigation systems that have been accepted by IMO as capable of providing adequate position information to an unlimited number of ships.

146. **XTE** — Cross Track Error.

147. **Сторона** — означает государство, для которого Конвенция вступила в силу.

148. **Администрация** — правительство Стороны, под флагом которой судно имеет право плавания.

149. **Диплом** — действительный документ, выданный Администрацией или по её уполномочию, либо признаваемый Администрацией и дающий право его владельцу на занятие должности, указанной в этом документе или разрешенной национальными правилами.

150. **Владелец диплома** — лицо, которое на законных основаниях владеет дипломом.

151. **Организация** — Международная морская организация (ИМО).

152. **Генеральный секретарь** — Генеральный секретарь Организации.

153. **Морское судно** — иное судно, чем те, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости, либо в районах действия портовых правил.

154. **Рыболовное судно** — судно, используемое для промысла живых ресурсов моря (рыбы, китов, морского зверя и т.д.).

155. **Регламент радиосвязи** — Регламент радиосвязи, который является приложением или рассматривается как приложение к самой последней действующей Международной конвенции электросвязи.

156. **Требование к компетентности** — уровень профессиональной подготовки, который необходимо иметь для надлежащего выполнения функций на судне в соответствии с международными согласованными критериями, указанных в них и включает предписанные стандарты или уровни знаний, понимания и продемонстрированных навыков.

157. **Уровень управления** — уровень ответственности, связанный с:

158. а) работой в качестве капитана, старпома, старшего механика или второго механика на морском судне;



159. б) обеспечением того, что все функции и в пределах обозначенной области ответственности, выполнялись должным образом.

160. **Уровень эксплуатации** — уровень ответственности, связанный с:

161. а) работой в должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика, механика судов с периодически безвахтенно обслуживаемыми машинными помещениями, либо радиооператора на морском судне;

162. б) поддержанием непосредственного контроля за выполнением всех функций в пределах обозначенной области ответственности, в соответствии с надлежащими процедурами и под контролем лица, работающего на уровне управления в данной области ответственности.

163. **Вспомогательный уровень** — уровень ответственности, связанный с выполнением назначенных задач, обязанностей или ответственности на морском судне под контролем лица, работающего на уровне эксплуатации или управления.

164. **Критерии для оценки** — записи в колонке 4 таблицы «Спецификация по минимальным требованиям к компетентности» части А Конвенции ПДНВ 78/95 и Кодекса ПДНВ-95 и помогающие экзаменатору определить, может ли кандидат выполнять соответствующие задачи, обязанности и нести ответственность.

165. **Независимая оценка** — оценка, даваемая соответствующим образом квалифицированными лицами, независимыми от, или посторонними для оцениваемых должности или деятельности, с целью удостовериться в том, что внутренними административными и эксплуатационными процедурами на всех уровнях осуществляется руководство, они организованы, выполняются и контролируются таким образом, чтобы обеспечить их соответствие цели и содействовать достижению поставленных задач.

166. **Аварии** — случаи, влекущие за собой ущерб или угрозу жизни, окружающей среде, судну или грузу.

167. **Компания** — владелец судна или другой любой организации, 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 в обязанности и ответственность, возложенные на компанию этими правилами.

168. **Контракт** — согласованные и оформленные требования между поставщиком и заказчиком.

12. Снопков В.И. Управление судном / В.И. Снопков. — М.: Транспорт, 2001. — 359 с.

13. Общие и специальные правила перевозки грузов: в 2 ч. Ч.2. Специальные правила — М.: Мортехинформреклама, 1988. — 392 с.

14. Жуков Е.И. Технология морских перевозок / Е.И. Жуков, И.Н. Письменный. — М.: Транспорт, 1990. — 328 с.

15. Снопков В.И. Безопасность мореплавания / В.И. Снопков. — СПб.: Мир и Семья, 2004. — 247 с.



БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Международная конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 г. с изменениями и дополнениями (конвенция СОЛАС-74). Международная Морская Организация. — СПб.: ЦНИИМФ, 1995. — 420 с.
2. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками 1995 года (конвенция ПДНВ78/95) и кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (кодекс ПДНВ). Международная Морская Организация. — Лондон, 1998.
3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года с поправками 1978 года (конвенция МАРПОЛ-73/78). Международная Морская Организация. — Лондон, 1978. — 364 с.
4. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения 1993 года (кодекс МКУБ-93). Международная Морская Организация. — Лондон, 1998.
5. Учебное пособие для плавсостава: Международный кодекс по охране судов и портовых средств (кодекс ОСПС) / И.И. Пупенко и др. — Одесса: Минтранс Украины, 2004. — 62 с.
6. Солас-74 в вопросах и ответах. Российский морской регистр судоходства. Отделение Морского института Великобритании в Украине. Ассоциация морских капитанов Одессы / А.С. Позолотин, В.Г. Торский, В.И. Любченко. — Одесса: Астропринт, 2002. — 148 с.
7. Международные конвенции ИМО в вопросах и ответах. IMO International Conventions in questions and answers / Е.М. Мелентьева и др. — Одесса: Латстар, 2000. — 104 с. на англ. языке.
6. Нунупаров С.М. Предотвращение загрязнения моря с судов: Учебное пособие для вузов / С.М. Нунупаров. — М.: Транспорт, 1995. — 287 с.
7. Снопков В.И. Технология перевозки грузов морем / В.И. Снопков. — СПб.: Мир и Семья, 2005. — 560 с.
8. Capt.B.Vranic, Master mariner. Handling of Refrigerated Cargoes, 2nd edition, Kostrena, 2004.
9. Белоусов Л.Н. Технология морских перевозок грузов / Л.Н. Белоусов, Я.Г. Корхов. — М.: Транспорт, 1992. — 320 с.
10. Руководство по осуществлению государственного контроля за предотвращением загрязнения моря с судов. КНД 31 Минтранспорта Украины. — Одесса: ЮжНИИМФ, 2004. — 46 с.
11. Горшков Г.С. Предотвращение загрязнения морской среды. Справочник / Г.С. Горшков, Г.М. Мелков. — М.: Воениздат, 1989. — 288 с.

169. **Опасные операции на борту судна** — операции, ошибка при выполнении которых может немедленно привести к аварии или ситуации, угрожающей жизни людей, окружающей среде и судну.
170. **Назначенное лицо** — лицо, квалифицированное и имеющее опыт в вопросах управления судном по безопасности и предотвращению загрязнений и полностью сведущий с политикой компании в области безопасности и защиты окружающей среды от загрязнения, имеющее прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления.
171. **Документ** — документ, объясняющий политику, руководство, инструкции, объяснения и данные в письменном виде или на диске.
172. **Документ о соответствии** — документ, выданный Администрацией флага государства или организацией, признанной ею, компаниям, результаты аудиторских проверок которых показали, что они соответствуют требованиям Конвенции ПДНВ.
173. **Обнаружение** — как наблюдение, относится к системе качества и аудиторскому процессу.
174. **Опасные ситуации** — ситуации, которые могли бы привести к аварии, если бы они имели дальнейшее развитие.
175. **МКУБ** — Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.
176. **Несоответствие** — ситуация, которая выявила фактическое невыполнение определенных требований.
177. **Объективное свидетельство** — информация, которую можно считать правдой, основанной на фактах, полученных путем осмотра, измерения, испытания или другими средствами.
178. **Заклучение проверки** — изложение фактов аудиторской проверки, доказанных объективными свидетельствами.
179. **Продукт** — результат деятельности или процесса.
180. **Покупатель** — получатель или потребитель продукта или услуг от другой организации или индивидуального лица за плату. Покупатели обычно относятся к потребителям. Потребителем может быть отдельное лицо или компания.
181. **Протокол** — специальный тип документа, который содержит данные или информацию, сведения о выполненной деятельности.
182. **Система управления безопасностью (СУБ)** — официальная структура, целью которой является обеспечение условий, деятельности и задач, как на берегу, так и на борту судна, влияющих на безопасность и защиту окружающей среды — запланированы, организованы, проводятся и проверяются в соответствии с юридическими требо-



ваниями и требованиями компании. Она должна включать аварийный план и аварийную готовность, как на берегу, так и на борту.

183. **Проверка руководства безопасностью** — систематическая и независимая проверка для определения соответствия СУБ деятельности и соотнесенных результатов с запланированными мерами и внедряются ли эти меры эффективно и удобны ли для достижения целей.

184. **Свидетельство управления безопасностью** — выдается судну Администрацией или организацией, признанной ею, показывает, что Компания и её система управления судами работает в соответствии с одобренной СУБ.

185. **Руководство по управлению безопасностью** — документ, содержащий политику Компании, цели, описание СУБ и все организационные границы и ответственность.

186. **Судно** — любое плавучее средство для передвижения по воде.

187. **Специальные операции на борту судна** — операции, при выполнении которых необходимо быть предельно осторожными, чтобы снизить риск несчастного случая или возникновения опасной ситуации.

188. **Проверка** — определить и подтвердить, что деятельность и управление в соответствии с определенными требованиями.

189. **COLREG** – Конвенция о международных правилах предотвращения столкновения судов в море, 1972 (КОЛРЕГ-72).

190. **COW** — система мойки сырой нефтью.

191. **GOC** — общий диплом оператора ГМССБ.

192. **LL** — Международная конвенция о грузовой марке, 1966 (ILL-66) (LL-Приложение 1.Правило 13).

193. **MO** — Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.

194. **IN** — промежуточное освидетельствование.

195. **M** — обязательное ежегодное освидетельствование.

196. **MARPOL** — Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 г., измененная протоколом 1978 (МАРПОЛ-73/78).

197. **MSB** — главный распределительный щит.

198. **MN** — Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

199. **ODME** — система контроля и управления сбросом нефтесодержащих вод.

200. **LLA** — периодическая проверка грузовой марки.

3. РД 31.04.22-85 — «Программа испытаний систем автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефтесодержащих балластных и промывочных водонефтеналивных судов».

4. РД 31.06.01-79 — «Инструкция по сбору, удалению и обезвреживанию мусора морских портов».

5. РД 31.04.17-94 — «Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей и живых ресурсов моря, и их смесями, производимых на судах и других плавучих средствах».

6. Правила морской перевозки опасных грузов (5М), МОПОГ, ЦРИА «Морфлот», 1977 г.

7. ГОСТ 14192-77 — «Маркировка грузов».

8. РД 31.04.23-94 — «Наставление по предотвращению загрязнения с судов».

Вопросы для обсуждения

1. Охарактеризуйте основные Резолюции ИМО по предотвращению загрязнения морской среды с судов.

2. Перечислите основные Резолюции ИМО по предотвращению загрязнения нефтью.

3. Охарактеризуйте основные Резолюции ИМО по предотвращению загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом.

4. Перечислите основные Резолюции ИМО по предотвращению загрязнения опасными веществами, перевозимыми в упакованном виде.

5. Охарактеризуйте основные Резолюции ИМО по предотвращению загрязнения сточными водами.

6. Перечислите основные Резолюции ИМО по предотвращению загрязнения мусором.

7. Охарактеризуйте основные Резолюции ИМО для береговых сооружений для приема судовых отходов.

8. Перечислите основные Резолюции ИМО по ликвидации загрязнений морской среды.

9. Охарактеризуйте основные Резолюции ИМО по предотвращению загрязнения моря.

10. Перечислите основные Документы ИМО по охране морской среды.



33. Документы ИМО по охране морской среды

Номер публикации приведен по каталогу 1993 г.

1. Руководство по предотвращению нефтяных загрязнений:
 - раздел I Предотвращение, ИМО 630 Е;
 - раздел II Аварийное планирование, ИМО 633Е;
 - раздел III Спасание;
 - раздел IV Борьба с разливами.
2. Руководство по инспекции (Приложение I Марпол 73/78, ИМО 526Е).
3. Руководство по портовым приемным сооружениям (ИМО 580, 582, 520Е).
4. Контроль судов и сбросов, ИМО 601 Е.
5. Нефтеводяные сепараторы и измерительное оборудование, ИМО 608 Е.
6. Система мойки сырой нефтью, ИМО 617 Е.
7. Система инертных газов, ИМО 860 Е.
8. Танки, выделяемые для чистого балласта, ИМО 619 Е.
9. Международная конвенция по вмешательству в открытом море при нефтяных загрязнениях, ИМО 402Е.
10. Руководство по контролю за загрязнением жидкими вредными веществами перевозимыми наливом, 1986 г. ИМО 514 Р.
11. Рекомендации о сообщениях об инцидентах с опасными химическими веществами согласно Марпол 73/78 1990 г. ИМО 516 Е.
12. Международный морской код опасных грузов (IMDG Code) 1992 г., ИМО 200Е, с дополнением 1992 г., ИМО 210.
13. Кодекс безопасных действий для грузов, перевозимых навалом (BC код) 1991г., ИМО 260 Е.
14. ИМО/ИЛО. Руководство по укладке грузов в грузовые контейнеры или в съемные танки 1990 г., ИМО 284 Е.
15. Кодекс безопасных действий по укладке и креплению груза, ИМО 292 Е.
16. Международный кодекс постройки и образования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, ИМО 100 Е, ИМО 102 Р.

34. Перечень РД и правил по охране морской среды

1. РД 31.04.16-87 — «Порядок и условия сдачи и приемки смывок химических грузов, перевозимых наливом».
2. РД 31.04.20-88 — «Нефтяное сепарационное оборудование, системы контроля за сбросом льяльных вод и сигнализаторы. Программа испытаний на судах».

201. **P and A** — Руководство по методам и устройствам сброса вредных веществ.
202. **QTS** — детальное освидетельствование один раз в пять лет.
203. **REC** — Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.
204. **SLS** — Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 г. (СОЛАС-74).
205. **ES** — существующие суда, построенные до 1 сентября 1984 г. (81 поправки).
206. **NS** — новые суда, построенные на или после 1 сентября 1984 г. (81 поправки).
207. **ES** — существующие суда, построенные до 1 июля 1986 г. (83 поправки).
208. **NS** — новые суда, построенные на или после 1 июля 1986 г. (83 поправки).
209. **ES** — существующие суда, построенные до 1 февраля 1992 г. (88 поправки).
210. **NS** — новые суда, построенные на или после 1 февраля 1992 г. (88 поправки).
211. **STCW** — Международная конвенция по стандартам подготовки, дипломирования и несения вахты для моряков, 1978 г. (STCW-78).
212. **ILO** — Международная организация труда (МОТ).
213. **Береговые сооружения** — комплекс оборудования и систем, постоянно расположенные или соединенные с причалом и предназначенные для перекачки нефти, погрузки и разгрузки танкеров, приема грязного балласта и остатков нефти и для бункеровки.
214. **Ближайший берег** — исходная линия, от которой, согласно международному праву.
215. **Бытовые отходы** — все виды пищевых отходов и отходы, образуемые в жилых помещениях на борту судна.
216. **Взлив** — высота столба жидкости, заполняющей ёмкость. Измеряется по вертикали в единицах длины от днища до поверхности жидкости.
217. **Вредное вещество** — любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить ущерб живым ресурсам, морской фауне и флоре, ухудшить условия отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря.



218. **Второй пояс санитарной охраны** — примыкающая к первому поясу зоны санитарной охраны полоса водной акватории, ограниченная в сторону моря границей территориальных вод.

219. **Грузовые остатки** — небольшие остатки любого материала, составляющие судовой груз, который не может разместиться в должных грузовых трюмах (избыток груза и мусор) или который остается в грузовых трюмах и в любых других местах после завершения разгрузочных работ (остаток после разгрузки и мусор).

220. **Грязный балласт** — нефтеводная смесь, которая образуется в неочищенных от нефти судовых танках после приема в них водяного балласта.

221. **Жидкое топливо** — любая нефть (нефтепродукт), используемая в качестве топлива для собственной энергетической установки судна.

222. **Загрязненная ветошь** — ветошь, которая пропитана веществом, определяемым в приложении, как вредное вещество.

223. **Изолированный балласт** — вода, принятая в качестве балласта в танк, который полностью отделен от грузовой системы и системы жидкого топлива и специально предназначен только для балласта или для балласта и перевозки грузов, не являющихся нефтью или другими вредными для окружающей среды веществами.

224. **Коли-индекс** — количественный показатель фекального загрязнения воды или пищевых продуктов. Определяется числом микробов- нормальных обитателей кишечника человека в 1 литре или 1 кг субстрата.

225. **МАРПОЛ-73/78** — Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., исправленная Протоколом 1978 г. к ней (с учетом поправок ИМО по состоянию на 01.10.93 г.).

226. **Мгновенная интенсивность сброса нефти** — интенсивность сброса нефти в литрах в час в данный момент, деленная на скорость судна в узлах в этот же момент.

227. **Мойка сырой нефтью** — машинная мойка грузовых танков с использованием в качестве моющего вещества сырой нефти.

228. **МОПОГ** — Правила морской перевозки опасных грузов (5М).

229. **Мусор** — все виды пищевых и бытовых отходов (исключая свежую рыбу и её остатков), пластмасс, отходов, связанных с грузом, отходов, образующихся при техническом обслуживании, эксплуатационных отходов, промасленной ветоши, остатков груза, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением вредных ве-

13) МЕРС/Circ.206 — Руководство по оказанию международной помощи в борьбе с загрязнением моря в чрезвычайных ситуациях — 10.05.88;

14) МЕРС/Circ.256 — Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью — 10.04.92;

15) МЕРС/Circ.291 — Руководство Конвенции БЗНС 1990 г. по международной помощи — 24.02.94;

16) МЕРС/Circ.306-Консультативный вариант-Система реагирования на возникновение чрезвычайных ситуаций в порту (имплементация Конвенции БЗНС)-25.10.95

17) МЕРС/Circ.310 — Руководство по структуре интегрированной системы аварийного планирования на случай, каких либо происшествий на борту судна (то же MSC/Circ.760) — 06.06.96;

18) А.719(17) — Предотвращение загрязнения воздушной среды с судов — 06.11.91;

19) МЕРС.82(43) — Руководство по мониторингу мирового среднего показателя содержания серы в остаточном жидком топливе, поставляемом для использования на судах — 01.07.99.

32. Предотвращение загрязнения моря

Основные конвенции по охране морской среды.

1. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973г., измененная Протоколом 1978 (Марпол 73/78) с поправками 1992 г.

2. Международная конвенция о вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г., Протокол к ней 1973 г. и Исправления 1991 г.

3. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., Протокол к ней от 1969 г. и исправления в Протоколах от 1984 и 1992 г.

4. Международная конвенция об учреждении международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г., Протокол к ней от 1976 г. и исправления в Протоколах от 1984 и 1992 г.

5. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.

6. Международная конвенция по борьбе с нефтяными загрязнениями, оповещении и сотрудничестве 1990 г.

7. Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря, 1992 г.

8. Конвенция по защите морской среды Черного моря, апрель 1992 г.



15) МЕРС Circ.177 — Вопросник по приемным сооружениям в портах для нефтяных отходов с судов — 01.10.86;

16) МЕРС Circ.182 — Вопросник по сооружениям в портах для приема отходов воды, содержащей ВЖВ, с судов, перевозящих химикалии наливом — 17.03.87;

17) МЕРС Circ.232 — Образец свидетельства о приемке отходов с судов — сообщение Испании — 20.07.90;

18) МЕРС Circ.214 — Создание и финансирование механизмов для организации и эксплуатации приемных сооружений — 10.07.96;

19) МЕРС.3/Circ. — Приемные сооружения в портах для нефтяных отходов с судов — 20.06.97;

20) МЕРС.4/Circ.3 — Сооружения в портах для приема остатков ВЖВ с судов, перевозящих химикалии наливом — 12.03.98.

31. Ликвидация загрязнений морской среды

1) А.148(VI) — Национальные мероприятия по ликвидации значительных количеств разлитой нефти — 16.11.68;

2) А.149(VI) — Региональное сотрудничество в ликвидации значительных количеств разлившейся нефти — 26.11.68;

3) А.448(XI) — Региональные мероприятия по борьбе с серьезными случаями загрязнения или угрозы загрязнения моря — 15.11.79;

4) А.587(XIV) — Мероприятия по борьбе с серьезными случаями загрязнения или угрозы загрязнения моря — 20.11.85;

5) А.625(XV) — Мероприятия по ввозу и таможенной очистке средств, предназначенных для борьбы с загрязнением моря в аварийных ситуациях — 19.11.87;

6) А.674(XVI) — Международное сотрудничество в обеспечении готовности в случаях загрязнения нефтью и действиях по борьбе с ним — 19.10.89;

7) МЕРС.12(18) — Региональные мероприятия по борьбе со значительными случаями загрязнения моря — 24.03.83;

8) МЕРС.54(32) — Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью — 20.11.74;

9) МЕРС/Circ.23 — Материалы для судов по борьбе с разливом нефти — 21.07.75;

10) МЕРС/Circ.122 — Руководство по международным аварийным планам борьбы с разливами нефти в море — 14.02.84;

11) МЕРС/Circ.162- Облегчение оказания международной помощи в случае серьезного загрязнения моря- 27.02.86

12) МЕРС/Circ.173 — Вопросник по международной помощи в случае серьезного загрязнения моря — 29.08.86;

ществ, определение и перечень которых приведены в главах 17 или 18 Международного кодекса по химовозам.

230. **Нефтеочистное оборудование** — оборудование, предназначенное для разделения нефти и воды в нефтеводяной смеси, является общим наименованием для такого оборудования любого вида, включая оборудование для нефтеводяной сепарации и оборудование для фильтрации нефти.

231. **Нефтесодержащая смесь** — смесь с любым содержанием нефти.

232. **Нефтяной осадок** — часть нефти, которая не поддается обычной откачке или мойке и требует особых приемов или приспособлений для её удаления с судна.

233. **Нефть** — нефть в любом виде, включая сырую нефть, нефтесодержащие осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами, которые подпадают под действие положений Приложение II к МАРПОЛ-73/78), а также включает, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в Дополнении I к Приложению 1 МАРПОЛ-73/78.

234. **Нефтяной танкер** — судно, сконструированное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, и включает комбинированные грузовые суда и любой «танкер-химовоз», определение которому дано в Приложении II к МАРПОЛ-73/78, если они перевозят в качестве груза или части груза нефть наливом.

235. **Новое судно** — новое судно и новый нефтяной танкер, характеризующийся отличиями, оговоренными в особых правилах. Смотри Правило 1 (7) и (27) Приложения I и Правило 1 (1) Приложения IV МАРПОЛ-73/78.

236. **Оборудование для нефтеводяной сепарации** — оборудование, спроектированное и построенное для производства стока с нефтесодержанием менее 100 млн. — 1. Оно может представлять собой или включать в себя сепаратор, фильтр, коалесцирующее устройство и др. или их комбинацию.

237. **Оборудование для фильтрации нефти** — оборудование, спроектированное и построенное для производства стока с нефтесодержанием менее 15 млн. — 1. Оно может представлять собой или включать в себя фильтр, сепаратор, коалесцирующее устройство и др. или их комбинацию.

238. **Особый район** — морской район, где по признанным причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике его судоходства, необходимо принятие особых обя-



зательных методов предотвращения загрязнения моря нефтью, другими вредными веществами и мусором. Особыми районами являются районы, перечисленные в Правиле 10 Приложения 1, Правиле 1 (7, 8, 9) Приложения 11 и Правиле 1 Приложения V МАРПОЛ-73/78.

239. **Ответственное лицо (лица)** — лицо (лица) отвечающие, за проведение работ на судне и отвечающие за проведение работ на берегу.

240. **Открытое море** — акватория Мирового океана за пределами внутренних и территориальных вод государств.

241. **Отстойный танк** — любой танк, специально предназначенный для сбора и отстоя остатков из танков, промывочной воды и других нефтесодержащих смесей.

242. **Отходы** — бесполезное, ненужное или излишнее вещество, которое должно быть удалено с судна.

243. **Отходы, связанные с грузом** — все материалы, которые становятся отходами в результате использования на борту судна для хранения и обработки груза. Отходы, связанные с грузом, включают, но не ограничиваются этим, сепарационные материалы, поддоны, обшивочные и упаковочные материалы, фанера, бумага, картон, проволока и стальная обвязка.

244. **Отходя, связанные с техническим обслуживанием** — материалы, собираемые в машинном отделении и палубном пространстве в процессе обслуживания и эксплуатации судна, такие как копоть, машинные осадки, соскобленная краска, палубный сор, обтирочные отходы, ветошь и т.д.

245. **Первый пояс санитарной охраны** — полоса водной акватории от района водопользования, шириной в сторону моря 5 миль.

246. **Пищевые отходы** — любые испорченные или неиспорченные пищевые продукты, такие как фрукты, овощи, молочные продукты, птица, мясные продукты, пищевые остатки, частицы пищевых продуктов, а также все другие материалы, загрязненные такими отходами и образуемые на борту судов, главным образом на камбузе и в местах приема пищи.

247. **Пластмасса** — твердый материал, который содержит в качестве важного ингредиента один синтетический органический высокомолекулярный полимер или более и который образуется (получает определенную форму) во время изготовления полимера.

248. **Приемное сооружение** — сооружение береговое, плавучее или их сочетание в единой технологической системе, предназначенное для приема с судов вредных веществ или содержащих такие вещества смесей, которые могут накапливаться на судах в процессе их нормаль-

10) МЕРС.76(40) — Стандартные технические требования к судовым инсенераторам — 25.09.97;

11) МЕРС/С 255 — Журналы записи операций с мусором на китайских судах, совершающих международные рейсы — 12.03.93;

12) МЕРС/С 317 — Руководство по разработке планов управления ликвидацией мусора — 10.07.96.

30. Береговые сооружения для приема судовых отходов

1) А.154(ES/IV) — Приемные сооружения для нефти — 27.11.68;

2) А.235(VII) — Сооружения в портах для приема нефтеостатков — 12.10.71;

3) А.348(IX) — Положение о приемных устройствах для нефтяных остатков и промывочных вод в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 1973 г. — 12.11.75;

4) А.585(XIV) — Наличие в портах сооружений для приема содержащих нефть отходов с судов — 20.11.85;

5) А.896(XXI) — Представление и использование портовых приемных сооружений для отходов — 25.11.99;

6) МЕРС.83(44) — Руководство по обеспечению достаточности портовых приемных сооружений для отходов — 12.04.2000;

7) МЕРС/Circ.38 — Вопросник по приемным сооружениям в портах для нефтеотходов — 15.12.76;

8) МЕРС/Circ.45 — Обеспечение приемными сооружениями для нефтяных остатков и отходов согласно Конвенции МАРПО 1973 г. — 08.03.77;

9) МЕРС Circ.62 — Вопросник по приемным сооружениям в портах для нефтеотходов — 27.01.78;

10) МЕРС Circ.82 — Обеспечение соответствующих приемных сооружений для удаления с судов нефтеотходов — 22.02.80;

11) МЕРС Circ.102 — Направления деятельности по обеспечению наличия соответствующих приемных сооружений для нефтеотходов — 20.07.82;

12) МЕРС Circ.118 — Запрос о деятельности по обеспечению наличия соответствующих приемных сооружений в портах для приемки нефтеотходов — 22.12.83;

13) МЕРС Circ.145 — Использование приемных сооружений — 31.05.85;

14) МЕРС Circ.168 — Руководство по совершенствованию унифицированной информации о наличии и использовании приемных сооружений для отходов в портах — 18.08.86;



2) МЕРС/Circ.248 — Осуществление приложения 111 к Конвенции МАРПОЛ 73/78 — 22.08.91.

28. Предотвращение загрязнения сточными водами

1) МСC/Circ.648 — Руководство по эксплуатации, проверке и техобслуживанию судовых систем сточных вод — 25.05.94;

2) МЕРС.2 — Рекомендации по международным стандартам на стоки и указания по испытанию для определения рабочих характеристик установок для обработки сточных вод — 03.12.76;

3) МЕРС/Circ.12 — Совершенствование стандартов и методов испытаний установок для обработки сточных вод — 05.12.74;

4) МЕРС/ Circ.51 — Форма свидетельства о типовом испытании установок для обработки сточных вод — 14.07.77.

29. Предотвращение загрязнения мусором

1) МЕРС.9(17) — Применение положений Приложения Конвенции МАРПОЛ 73/78 к сбросу мусора в районе Балтийского моря — 24.06.82;

2) МЕРС.31(26) — Установление даты применения положений Правила 5 Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78;

3) МЕРС.36(28) — Принятие поправок к Приложению Протокола 1978 г. к Конвенции МАРПОЛ 1973 г. (Поправки к Приложению V Конвенции МАРПОЛ 73/78);

4) МЕРС.37(28) — Установление даты применения положений Правила 5 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 о сбросе мусора в районе Северного моря — 17.10.89;

5) МЕРС.42(30) — Принятие поправок к Приложению Протокола 1978 г. относительно Конвенции МАРПОЛ 73/78 г. (определение Антарктики в качестве «особого района» в соответствии с Приложениями I и V Конвенции МАРПОЛ 73/78);

6) МЕРС.43(30) — Предотвращение загрязнения мусором в Средиземном море — 15.11.90;

7) МЕРС.48(31) — Одобрение поправок к Приложению Протоколу 1978 г. к Конвенции МАРПОЛ 73/78 (Определение района Карибского моря в качестве «особого района» в соответствии с Приложением V Конвенции МАРПОЛ 73/78);

8) МЕРС.59(33) — Пересмотренное руководство по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 — 30.10.92;

9) МЕРС.71(38) — Руководство по разработке планов управления ликвидацией мусора — 10.07.96;

ной эксплуатации, но не могут быть сброшены с судов в море в соответствии с действующими международными конвенциями или национальными правилами государств, в водах которых суда совершают свое плавание.

249. **Причал** — пирсы, швартовные буи или подобные устройства, которые соединены с береговыми устройствами и предназначены для швартовки судов и обеспечения перекачки нефти и других вспомогательных операций.

250. **Промасленная ветошь** — ветошь, пропитанная нефтью или нефтепродуктами.

251. **Район водопользования** — прибрежный район моря, используемый в настоящее время и предусматриваемый на перспективу для купания, водного спорта и культурного отдыха с устройством пляжей и водных станций в границах населенных мест, пригородов, курортов, (санаториев, домов отдыха, пансионатов), мест отдыха детей, кемпингов, палаточных городков и других баз длительного и кратковременного отдыха населения, а также водозаборы хозяйственно-бытового водоснабжения, плавательных бассейнов, водолечебниц, ванн и других бальнеологических сооружений с использованием морских вод в оздоровительно-лечебных целях шириной в сторону моря от береговой черты 2 мили.

252. **САЗРИУС** — судовая система автоматического замера, регистрации и управления сбросом балластных и промывочных вод танкеров.

253. **Сброс** — по отношению к вредным веществам или стокам, содержащим такие вещества, означает любую утечку, разлив, слив, опорожнение осуществляемые с судна в воду, независимо от того, какими причинами это обусловлено.

254. **СТОРОНА** — государство, сдавшее на хранение Генеральному секретарю ИМО документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении его к Международной конвенции

255. **Сточные воды** — стоки и прочие отходы из всех типов туалетов, писсуаров, унитазов, шпигатов, находящихся в общих уборных; стоки из раковин, ванн, душевых и шпигатов, находящихся в медицинских помещениях (амбулатории, лазареты); стоки из помещений, в которых содержатся живые животные; прочие стоки, если они смешаны с перечисленными выше.

256. **Судно, имеющее на борту большое количество топлива** — судно, принимающее в процессе эксплуатации для обеспечения достаточной остойчивости и безопасных условий плавания водяной балласт в опорожненные топливные танки.



257. **Существующее судно** — существующее судно и существующий нефтяной танкер, характеризующиеся отличиями, оговоренными в особых правилах (См. Правило 1 (7) и (27) Приложения 1 и Правило 1 (2) Приложения IV Марпол 73/78).

258. **Сырая нефть** — любая жидкая смесь углеводородов, которая встречается в естественном виде в недрах земли и, независимо от того, обработана она или нет с целью облегчения её транспортировки, включает:

259. а) сырую нефть, из которой могли быть удалены некоторые фракции перегонки;

260. б) сырую нефть, в которую могли быть добавлены некоторые фракции перегонки.

261. **Танк** — закрытое помещение, образованное постоянными элементами конструкции судна и спроектированное для перевозки жидкостей наливом.

262. **Танк изолированного балласта** — танк, который полностью отделен от нефтяной грузовой и нефтяной топливной систем и предназначен только для перевозки балласта либо балласта и грузов, не являющихся нефтью или вредными веществами, которые определены различным образом в Приложениях к Марпол-73/78.

263. **Танкер** — любой самоходное или несамоходное судно, специально построенное или приспособленное для перевозки жидких грузов наливом.

264. **Танкер для сырой нефти** — нефтяной танкер, занятый в рейсе по перевозке сырой нефти.

265. **Танкер-химовоз** — судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки вредных, не являющихся нефтью жидких веществ наливом в своих грузовых помещениях, а также комбинированное грузовое судно и любой нефтяной танкер, когда они перевозят в качестве груза или части груза вредное, не являющееся нефтью, жидкое вещество наливом.

266. **Топливно-балластная цистерна** — топливная цистерна, которая может периодически заполняться балластом.

267. **Чистый балласт** — балласт в танке, который после последней перевозки в нем нефти был очищен таким образом, что сток из этого танка, сброшенный с неподвижного судна в чистую спокойную воду при ясной погоде, не вызывает появления видимых следов нефти на поверхности воды или на прилегающем побережье, либо образования нефтесодержащих осадков или эмульсии под поверхностью воды или на прилегающем побережье. Если сброс балласта производится через одобренную Администрацией систему автоматического замера,

30) MSC/Circ.296, 5/цирк.1, 5/цирк.2 — Оборудование для предупреждения загрязнения, требуемое по Конвенции МАРПОЛ 73/78 — 14.05.96, 14.05.96, 13.06.97;

31) А.498(XII) — Затруднения, с которыми сталкиваются суда при проведении мойки сырой нефтью — 19.11.81;

32) А.897(XXI) — Поправки к пересмотренным спецификациям по конструкции, эксплуатации и контролю системы мойки сырой нефтью (рез. А.446 (XI), измененная рез. А.497(XII) — 25.11.99;

33) МЕРС.5(XIII) — Технические требования на индикаторы поверхности раздела «нефть-вода»;

34) MSC/Circ.80 — Протокол 1978 г. к Конвенции МАРПОЛ 1973 г. — Руководство по проверке в порту процедур мытья танков сырой нефтью — 31.01.80.

26. Предотвращение загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом

1) А.212(VI) — Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (КХ) — 12.10.71;

2) МЕРС.18(22) — Одобрение Стандартов на методы и устройства для сброса ВЖВ (вредных жидких веществ);

3) МЕРС.19(22) — Одобрение Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ — Международного кодекса по химовозам) + МЕРС 32(27), 33(27), 40(29), 41(29), 55(33), 56(33), 69(38), 70(38), 73(39), 79(43), 80(43), с 17.03.89 по 10.07.99;

4) МЕРС.85(44) — Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря и / или вредными жидкими веществами — 12.04.2000;

5) MSC/Circ.5 — Оценка опасности ВЖВ — 18.04.74;

6) MSC/Circ.19 — Оценка опасности вредных веществ — 10.07.75;

7) MSC/Circ.127 — Руководство по предупреждению разливов вредных веществ иных, чем нефть — 18.10.84;

8) MSC/Circ.265 — Руководство по временной оценке жидкостей, перевозимых наливом — 06.04.93.

27. Предотвращение загрязнения опасными веществами, перевозимыми в упакованном виде

1) МЕРС.35(27) — Выполнение Приложения 111 к Конвенции МАРПОЛ 73/78 — 17.03.89;



- 14) МЕРС /Circ.262 — Руководство и спецификации по оборудованию для предотвращения загрязнения из льяльных пространств машинных отделений судов — 27.11.92;
- 15) MSC/Circ.271 — Информация о расширенном освидетельствовании навалочных судов и нефтяных танкеров — 22.12.94;
- 16) MSC/Circ.321 — Прекращение действия сертификатов — 21.01.97;
- 17) MSC/Circ.336 — Концепция проектирования танкеров типа «coulombi egg» — 13.11.97;
- 18) МЕРС/Circ.359 — Документы соответствия, изданные для обеспечения МКУБ (то же MSC/Circ.927);
- 19) А.444(XI) — Рекомендации по установке оборудования для сепарации нефтеводяной смеси согласно Конвенции МАРПОЛ 73/78 — 15.11.79;
- 20) А.496(XII) — Руководство и спецификации по системам автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти танкеров (САЗРИУС) — 19.11.81;
- 21) А.543(XIII) — Точность приборов для измерения нефтесодержания — 17.11.83;
- 22) А.586(XIV) — Пересмотренное руководство и технические требования по системам автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяных танкеров (изменена МЕРС.24(22));
- 23) А.897(XXI) — Поправки к пересмотренным спецификациям по конструкции и контролю системы мойки сырой нефтью (рез. А.446, измененная рез. А.497) — 025.11.99;
- 24) МЕРС.10(18) — Рекомендации по признанию приборов для измерения нефтесодержания на нефтяных танкерах — 13.06.80;
- 25) МЕРС.10(18) — Схема применения систем автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти — 25.03.83;
- 26) МЕРС.15(21) — Установка САЗРИУС на существующих танкерах — 30.04.85;
- 27) MSC/Circ.169 — Вопросник ИМО — Исследование адекватности оборудования для перекачки, очистки и контроля льяльных вод и нефтеостатков в машинных отделениях судов — 18.08.86;
- 28) MSC/Circ.209 — Рекомендации по мерам снижения риска отказов в работе сепараторов льяльных вод и контрольного оборудования в машинных отделениях судов — 26.07.88;
- 29) MSC/Circ.235 — Руководство по системам перекачки нефтеостатков в машинных отделениях судов — 13.12.90;

регистрации и управления сбросом нефти, то показания такой системы о том, что содержание нефти в сбрасываемом стоке не превышает 15 миллионных долей, принимаются как доказательство чистоты балласта независимо от наличия видимых следов.

268. **Шланг** — гибкий рукав с устройствами для соединения берегового сооружения и танкера.

269. **Шлангуемое устройство** — часть берегового сооружения, используемого для его присоединения к приемному трубопроводу танкера, состоящая из передвижных подвесных трубопроводов и оборудования. Конструкция шлангуемого устройства может включать в свой состав постоянно соединенный шланг.

270. **Эксплуатационные отходы** — все отходы, связанные с грузом и обслуживанием, а также грузовые остатки, определяемые в пункте приложения «грузовые остатки» как мусор.

271. **Эффективное удаление от судна** — способность спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, удаляться от судна после спуска без использования их двигателей.

272. **Ускорение при спуске методом свободного падения** — есть ускорение, которое испытывают на себе находящиеся в шлюпке люди при спуске.

273. **Высота спуска свободным падением** — наибольшая одобренная высота спуска, измеренная от спокойной поверхности воды до самой низкой точки спасательной шлюпки, когда она находится в положении готовности к спуску.

274. **Угол наклона спускаемой ramпы** — угол между горизонтальной плоскостью и спусковой ramпой спасательной шлюпки в положении готовности к спуску, когда судно не имеет дифферента.

275. **Длина спусковой ramпы** — расстояние от кормы спасательной шлюпки до нижнего конца спусковой ramпы.

276. **Требуемая для спуска свободным падением высота** — наибольшее расстояние, измеряемое от спокойной поверхности воды до самой низкой точки шлюпки в положении её готовности к спуску, а судно при наименьшей эксплуатационной осадке.

277. **Световозвращающий материал** — материал, отражающий в противоположном направлении луч света, направленный на него.

278. **Угол входа в воду** — угол между горизонтальной плоскостью и направлением движения спасательной шлюпки при её касании воды.

279. **Одобрено** — одобрено Администрацией в соответствии с правилами Международной конвенции



280. **Морское судно** — судно другое, нежели те которые плавают исключительно во внутренних водах, закрытых водоемах или вблизи их или в районах, определенных как портовые воды.

281. **Морское рыболовное судно** — означает рыболовное судно, другое, нежели те, которые плавают исключительно во внутренних водах, закрытых водоемах или вблизи их или в районах, определенных как портовые воды.

282. **Рыболовное судно** — судно, которое используется для промысла рыбы или иных ресурсов моря.

283. **Прибрежное плавание** — плавание с удалением от берега до 50 морских миль (в Украине). Устанавливается для конкретного судна Администрацией каждой страны.

284. **Капитан** — лицо, которое командует судном.

285. **Старший помощник капитана** — лицо командного состава, должность которого сразу за капитаном, на него возлагается обязанность взять командование судном на себя, в случае невозможности выполнения своих обязанностей капитаном.

286. **Вахтенный помощник капитана** — лицо командного состава, которое имеет квалификацию в соответствии с положением гл. II Конвенции ПДНВ с поправками.

287. **Старший механик** — означает старшего по должности механика, ответственного за главную силовую установку судна, эксплуатацию и техническое обслуживание механических и электрических установок на судне.

288. **Второй механик** — механик, должность которого сразу за старшим механиком, на которого возлагается ответственность за главную силовую установку, эксплуатацию и техническое обслуживание механических и электрических установок судна, в случае невозможности выполнения своих обязанностей старшим механиком.

289. **Механик** — лицо командного состава машинной команды, которое имеет квалификацию в соответствии с положениями главы III Конвенции ПДНВ 78 с поправками.

290. **Электромеханик** — лицо командного состава машинной команды, которое имеет квалификацию в соответствии с главой III Конвенции ПДНВ 78 с поправками и в соответствии с традициями в украинском торговом мореплавании, ответственным за эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт электрооборудования и автоматики судна.

291. **Рефрижераторный механик** — лицо командного состава машинной команды, которое имеет квалификацию в соответствии с главой III Конвенции ПДНВ с поправками и в соответствии с тради-

37) MSC/Circ.368 — Пересмотр списка свидетельств и документов для предъявления на борту судна (то же MSC/Circ.946) — 03.07.2000;

38) МЕРС /Circ.373 — Самооценка деятельности государства флага: критерии и показатели деятельности (то же MSC/Circ.954) — 23.06.2000.

25. Предотвращение загрязнения нефтью

1) A.119(V) — Предупреждение загрязнения моря нефтью — 25.10.67;

2) A.152(ES.IV) — Сброс нефтесодержащих смесей, образующихся в результате мойки танков и балластировки их в море — 27.11.68;

3) A.234(VII) — Сдача нефтесодержащих льяльных и балластных вод в портах (исключая стоки из грузовых / балластных танков танкеров) — 12.10.71;

4) A.674(XVI) — Международное сотрудничество в обеспечении готовности в случаях загрязнения нефтью и действиях по борьбе с ним — 19.10.89;

5) A.674(XVI) — Предотвращение загрязнения нефтью — 19.10.89;

6) A.721(XVII) — Разработка новых конструкций танкеров для предотвращения загрязнения нефтью — 06.11.91;

7) A.743(XVIII) — Безопасность нефтяных танкеров и защита морской среды — 04.11.93;

8) A.851(XX) — Общие принципы систем судовых сообщений и требований к передаче сообщений, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, связанных со сбросом опасных грузов, вредных веществ и / или загрязнителей моря — 27.11.97;

9) МЕРС.6(XIV) — Применение положений Приложения 1 Конвенции МАРПОЛ 73/78 к сбросу нефти в районе Балтийского моря — 12.11.80;

10) МЕРС.7(XV) — Записи в журнале нефтяных операций о методах удаления остатков — 09.04.81;

11) МЕРС 30/24, прил.4 — Руководство по системам для обработки нефтесодержащих отходов в машинных отделениях судов;

12) МЕРС.63(36) — Остойчивость нефтяных танкеров, эксплуатационная безопасность и защита морской среды — 02.11.94;

13) МЕРС.85(44) — Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью — 12.04.2000;



- 20) МЕРС/Circ.156 — Перевозка веществ, указанных в приложении 11 к Конвенции МАРПОЛ 73/78, на газовозах — 01.11.85;
- 21) МЕРС/Circ.157 — МК по вмешательству в открытом море в случаях загрязнения нефтью 1969 г. — 18.11.85;
- 22) МЕРС/Circ.167 — Извещение об эквивалентности — Перевозка легких фракций нефтепродуктов на газовозах — 03.06.86;
- 23) МЕРС/Circ.203 — Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 42/183 о перемещении токсических и опасных веществ и мусора — 22.03.88;
- 24) МЕРС/ Circ.217 — Контроль балластных вод судами, посещающими залив Св. Лаврентия и Великие Озера — 24.05.89;
- 25) МЕРС/Circ.233 — Проблемы окружающей среды, связанные с деятельностью морского транспорта — 31.07.90;
- 26) МЕРС/Circ.239 — Использование антиобрастающих покрытий для защиты корпуса судна — 28.01.91;
- 27) МЕРС/Circ.247 — Международный союз охраны природы и природных ресурсов — 01.08.91;
- 28) МЕРС/Circ.287 — Безопасность перевозки плутония морем — 28.01.95;
- 29) МЕРС/Circ.288 — Международное руководство по предотвращению внесения нежелательных водных и патогенных организмов в результате сброса с судов водяного балласта и осадков (применение рез. А.774(18)) — 10.05.95;
- 30) МЕРС/Circ.310 — Руководство по структуре интегрированной системы аварийного планирования на случай каких либо происшествий на борту судна (то MSC/Circ.760) — 06.06.96;
- 31) MSC/Circ.329 — Руководство по безопасности замены водяного балласта в море (то же MSC/Circ.806) — 06.06.97;
- 32) МЕРС/Circ.342 — Вопросник по управлению балластными операциями — 28.04.98;
- 33) МЕРС/Circ.360 — Форма обследования для соответствующих центров экспертизы по нефти и опасным токсическим веществам — 16.08.99;
- 34) MSC/Circ.361 — Единообразное выполнение Приложений 1999 г. по свидетельству IOPP — 23.07.99;
- 35) МЕРС/Circ.363 — Добавки для очистки танков, руководство по записям и формам сообщений для подачи данных по добавкам для очистки танков — 26.07.99;
- 36) MSC/Circ.367 — Каталог компьютерных программ интернетовской информации, связанных с ответственностью по загрязнению — 10.04.2000;

циями в украинском торговом мореплаваннии отвечает за эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт холодильного оборудования.

292. **Боцман** — лицо командного состава палубной команды, которое подчиняется старшему помощнику капитана и начальнику работ по корпусной части судна, обеспечивает техническое обслуживание корпуса судна, палуб, надстроек, рубок, помещений, танков, цистерн, трапов и т.п.

293. **Оператор ГМССБ** — оператор глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности. Означает лицо, которое имеет надлежащий диплом, выданный в соответствии с Регламентом радиосвязи и отвечающее за радиосвязь на судне.

294. **Лицо командного состава** — означает члена экипажа, который не является капитаном, назначенный в соответствии с национальным законодательством или правилами, а при их отсутствии в соответствии с коллективным договором или обычаем.

295. **Радиоэлектроник** — лицо, которое имеет квалификацию в соответствии с положением гл.IV Кодекса ПДНВ и ответственного за эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт судового навигационного и оборудования ГМССБ.

296. **Пропульсивная мощность главной силовой установки (ГСУ)** — означает общую максимальную длительную выходную мощность всех ГСУ, которая выражается в киловаттах (кВт) и указывается в свидетельстве регистрации судна или другом официальном документе.

297. **Функция** — группа задач, обязанностей и ответственности, указанных в Кодексе ПДНВ, необходимых для эксплуатации судна, обеспечения охраны человеческой жизни на море и безопасности мореплавания.

298. **Стандарт компетентности** — уровень профессиональных навыков, которых необходимо достигнуть для надлежащего выполнения функций на судне в соответствии с одобренными международными критериями, которые включают обязательные стандарты, или уровень знаний, умений и продемонстрированных навыков.

299. **Уровень управления** — уровень ответственности, связанный с работой на должности капитана, старпома, старшего, второго механика, электромеханика 1 разряда, рефрижераторного механика 1 разряда, радиоэлектроника 1 класса на судне и обеспечением надлежащего выполнения своих функций в рамках установленной сферы ответственности.

300. **Уровень эксплуатации** — уровень ответственности, связанный с;



а) работой на должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика, электромеханика 2 разряда, рефрижераторного механика 2 разряда, радиоэлектроника 2 класса, боцмана;

б) поддержание непосредственного контроля за выполнением всех функций в рамках установленной сферы деятельности в соответствии с надлежащими процедурами и под контролем лиц, ответственных на уровне управления этой сферы ответственности.

301. **Уровень вспомогательный** — уровень ответственности, связанный с выполнением установленных заданий, обязанностей или несением ответственности на судне под контролем лиц, которые работают на уровне управления или эксплуатации.

302. **Судовладелец** — юридическое или физическое лицо, которое эксплуатирует судно от своего имени, независимо от того, кто является действительным владельцем судна, или которое использует его на других законных основаниях.

303. **Сертифицированное заведение** — система подготовки, переподготовки, повышения квалификации плавсостава. Означает юридическое лицо, независимо от формы собственности, которое производит подготовку, переподготовку и повышение квалификации плавсостава на основе лицензии, выданной ДАК (Государственной аккредитационной комиссии) и профессиональную подготовку, переподготовку и повышение квалификации на основе сертификата Администрации.

304. **Диплом** — действующий документ, как бы он не назывался, выданный Администрацией, который дает право его владельцу на занятие должности, указанной в этом документе, в соответствии с национальными правилами.

305. **Соответствующий диплом** — означает диплом, выданный и подтвержденный в соответствии с требованиями Кодекса ПДНВ и Положением о дипломировании командного состава морских судов и порядка их присвоения, который дает право его законному владельцу работать в той должности и выполнять связанные с ней функции, на том уровне ответственности, который указан в дипломе для судна соответствующего типа, вместимости, пропульсивной мощности ГСУ во время выполнения соответствующего рейса.

306. **Первый диплом** — означает диплом, который выдается сразу же после окончания начального обучения и сдаче экзаменов в ГЭК (Государственной экзаменационной комиссии) плавсостава, в состав которого входят члены ГKK (Государственной квалификационной комиссии).

307. **Владелец диплома** — лицо, которое на законных основаниях владеет этим дипломом.

4) А.682(XVII) — Региональное сотрудничество в проведении контроля за судами и сбросами — 06.11.91;

5) А.720(XVII) — Руководство по назначению особых районов и определению особо уязвимых морских районов — 06.11.91;

6) А.741(XVIII) — Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ — Международный кодекс по управлению безопасностью) — 04.11.93;

7) А.868(XX) — Руководство по контролю водяного балласта судов и управлению им для сведения к минимуму переноса вредных водных и патогенных организмов — 27.11.97;

8) А.895(XXI) — Противообрастающие системы, используемые на судах — 25.11.99;

9) MSC/Circ.806 — Руководство по безопасности при смене водяного балласта в море (отм. МЕРС/ Circ.329) — 06.06.97;

10) МЕРС.44(30) — Определение региона Большого Барьерного Рифа в качестве особо уязвимого района — 16.11.90;

11) МЕРС.50(31) — Международное руководство по предотвращению внесения нежелательных водных и патогенных организмов в результате сброса с судов водяного балласта и осадков — 04.07.91;

12) МЕРС.72(38) — Пересмотр перечня веществ, прилагаемого к Протоколу о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, иными чем нефть — 10.07.96;

13) MSC/Circ.14 — Техническая кооперация в борьбе с загрязнением моря — Список экспертов по вопросам загрязнения моря и наличие оборудования для борьбы с разливами — 08.01.75;

14) MSC/Circ.18 — Загрязнение моря — Циркуляр Администрации Суэцкого канала № 422094 — 17.06.75;

15) MSC/Circ.22 — МК по вмешательству в открытом море в случае загрязнения нефтью — Назначение экспертов в соответствии со ст. 1М Конвенции — 18.07.75;

16) MSC/Circ.24 — Внедрение рекомендаций ИМКО по загрязнению моря — 22.07.75;

17) МЕРС/Circ.39 — Руководство по вмешательству согласно Конвенции о вмешательстве 1969 г. и Протоколу о вмешательстве 1973 г. — 31.12.76;

18) MSC/Circ.53 — Опросный лист для случая загрязнения воздуха в порту танкером-химовозом — 15.05.77;

19) МЕРС/75 — Нарушение правил плавания и загрязнение моря — 08.05.79;



7) MSC/Circ.525 — Меры предосторожности, которые должны быть приняты капитанами судов длиной менее 100 м., перевозящих лес на палубе — 25.05.90;

8) MSC/Circ.548 — Руководство по мерам предосторожности, которые должны быть приняты капитанами судов, перевозящих лесные грузы — 24.05.91;

9) MSC/Circ.612/C.1 — Руководство по безопасному использованию пестицидов на судах — 28.05.93;

10) MSC/Circ.663 — Форма информации о грузе (грузовая декларация для навалочных судов) — 09.12.94;

11) MSC/Circ.664 — Поправки к Кодексу CSS — 09.12.94;

12) MSC/Circ.666 — Форма документа по грузовым операциям для навалочных судов — 09.12.94;

13) MSC/Circ.667 — Безопасная практика перевозки грузов на навалочных судах — 04.12.94;

14) MSC/Circ.691,740 — Поправки к Кодексу CSS — 17.05.95, 06.06.96;

15) MSC/Circ.695,888 — Падение людей в проемы гофрированных переборок на судах для генгрузов — 17.05.95;

16) MSC/Circ.745 — Руководство по подготовке, наставления по креплению груза — 06.06.96;

17) MSC/Circ.746 — Поправки к рекомендациям по безопасному использованию пестицидов на судах — 06.06.96;

18) MSC/Circ.752 — Минимальные требования безопасности для судов перевозящих смеси с содержанием бензола 0,5% и более — 06.06.96;

19) MSC/Circ.787 — Руководство ИМО/MOT/ЕЭК по укладке грузов в грузовых транспортных единицах — 06.12.96;

20) MSC/Circ.812 — Поправки к руководству по устройствам для крепления автотранспортных средств при перевозке их на судах РОРО (рез. А.581(XIV)) и Кодексу CSS (рез. А.714(XVII)) — 06.06.97.

24. Предотвращение загрязнения морской среды с судов

1) А.349(IX) — Оказание технической помощи в области предотвращения загрязнения моря — 12.11.75;

2) А.412(XI) — Принятие и обеспечение выполнения международных документов по безопасности на море и защиты морской среды — 15.11.79;

3) А.677(XVI) — Техническое содействие в области защиты морской среды — 19.10.89;

308. **Одобранный стаж работы на судне** (далее плавцenz) — означает термин работы на судне, который признается Администрацией и который засчитывается при дипломировании на присвоение званий.

309. **Одобренное морское образование** — означает образование, которое складывается из объема знаний общего государственного стандарта образования и специальных знаний, умений и соответствующего опыта их применения в объеме не меньшем, чем требуется Администрацией.

310. **Безопасность мореплавания** — комплекс мер направленных на сохранность человеческой жизни и имущества на море, которая обеспечивается системой национальных и международных мер технической организации социального и правового характера.

311. **БЗНС (OPRC)** — Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (International Convention on Oil Pollution Preparedness, response and Cooperation).

312. **ВЖВ (NLS)** — вредные жидкие вещества (Noxious Liquid Substances).

313. **ВМО (WMO)** — Всемирная метеорологическая организация (World Meteorological Organization).

314. **ЕЭК (ECE)** — экономическая комиссия ООН для Европы (Economic Commission for Europe).

315. **ИМОСАР (IMOSAR)** — Руководство ИМО по поиску и спасанию (IMO Search and Rescue Manual).

316. **КБК (CSC)** — Международная организация по безопасным контейнерам (International Convention for Safe Containers).

317. **КБМ (MSC)** — Комитет по безопасности на море (ИМО) — Maritime Safety Committee (IMO).

318. **КГ (GCC)** — Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс по газовозам) — Code for Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (Gas Carrier Code).

319. **МАМС (IALA)** — Международная ассоциация маячных служб (International Association of Lighthouse Authorities).

320. **КЗМС (MERC)** — Комитет защиты морской среды (ИМО) — Maritime Environment Protection Committee (IMO).

321. **КСС (LSA)** — Международный кодекс по спасательным средствам (International Life-Saving Appliance Code).

322. **КССН (SPS)** — Кодекс по безопасности судов специального назначения (Code of Safety for Special Purpose Ships).



323. **КХ (BCH)** — Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (кодекс по химовозам) — Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (Balk Chemical Hazard Code).

324. **МАКО (IACS)** — Международная организация классификационных обществ (International Association of Classification Societies).

325. **МАРПОЛ (MARPOL)** — Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships).

326. **МГО (ИНО)** — Международная географическая организация (International Hydrographic Organization).

327. **МЕРСАР (MERSAR)** — Наставление для торговых судов по поиску и спасению (Merchant Ship Search and Rescue Manual).

328. **МНО (FTP)** — Международный кодекс по применению методов испытаний на огнестойкость (International Code of Fire test Procedures).

329. **МК (IC)** — Международная конвенция (International Convention).

330. **МКГ (IGC)** — Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Международный кодекс по газовозам) — International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (International Gas Carrier Code).

331. **МКМПОГ (IMDG)** — Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (International Maritime Dangerous Goods Code).

332. **КХ (IBC)** — Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Международный кодекс по химовозам) — International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying dangerous Chemicals in Bulk (International Bulk Chemical Code).

333. **МОУ** — Морские передвижные установки (Mobile Offshore Units).

334. **МСС (SV)** — Кодекс безопасной практики перевозки грузов и людей на морских судах снабжения (Code of safe Practice for the Carriage of Cargoes and Persons by Offshore Supply Vessels).

335. **НАВТЕКС (NAVTEX)** — Система передачи и автоматического приема информации по безопасности на море с помощью узкополосной буквопечатающей телеграфии с использованием английского языка (System for broadcast and automatic reception information by means of narrow-band direct-printing telegraphy using the English language).

22. Контейнерные грузы

1) С.36(XX) — Контейнеры;

2) А.260(VIII) — Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 г. (КБК) — 20.11.73;

3) А.288(VIII) — Рекомендация по безопасной укладке и креплению контейнеров на палубе судов, не предназначенных специально для перевозки контейнеров (отмена А.714(17)) — 20.11.73;

4) А.489 (XII) — Безопасная укладка и крепление укрупненных и прочих грузовых мест на судах, иных чем ячеистые контейнеровозы — 19.11.81;

5) А.737(XIIX) — Поправки к Конвенции КБК 1972 г. — 04.11.93;

6) MSC.3(48) — Одобрение поправок к Конвенции КБК 1972 г.;

7) MSC/Circ.608/R.1 — Временное руководство по контейнерным судам с открытой палубой — 25.05.94;

8) MSC/Circ.860 — Руководство по одобрению обрабатываемых в открытом море контейнеров для снабжения прибрежных сооружений;

9) MSC/Circ.886 — Рекомендации по безопасности для персонала при креплении контейнеров — 24.10.84;

10) COLREG.3/Circ.3 — Заявление Правительства ЮАР (по судам, переоборудованным для перевозки контейнеров).

23. Вопросы, связанные с грузами

1) А.206(II) — Поправки к рекомендациям по остойчивости в неповрежденном состоянии пассажирских и грузовых судов длиной до 100 м (рез. А.167 (E.1)), относительно судов, перевозящих палубные грузы (отменена рез. А.749(18)) — 12.10.71;

2) А.533 (XIII) — Факторы, которые необходимо учитывать при обеспечении безопасной укладки и крепления укрупненных грузовых мест и транспортных средств на судах — 17.11.83;

3) А.581(XIV) — Руководство по устройствам для крепления автотранспортных средств при перевозке их на судах типа РО-РО — 20.11.85;

4) А.714(XVII) — Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза — 06.11.91;

5) А.715(XVII) — Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих лесные палубные грузы, 1991 г. — 06.11.91;

6) MSC/Circ.385 — Руководство по креплению груза (отменена MSC/Circ.745)



- 4) А.797(XIX) — Безопасность судов, перевозящих навалочные грузы — 23.11.95;
- 5) А.862(XX) — Кодекс практики безопасной загрузки и разгрузки навалочных судов — 27.11.97;
- 6) А.866(XX) — Руководство для экипажей судов и персонала терминалов по проверкам навалочных судов — 27.11.97;
- 7) MSC.23(59) — Принятие Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью (ISG) — 01.01.94;
- 8) MSC.49(66) — Одобрение поправок к Руководству по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров (рез. А.744(18)) — 01.07.98;
- 9) MSC.79(70) и MSC.89(71) — Толкование положений главы XII Конвенции СОЛАС о дополнительных мерах безопасности для навалочных судов — 11.12.98 и 28.05.99;
- 10) MSC/Circ.362, 384, 405, 442, 486 — Поправки к Кодексу НГ от 17.06.83, 30.11.84, 24.05.85, 17.09.86, 22.04.88 г., MSC/Circ.507, 532, 554, 555, 556, 626, 662, 662, 742, 921, 962 от 12.04.89, 01.01.91, 24.05.91, 28.05.93, 09.12.94, 06.06.96, 01.06.2000;
- 11) MSC/Circ.488 — Перевозка зерна. Руководство по толкованию и эквивалентам — 22.04.88;
- 12) MSC/Circ.655 — Руководство по планированию расширенной программы проверок при освидетельствовании навалочных судов и нефтяных танкеров — 25.05.94;
- 13) MSC/Circ.656 — Безопасность судов, перевозящих твердые навалочные грузы — 25.05.94;
- 14) MSC/Circ.686 — Руководство по средствам доступа к конструкциям для проверок и технического обслуживания нефтяных танкеров и навалочных судов — 17.05.95;
- 15) MSC/Circ.690 — Чек-лист безопасности судно-берег (для погрузки и разгрузки навалочных судов) (отменена рез. А.862(XX));
- 16) MSC/Circ.743 — Связь между морскими Администрациями и портовыми властями по вопросам безопасности навалочных судов — 06.06.96;
- 17) MSC/Circ.836 — Рекомендации по средствам контроля загрузки судна (для навалочных судов) (рекомендации МАКО № 48) — 27.11.97;
- 18) MSC/Circ.908 — Универсальный метод измерения плотности навалочных грузов;
- 19) MSC/Circ.963 — Перевозки гипохлорида кальция — 01.06.2000 г.

336. **НГ (BC)** — Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes).
337. **ОЯТ (INF)** — Кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в контейнерах на борту судов.
338. **ПБУ (MODU)** — Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок (Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units).
339. **ПДНВ (STCW)** — Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты. Кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты — (International Convention on Standards of training, Certification and Watchkeeping for Seafarers — Training, Certification and Watchkeeping Code).
340. **ПДНВ-Ф (STCW-F)** — Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты для персонала рыболовных судов (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personal).
341. **ПРД (VDR)** — Прибор регистрации данных о рейсе (Voyage Data Recorder).
342. **РЛО (SART)** — Поисково-спасательный радиолокационный транспондер (Search and Rescue Radar Transponder).
343. **РЛС (RLS)** — Радиолокационная станция (Radar).
344. **САР (SAR)** — Поисково-спасательные операции. Международная конвенция по поиску и спасанию на море (Search and Rescue operations. International Convention on Maritime Search and Rescue).
345. **СДС (VTS)** — Служба движения судов.
346. **СОЛАС (SOLAS)** — Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (International Convention for the safety of Life at Sea).
347. **ФАО (FAO)** — Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН (Food and Agriculture Organization of UN).
348. **ЭКНИС (ECDIS)** — Система отображения электронных карт и информации (Electronic Chart Display and Information System).
349. **ЮНЕП (UNEP)** — Программа ООН по охране окружающей среды (United Nations Environment Programme).



ЗАНЯТИЕ № 2.

ТЕМА 2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ И ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА 2007 Г

Цель занятия. Международные конвенции международной морской организации по безопасности мореплавания и охране окружающей среды.

План проведения занятия

1. Общий список международных конвенций.
2. Требования международной конвенции СОЛАС 74 к морским судам.
3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78).
4. Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС 72)
5. Международная конвенция по стандартам подготовки, дипломирования моряков и несения вахты, 1978 г. (ПДНВ 78 с поправками).
6. Международная конвенция о грузовой марке, 1966 г.
7. Международная конвенция по обмеру судов, 1969 г.
8. Международная конвенция по безопасным контейнерам, 1972 г.
9. Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ, 1976 г.).
10. Международная конвенция по поиску и спасанию на море, 1979.
11. Контроль на судне за соблюдением Международных конвенций ИМО и МОТ по безопасности человеческой жизни на море и охране окружающей среды.
12. Поправки к конвенциям и их имплементация.

Теоретические положения

1. Общий список международных конвенций

1. AFS 2001 — International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems, 2001 (ANTI-FOULING) — Международная конвенция по контролю защиты от вредных веществ, 2001.
2. ARREST CONVENTION 1999 — International Convention on the Arrest of Ships, 1999 (ARREST 1999) — Международная конвенция об аресте судов, 1999 г.

- 8) A.854.(XX) — Руководство по разработке судовых планов действий в аварийных ситуациях для судов, перевозящих материалы, подпадающие под действие кодекса ОЯТ — 27.11.97;
- 9) MSC.88(71) — Одобрение Кодекса ОЯТ — 27.05.99;
- 10) MSC/Circ.304 — Аварийные процедуры для судов, перевозящих опасные грузы (EmS) (изменена MSC/Circ.335, MSC/Circ.392, MSC/Circ.643, MSC/Circ.741) — 05.12.80;
- 11) MSC/Circ.347 — Опасность использования груза нефтепродуктов с низкой температурой вспышки в качестве топлива — 17.06.83;
- 12) MSC/Circ.559 — Руководство по передаче сообщений в Организацию об инцидентах с опасными грузами и загрязнителями моря в упаковке на судах и в портовых районах — 24.05.91;
- 13) MSC/Circ.592 — Перевозка опасных грузов. Принятие документа о соответствии — 21.04.92;
- 14) MSC/Circ.642 — Документ о соответствии специальным требованиям для судов, перевозящих опасные грузы по условиям правила 11-2/54 Конвенции СОЛАС 1974г. с поправками;
- 15) MSC/Circ.643/прил.1 — Поправки к МКМПОГ — 25.05.94;
- 16) MSC/Circ.675 — Рекомендации по безопасной перевозке опасных грузов и связанная с этим деятельность в портовых районах — 09.12.94;
- 17) MSC/Circ.856 — Поправки к МКМПОГ — 01.07.99;
- 18) MSC/Circ.857 — Пересмотренное руководство по оказанию первой медицинской помощи (MFAG) для судов, перевозящих опасные грузы — 20.05.98;
- 19) MSC/Circ.858 — Документ о соответствии пр.11-2/54 Конвенции СОЛАС-20.05.98;
- 20) MSC/Circ.859 — Программа проверки грузовых транспортных единиц (CTU), перевозящих опасные грузы — 20.05.98;
- 21) SN/Circ/94 — Сигналы, требующиеся от судов, перевозящие опасные вещества в портовой зоне — 01.02.79.

21. Твердые навалочные грузы

- 1) A.434(XI) — Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов (НГ) — 15.11.79;
- 2) A.713(XVII) — Безопасность судов, перевозящих навалочные грузы — 06.11.91;
- 3) A.744(XVIII) — Руководство по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров (изменена MSC.49(66)) — 01.01.96;



19. Укомплектование судов экипажами

- 1) А.481(XII) — Принципы безопасного укомплектования судов экипажами (отменена А.890(XXI)) — 19.11.81;
- 2) А.772(XVIII) — Фактор усталости при укомплектовании судов экипажами и обеспечении безопасности — 04.11.93;
- 3) А.890(XXI) — Принципы определения безопасного состава экипажа — 25.11.99;
- 4) MSC/Circ.493 — Рекомендации по учету фактора усталости при укомплектовании и судов экипажами и обеспечении безопасности — 25.11.99;
- 5) MSC/Circ.565 — Усталость как неблагоприятный фактор в морских авариях;
- 6) MSC/Circ.595 — Основные положения и руководство по программе предотвращения злоупотребления наркотиками и алкоголем — 10.04.92;
- 7) MSC/Circ.619 — Минимальные производственные требования к зрению — 28.05.93;
- 8) MSC/Circ.634 — Злоупотребление алкоголем и наркотиками — 25.05.94;
- 9) MSC/Circ.749 — Обмер некоторых судов для целей Конвенции ПДНВ 1978 г. — 25.05.94;
- 10) MSC/Circ.853 — Руководство по проведению на судне оценки профессиональной пригодности — 02.02.99.

20. Опасные грузы

- 1) А.435(XI) — Безопасная перевозка, обработка и хранение опасных грузов в портовых районах (отменена А.716(XVII)) — 15.11.79;
- 2) А.676(XVI) — Трансграничная перевозка опасных отходов — 19.10.89;
- 3) А.716(XVII) — Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) — 06.11.91;
- 4) А.717(XVII) — Координация работы по вопросам, связанным с опасными грузами и опасными веществами — 06.11.91;
- 5) А.748(XVIII) — Кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в контейнерах на борту судов (ОЯТ) (изменена А.853(20)) — 04.11.93;
- 6) А.790 (XIX) — Обзор Кодекса ОЯТ — 23.11.95;
- 7) А.853(XX) — Поправки к Кодексу ОЯТ — 27.11.97;

3. BUNKERS, 2001 — International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunkers Convention) — Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб причиненный при загрязнении при бункеровке, 2001.

4. CTC 1971 — Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 (STP 1971) — Специальное соглашение для пассажирских торговых судов, 1971.

5. BWM 2004 — International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 — Международная конвенция по контролю и управлению судовыми балластными водами и осадками, 2004.

6. CLC 1969 — International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 1969) — Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный загрязнением нефтью, 1969г.

7. CLC PROT 1976 — Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1976) — Протокол к международной конвенции о гражданской ответственности за загрязнение нефтью, 1969 (1976).

8. CLC PROT 1985 — Protocol of 1984 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1984) — Протокол поправки к Международной конвенции о гражданской ответственности за загрязнение нефтью, 1969 (1984 г.).

9. CLC PROT 1992 — Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992) — Протокол поправки к Международной конвенции о гражданской ответственности за загрязнение нефтью, 1969 (1992 г.).

10. COLREG 72 — Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG 72) — Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972 (МППСС-72).

11. COS-SAR 1988 — The International Cospas-Sarsat Programme Agreement (COS-SAR 1988) — Международная программа соглашений по КОСПАС-САРСАТ, 1988.

12. CSC 1972 — International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC 1972) — Международная конвенция по безопасности контейнеров, 1972, исправленная.

13. FUND 1971 Protocol of 2000 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 Протокол дополнения к международной конвенции об установлении международного фонда для компенсации за ущерб от загрязнения нефтью, 1971 (2000).



14. FUND PROT 2003 — Protocol of 2003 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 — Протокол дополнения к международной конвенции об установлении международного фонда для компенсации за ущерб от загрязнения нефтью, 1971 (2003).

15. HNS 1996 — International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS 1996) — Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой опасных и вредных веществ морем, 1996.

16. HNS-OPRC — Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (HNS-OPRC) — Протокол о готовности, взаимности и сотрудничестве по предотвращению загрязнения опасными и вредными веществами, 2000.

17. INMARSAT 0A — Operating Agreement on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT), as amended (INMARSAT OA) — Рабочее соглашение с Международной морской спутниковой организацией (ИНМАРСАТ) с дополнением.

18. INMARSAT 1976 — Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) 1976, as amended (INMARSAT C) — Конвенция по Международной морской спутниковой организации (Инмарсат), 1976.

19. INTERVENTION 1969 — International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (INTERVENTION 1969) — Международная конвенция в отношении вмешательства в открытых морях в случаях загрязнения нефтью, 1969 (Вмешательство 1969).

20. INTERVENTION PROT 1973 — Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended (INTERVENTION PROT 1973) — Протокол к конвенции в отношении вмешательства в открытых морях в случаях загрязнения нефтью, 1969 (Вмешательство 1973).

21. LC 1972 — Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended (LC (amended) 1972) — Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросом отходов и других материалов, 1972 с дополнениями (изменения 1972).

22. LC PROT 1996 — Protocol of 1996 to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other matter, 1972 — Протокол от 1996 г. к Конвенции по предотвращению загрязнения

8) MSC.96(72) — Принятие поправок к эксплуатационным требованиям к указателям скорости и пройденного расстояния (рез. А.824(19)) — 22.05.2000;

9) MSC/Circ.447 — Рекомендации по радиолокационным отражателям и учебным пособиям — 17.09.86;

10) SN/Circ/148 — Эксплуатационные требования к радиолокационным отражателям — 11.11.91;

11) SN/Circ/154 — Использование радиолокационных ответчиков на судах для целей безопасности — 29.04.92;

12) SN/Circ/182 — Признание GPS-SPS в качестве компонента Всемирной радионавигационной системы — 13.06.96;

13) SN/Circ/187 — Признание GLONAS в качестве компонента Всемирной радионавигационной системы — 13.12.96;

14) SN/Circ/197 — Работа судовой РЛС для целей указания CAPT — 10.02.98.

17. Лоцманская служба

1) А.426(XI) — Устройство для посадки и высадки лоцманов на крупнотоннажных судах (отменена А.889(21)) — 15.11.78;

2) А.485(XII) — Подготовка, квалификация и методы работы морских лоцманов, кроме лоцманов открытого моря — 19.11.81;

3) А.667(XVI) — Устройство для передачи лоцманов — 19.10.89;

4) А.889(XXI) — Устройство для передачи лоцмана — 25.11.99.

18. Погодные условия

1) А.95(IV) — Сообщения о погоде в океане — 27.09.65;

2) А.139(V) — Мировая система метеорологических наблюдений — 26.10.67;

3) А.528(XIII) — Рекомендации по выбору морских путей с учетом гидрометеорологических условий — 17.11.83;

4) MSC/Circ.674 — Система добровольного наблюдения погоды на судах для Всемирной метеорологической организации — 09.12.94;

5) MSC/Circ.707 — Руководство для капитана по избежанию опасных ситуаций при попутной волне и волне с раковины — 17.05.95.



14) SN/Circ.124 — Частичное расширение территориальных вод в Северном море и дополнительные условия к МППСС-72 г. (заявление Правительства ФРГ) — 06.03.85;

15) SN/Circ.177 — Использование сигнала « Не могу управлять » — 02.11.95;

16) SN/Circ.179 — Несение топовых огней судами-снабженцами ПБУ — 03.04.96.

15. Системы передачи сообщений с судов и СДС

1) А.851(XX) — Общие принципы систем судовых сообщений и требований к передаче сообщений, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, связанных со сбросом опасных грузов, вредных веществ и / или загрязнителей моря — 27.11.97;

2) А.857(XX) — Руководство для Служб движения судов (СДС) — 27.11.97;

3) MSC/43(64) — Руководство и критерии по судовым сообщениям — 01.01.96;

4) MSC 52(66) — Обязательные системы судовых сообщений — с 30.05.96, 03.12.96, 01.12.98, 07.12.98;

5) MSC.Circ.586 — Всемирный справочник по СДС — 10.04.92;

6) SN/Circ.205 — Обязательные районы судовых донесений — 08.01.99.

16. Навигационное оборудование

1) А.822(XIX) — Эксплуатационные требования к средствам автоматического управления рулем (авторулевым) высокоскоростных судов — 23.11.95;

2) А.823(XIX) — Эксплуатационные требования к средствам автоматической радиолокационной прокладки (САРП) — 01.01.97;

3) А.824(XIX) — Эксплуатационные требования к указателям скорости и пройденного расстояния — 01.01.97;

4) А.825(XIX) — Процедура принятия и изменения эксплуатационных требований к радионавигационному оборудованию — 23.11.95;

5) А.861(20) — Эксплуатационные требования к судовым приборам регистрации о рейсе (ПРД) — 27.11.97;

6) MSC.94(72) — Эксплуатационные требования к оборудованию ночного видения для высокоскоростных судов — 22.05.2000;

7) MSC.95(72) — Эксплуатационные требования к лампам дневной сигнализации — 22.05.2000;

моря сбросом отходов и других материалов, 1972 с дополнениям (изменения 1972).

23. LLMC 1976 — Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC 1976) — Конвенция об ограничении ответственности по морским претензиям, 1976.

24. LLMC PROT 1996 — Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC PROT 1996) — Протокол изменений к Конвенции об ограничении ответственности по морским претензиям, 1976 (Протокол 1996).

25. LLPROT 1988 — Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LLPROT 1988) — Протокол 1988 в отношении Международной конвенции о грузовой марке, 1966 (протокол 1988).

26. LOAD LINES 1966 — International Convention on Load Lines, 1966 (LL 1966) — Международная конвенция о грузовой марке, 1966.

27. MARPOL, 1973 — International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL, 1973) — Международная конвенция предотвращения загрязнения с судов, 1973 (МАРПОЛ 73).

28. MARPOL PROT — Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, as amended (MARPOL PROT) — Протокол 1978 в отношении Международной конвенции предотвращения загрязнения, 1973, измененная протоколом (МАРПОЛ 73/78).

29. MARPOL PROT 1997 — Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL PROT 1997) (Annex VI on the prevention of air pollution from ships) — Протокол 1997 в отношении Международной конвенции предотвращения загрязнения с судов, 1973, измененная протоколом 1978 (МАРПОЛ Протокол 1997). (Приложение VI предотвращение загрязнения атмосферного воздуха с судов).

30. MLM 1993 — International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 (LIENS AND MORTGAGES) — Международная конвенция о Морском праве и залоге, 1993 (Права и Залоги).

31. NUCLEAR 1971 — Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 (NUCLEAR 1971) — Конвенция в отношении гражданской ответственности морских перевозок ядерных материалов, 1971 (Ядерные 1971).

32. OILPOL 1954 — International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended (OILPOL 1954) — Между-



народная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью, 1954 с изменениями (ОИЛПОЛ 1954).

33. OPRC 1990 — International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (OPRC 1990) — Международная конвенция нефтяного загрязнения о готовности, взаимности и сотрудничестве, 1990 (ОПРС 1990).

34. PAL 1974 — Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL 1974) — Афинская конвенция в отношении перевозки пассажиров и их багажа морем, 1974 (ПАЛ 1974).

35. PAL PROT 1976 — Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL PROT 1976) — Протокол к Афинской конвенции в отношении перевозки пассажиров и их багажа морем, 1974 (ПАЛ Протокол 1976).

36. PAL PROT 1990 — Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL PROT 1990) — Протокол 1990 к изменению Афинской конвенции в отношении перевозки пассажиров и их багажа морем, 1974 (ПАЛ Протокол 1990).

37. PAL PROT 2002 — Protocol of 2002 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL PROT 2002) — Протокол 2002 к изменению Афинской конвенции в отношении перевозки пассажиров и их багажа морем, 1974 (ПАЛ Протокол 2002).

38. SALVAGE 1989 — International Convention on Salvage, 1989 (SALVAGE 1989) — Международная конвенция по спасанию, 1989 (Спасение 1989).

39. SAR 1979 — International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR 1979) — Международная конвенция о морском поиске и спасании (САР 1979).

40. SFV 1977 — Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (SFV 1977) — Торремолиноская конвенция о безопасности промысловых судов, 1977 (БПС 1977).

41. SFV PROT 1993 — Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (SFV PROT 1993) — Торремолиносский протокол 1993 в отношении Торремолиноской конвенции о безопасности промысловых судов, 1977 (БПС Протокол 1993).

42. SOLAS 1960 — International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 (SOLAS 1960) — Международная конвенция об охране человеческой жизни в море, 1960 (СОЛАС 1960).

10) MSC. Circ.957 — Служба по всемирным навигационным предупреждениям (дополнение к А.706(XVII)) — 26.06.2000;

11) COLREG.3/Circ.2 — Навигационные огни специальных судов, обслуживающих ПБУ (заявление Правительства Либерии) — 09.08.84;

12) SN/Circ.87 — Эксплуатационное руководство по использованию радиолокационных буев и ответчиков — 22.11.77;

13) SN/Circ.105 — Система навигационного ограждения МАМС — 15.06.81;

14) SN/Circ.107 — Морская система навигационного ограждения — 18.09.81;

15) SN/Circ.120 — Соглашение по морской системе навигационного ограждения МАМС — 08.05.84.

14. МППСС

1) А.192(VI) — Пересмотр МПСС 1960 г.;

2) А.282(VIII) — Рекомендации по установке и использованию маневренных огней — 20.11.73;

3) А.386(X) — Применение пункта 9 Приложения 1 к МППСС 72 г. — 14.11.77;

4) А.431(XI) — Рекомендации относительно судов, ограниченных в возможности маневрировать, когда они заняты операцией по поддержанию безопасности плавания по системе разделения движения — 15.11.79;

5) А.432(XI) — Соблюдение Конвенции МПСС 1972 г. — 15.11.79;

6) А.433(XI) — Резолюции подлежащие отмене в связи со вступлением в силу Конвенции МППСС 1972г. — 15.11.79;

7) А.464(XII) — Поправки 1981 г. к МПСС 1972 (общие) — 01.06.83;

8) А.626(XV) — Поправки к МППСС 1972 г. — 19.11.87;

9) А.678(XVI) — Поправки к МППСС 1972 г. — 19.10.89;

10) А.736(XVIII) — Поправки к МППСС 1972 г. — 04.11.95;

11) SN/Circ.8 — МППСС (отличительный огонь для подводных лодок) — 02.10.63;

12) SN/Circ.52 — Предупреждение о носовом бульбе, носовом винте и выставление кругового красного огня — 06.05.69;

13) SN/Circ.123/R.1 — Международные сигналы при движении судов в портовых водах — 02.01.86;



- 15) MSC./Circ.454 — Кодекс ПБУ. Сертификация существующих ПБУ — 17.09.86;
- 16) MSC./Circ.645 — Руководство по судам с динамической системой удержания в определенном положении — 25.05.94;
- 17) MSC./Circ.738 — Руководство по обучению операторов систем динамической стабилизации — 06.06.96;
- 18) MSC./Circ.739 — Поправки к Кодексу КСЧН (рез. А.534(13)) — 06.06.96;
- 19) MSC./Circ.751 — Специальные потребности высокоскоростных судов — Оперативные планы поиска и спасания — 06.06.96;
- 20) MSC./Circ.754 — Безопасность пассажирских паромов — 06.06.96;
- 21) MSC./Circ.866 — Руководство по применению стандартов безопасности к толкаемым барже-буксирным составом — 20.05.98;
- 22) SN/Circ 9 — Суда на подводных крыльях — 15.11.63;
- 23) SN/Circ62 — Рекомендации по обозначению стационарных морских платформ — 12.08.71;
- 24) SN/Circ.188 — Безопасность пассажирских подводных судов — Правила применимые ко всем гражданским подводным лодкам в водах, находящихся под юрисдикцией Франции — 02.01.96;
- 25) STCW.7/Circ.8 — Применение положений Конвенции ПДНВ 1978 г. к МПУ — 20.05.98.

13. Судовождение

- 1) А.529(XIII) — Стандарты точности судовождения 17.11.83;
- 2) А.532(XIII) — Сбор и представление гидрографических данных — 17.11.83;
- 3) А.615(XV) — Радиолокационные маяки-ответчики и радиолокационные ответчики — 19.11.87;
- 4) А.706(XVII) — Всемирная служба навигационных предупреждений (изменена MSC/Circ/957) — 06.11.91;
- 5) А.708(XVII) — Видимость ходового мостика и его назначение — 06.11.91;
- 6) А.815(19) — Всемирная радионавигационная система — 23.11.95;
- 7) А.860(XX) — Морская политика в отношении будущей глобальной навигационной спутниковой системы ГНСС — 27.11.97;
- 8) MSC.53(66) — Эксплуатационные требования к судовому приемнику оборудованию системы «ГЛОНАСС» (GLONASS);
- 9) MSC. Circ.952 — О стандартах МАМС по подготовке и дипломированию персонала служб движения судов — 31.05.2000;

43. SOLAS 1974 — International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 1974) — Международная конвенция об охране человеческой жизни в море, с исправлениями 1974 (СОЛАС 1974).

44. STP-1971 — Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 (STP 1971) — Специальное соглашение для пассажирских торговых судов. 1971 (СТС 1971).

45. SUA 1988 — Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA 1988) — Конвенция о запрещении противозаконных актов против безопасности морской навигации (БПА 1988).

46. SUA PROT 1988 — Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms located on the Continental Shelf (SUA PROT 1988) — Протокол о запрещении противозаконных актов против безопасности установленных платформ на континентальном шельфе (ЗПА Прот. 1988).

47. SUA PROT 2005 — Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA PROT 2005) — Протокол 2005 конвенции о запрещении противозаконных актов против безопасности морской навигации (БПА Прот. 2005).

48. TONNAGE 1969 — International Convention on Tonnage measurements of Ships, 1969 (TONNAGE 1969) — Международная конвенция о обмере тоннажа судов, 1969 (Тоннажная 1969 г.).

2. Требования Международной конвенции СОЛАС 74 к морским судам

В конвенции приведены требования к:

- 1) конструкции корпуса, судовым системам и устройствам, главным и вспомогательным механизмам;
- 2) подготовке экипажей различных судов с целью сохранения человеческой жизни на море;
- 3) индивидуальным и коллективным спасательным средствам, пожарной защите и противопожарной безопасности, перевозке различных грузов, включая опасные;
- 4) ядерным и высокоскоростным судам.

Конвенция, также содержит технические и эксплуатационные требования и нормативы, относящиеся к:

- обеспечению плавучести, непотопляемости и остойчивости судов;
- механическим и электрическим установкам;



- противопожарной защите судов;
- спасательным средствам;
- радиосвязи;
- безопасности мореплавания;
- безопасности перевозки некоторых видов грузов;
- обеспечению безопасности некоторых видов судов;
- управлению безопасной эксплуатацией судов.

Кроме того, конвенция СОЛАС-74:

1) устанавливает ряд минимальных стандартов по безопасной конструкции судов и основному оборудованию (противопожарному, навигационному, спасательному, радиооборудованию и т.д.), которое должно быть на борту судна;

2) содержит эксплуатационные характеристики по порядку действий в случае аварии;

3) предусматривает регулярные технические освидетельствования судов и выдачу свидетельств о соответствии;

4) устанавливает обязательные требования международных Кодексов по спасательным средствам, МКУБ, перевозке опасных и навалочных грузов;

5) конвенция применяется ко всем морским судам, совершающим международные коммерческие рейсы, в том числе, к пассажирским и высокоскоростным судам, независимо от размера и к грузовым судам валовой вместимостью более 500;

6) Требования конвенции не распространяются на грузовые суда валовой вместимости менее 500, военные, рыболовные, самоходные, деревянные суда простой конструкции, прогулочные яхты, не занимающиеся коммерческой перевозкой, и спортивные.

Можно утверждать, что конвенция СОЛАС-74 с поправками является главным международным инструментом, регулирующим требования по обеспечению безопасности людей на море. Именно поэтому, проверка на судах выполнения ее положений, как правило, составляет основной предмет при инспектировании судов властями государства порта.

Конвенция с поправками и дополнениями вступила в силу 28.05.1980 г.

Структура конвенции

Глава I. Общие положения:

— часть А — применение, определения, исключения, изъятия;

— часть В — проверки, освидетельствования, контроль и т.п. (по протоколу 1988 г.).

17) МЕРС/Circ.76 — Имплементация резолюции 1 Международной конференции по безопасности танкеров и предупреждения загрязнения — 04.07.79;

18) МЕРС/Circ.271 — Информация о расширенном освидетельствовании навалочных судов и нефтяных танкеров — 03.12.93;

19) МЕРС/Circ.336 — Концепция проектирования танкеров типа «Oulombi egg» — 13.11.97.

12. Безопасность судов особых типов

1) А.373(X) — Кодекс безопасности судов с динамическими принципами поддержания (изменена MSC/37(63)) — 31.12.79;

2) А.414(XI) — Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок (ПБУ) 1979 г. (изменена MSC. Circ.561, рез. А.649(16));

3) А.491(XII) — Кодекс по безопасности ядерных торговых судов — 19.11.83;

4) А.469(XII) — Руководство по проектированию и постройке морских судов снабжения — 19.11.81;

5) А.534(XIII) — Кодекс по безопасности судов специального назначения (KCCN) — 17.11.83;

6) А.582(XIV) — Кодекс по постройке и оборудованию судов, перевозящих наливом жидкие отходы, могущие представлять опасность, с целью захоронения в море — 20.11.85;

7) А.649(XVI) — Кодекс постройки и оборудования морских передвижных буровых установок (ПБУ) 1989 г. — 01.05.91;

8) А.672(XVI) — Руководство и стандарты на удаление морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне — 19.10.89;

9) А.863(XX) — Кодекс безопасной практики перевозки грузов и людей на морских судах снабжения (Кодекс МСС) — 27.11.97;

10) MSC.36(63) — Принятие Международного Кодекса по безопасности для высокоскоростных судов — 01.01.96;

11) MSC.37(63) — Поправки к Кодексу безопасности судов с динамическими принципами поддержания — 19.05.94;

12) MSC.38(63) — Принятие поправок к Кодексу ПБУ 1989 г. (рез. А.649 (16)) — 01.07.94;

13) MSC.89(71) — Толкование положений главы XI Конвенции СОЛАС о дополнительных мерах безопасности для навалочных судов — 28.05.99;

14) MSC./Circ.446 — Поправки к Кодексу KCCN (рез. А.534(13)) — 17.09.86;



11. Нефтяные танкеры

- 1) А.535(XIII) — Рекомендации по требованиям, касающимся аварийной буксировки танкеров (изменена MSC.35(63)) — 17.11.83;
- 2) А.721(XVII) — Разработка новых конструкций танкеров для предотвращения загрязнения нефтью — 06.11.91;
- 3) А.743(XVIII) — Безопасность нефтяных танкеров и защита морской среды — 04.11.93;
- 4) А.744(XVIII) — Руководство по расширенной программе проверок во время освидетельствования навалочных судов и нефтяных танкеров (изменена MSC.49(66));
- 5) MSC.35(63) — Руководство по требованиям, касающимся аварийной буксировки танкеров — 20.05.94;
- 6) MSC.49(66) — Одобрение поправок к Руководству по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров (рез. А.744(18));
- 7) MSC./Circ.329 — Применение требований к системам инертных газов для нефтяных танкеров — 02.04.82;
- 8) MSC. Circ.474 — Руководство по носовым и кормовым погрузочно-разгрузочным устройствам нефтяных танкеров — 20.04.88;
- 9) MSC Circ.585 — Требования к системам контроля испарения груза — 10.04.92;
- 10) MSC. Circ.655 — Руководство по планированию расширенной программы проверок при освидетельствовании навалочных судов и нефтяных танкеров — 25.05.94;
- 11) MSC. Circ.672 — Меры предупреждения взрывов в насосных отделениях нефтяных танкеров — 09.12.94;
- 12) MSC. Circ.677 — Пересмотренные требования к конструкциям, испытанию и расположению устройств для предотвращения попадания пламени в грузовые танки танкеров — 09.12.94;
- 13) MSC. Circ.686 — Руководство по средствам доступа к конструкциям для проверок и технического обслуживания нефтяных танкеров и навалочных судов — 17.05.95;
- 14) MSC. Circ.706 — Руководство об остойчивости неповрежденных существующих танкеров во время операций по перекачке груза (то же MEPC/ Circ.304) — 17.05.95;
- 15) MSC. Circ.730 — Рекомендации по вентиляции или заполнению инертными газами внутренних пространств двойного корпуса нефтяных танкеров — 06.06.96;
- 16) MEPC.63(36) — Остойчивость нефтяных танкеров, эксплуатационная безопасность и защита морской среды — 02.11.94;

Глава II-1. Конструкция — деление на отсеки и остойчивость, механические и электрические установки.

Глава II-2. Конструкция — противопожарная защита, обнаружение и тушение пожара.

Глава III. Спасательные средства и устройства. В июне 1996 г. принят Международный кодекс по спасательным средствам — LSA Code-Life-saving Appliances Code, который вступил в силу с 01.07.1998 г.

Глава IV. Радиосвязь:

- введена глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности — ГМССБ (GMDSS);
- создана сеть береговых радиостанций и спасательно-координационных центров (СКЦ) ГМССБ;
- с 01 февраля 1999 г. в системе поиска и спасания телеграфная азбука Морзе не будет больше использоваться;
- на 16 канале УКВ остается непрерывная вахта на УКВ.

Глава V. Безопасность мореплавания.

Содержит 21 правило:

- 1) сообщения об опасностях;
- 2) о метеорологической службе;
- 3) о службе ледовой разведки;
- 4) об установлении схем движения судов;
- 5) сообщения о бедствии;
- 6) о навигационных изданиях;
- 7) об укомплектовании экипажей;
- 8) о системах судовых сообщений.

Глава VI. Перевозка грузов.

Требования соответствует:

- Кодексу безопасной практики размещения и крепления груза (Резолюция ИМО А.714(17));
- Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов — BC Code (Резолюция А.434 (XI));
- Кодексу безопасной практики перевозки лесных палубных грузов (Резолюция А.715(17)).

Текст кодекса определяет требования к погрузке, выгрузке и штивке навалочных грузов, с тем, чтобы судовые конструкции не испытывали во время грузовых и балластных операциях чрезмерных напряжений. Суда должны иметь руководство по производству таких операций. План грузовых операций должен быть согласован между капитаном судна и представителем грузового терминала для обеспечения безопасности судна. Глава VI состоит из трех частей и 9 Правил.



Часть А — общие положения: применение, информация о грузе, анализ содержания кислорода и оборудование и обнаружение газа, использование пестицидов на судах, размещение и крепление. Часть В — специальные положения для навалочных грузов, иных чем зерно: приемлемость для перевозки, погрузка, размещение и выгрузка навалочного груза. Часть С — перевозка зерна — определения, требования для грузовых судов, перевозящих зерно.

Глава VII. Перевозка опасных грузов. Принятие Международного кодекса перевозки опасных грузов — МОПОГ (IMDG Code).

Глава VIII. Ядерные суда. Договаривающиеся правительства имеют право производить детальный осмотр судов других государств, если есть основания считать, что судно и его оборудование не отвечает надлежащим образом требованиям конвенции и может представлять угрозу экипажу, судну, окружающей среде.

Глава IX. Управление безопасной эксплуатацией судов. Данная глава была принята на конференции по СОЛАС 24 мая 1994 г. в Лондоне. Описывает внедрение и применение Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения — МКУБ (ISM Code), который вошел в силу с 01 июля 1998 г. для всех пассажирских судов, нефтяных танкеров, газовозов, танкеров-химовозов, балкеров и грузовых высокоскоростных судов (валовой вместимости всех типов более 500). Для пассажирских судов типа ро-ро и передвижных буровых установок (ПБУ) Кодекс вступил в силу с 01 июля 2002 г.

Глава X. О мерах безопасности для высокоскоростных судов.

Глава XI. Специальные меры по повышению безопасности на море. Эта глава включает в себя:

- правило 1. Предоставление полномочий признанным организациям;
- правило 2. Расширенные освидетельствования. Навалочные суда и нефтяные танкеры подлежат проверкам по расширенной программе;
- правило 3. Каждому судну присваивается идентификационный (опознавательный) номера ИМО, который не меняется в течение срока жизни этого судна, независимо от смены его названия или флага. Данное правило вступило в силу с 1 января 1996 г.;
- правило 4. Контроль государства порта за выполнение эксплуатационных требований в соответствии с Резолюцией А.742(18), которая заменена резолюцией А.787(19) — «Процедуры контроля судов государством порта».

9. Системы инертных газов

- 1) А.567(XIV) — Правило по системам инертного газа на танкерах-химовозах — 01.02.92;
- 2) MSC/Circ.285 — Системы инертных газов для химовозов — 23.05.80;
- 3) MSC/Circ.329 — Применение требований к системам инертных газов для нефтяных танкеров — 02.04.82;
- 4) MSC/Circ.353 — Руководство по системам инертных газов (изменена MSC/Circ.387) — 17.06.83;
- 5) MSC/Circ.387 — Пересмотренное руководство по системам инертных газов — 30.11.84.

10. Наливные суда: химовозы и газовозы

- 1) А.212(XVI) — Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (КХ) — 12.10.71;
- 2) А.673(XVI) — Руководство для перевозки и перегрузки ограниченных количеств опасных и вредных жидких веществ, перевозимых на борту морских судов снабжения — 19.10.89;
- 3) MSC.7(48) — Рекомендации по химовозам и газовозам, построенным до 01.07.86 г. — 17.06.83;
- 4) MSC.4(48) — Принятие Кодекса МКХ-01.07.86(+все поправки к Кодексу КХ — с 30.10.88 по 01.07.98);
- 5) MSC/Circ.285 — Системы инертных газов для химовозов — 23.05.80;
- 6) MSC/Circ.6 — Руководство по единому применению требований по спасанию Кодекса КГ и Кодекса КХ — 23.05.80;
- 7) А.328(IX) — Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (КГ) — 12.11.75;
- 8) MSC.5(48) — Принятие Кодекса МКГ — 01.07.86 (+ поправки к Кодексу с 01.07.94 по 01.07.98);
- 9) MSC.7(48) — Рекомендации по химовозам и газовозам, построенным до 01.07.86 — 17.06.83;
- 10) MSC/Circ.406/R.1 — Руководство по толкованию Кодексов МКХ и МКГ и по единообразному применению требований Кодексов МКХ и МКГ по обеспечению спасения судна — 25.05.90;
- 11) MSC/Circ.845 — Предлагаемые поправки к Кодексу МКГ — 20.05.98.



- 5) А.686(XVII) — Кодекс по сигнализации и указателям (отменена рез. А.830 (XIX)) — 06.11.91;
- 6) А.765(XVIII) — Руководство по безопасности буксируемых судов и других плавучих объектов, включая установки, сооружения и платформы, в море — 04.11.93;
- 7) А.793(XIX) — Прочность и устройства крепления и запира-ния дверей на пассажирских судах РО-РО — 23.11.95;
- 8) А.830(XIX) — Кодекс по сигнализации и указателям 1995 г. — 23.11.95;
- 9) А.855(XX) — Требование к судовым вертолетным устройст-вам — 27.11.97;
- 10) А.889(XXI) — Устройство для передачи лоцмана — 25.11.99;
- 11) А.893(XXI) — Руководство по планированию рейса — 25.11.99;
- 12) MSC/Circ.610 — Применение и использование компьютеров — 28.05.93;
- 13) MSC/Circ.627 — Обзор с ходового мостика — 28.05.94;
- 14) MSC/Circ.646 — Рекомендации по установке системы кон-троля напряжений в корпусе судна — 25.05.94;
- 15) MSC/Circ.696 — Тщательная проверка судовых грузоподъ-емных средств — 17.05.95;
- 16) MSC/Circ.730 — Рекомендации по вентиляции или заполне-нию инертными газами внутренних пространств двойного корпуса нефтяных танкеров — 06.06.96;
- 17) MSC/Circ.755 — Бортовые и кормовые лацпорты пассажир-ских судов типа РО-РО — 06.06.96;
- 18) MSC/Circ.773 — Устройство для посадки и высадки лоцма-нов — 06.12.96;
- 19) MSC/Circ.846 — Руководство по учету человеческого фак-тора при проектировании и использовании спасательных средств на пассажирских судах — 20.05.98;
- 20) MSC/Circ.854 — Руководство по судовым компьютерным программам контроля погрузки и остойчивости — 20.05.98;
- 21) MSC/Circ.884 — Руководство по безопасной буксировке в океане — 21.12.98;
- 22) MSC/Circ.891 — Руководство по использованию и примене-нию компьютеров на судах — 21.12.98.

При контроле должно быть проверено соответствие судна сле-дующим документам:

— Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. и Прото-колу 1988 г.;

— конвенциям СОЛАС-74, МАРПОЛ-73/78, ПДНВ 78/95, МППСС-72;

— выполнение требований Международных конвенций МОТ по мореплаванию, охране окружающей среды, несению вахт, борьбе за живучесть судна, грузовым операциям, перевозке опасных грузов и оказанию медицинской помощи.

Также проверяются: журнал нефтяных операций, свидетельства о минимальном составе экипажа, документы и сертификаты членов эки-пажа.

Если уровень эксплуатационной пригодности судна и защиты ок-ружающей среды не является достаточным для обеспечения безопас-ности, инспектор Государственного портового контроля вправе задер-жать судно до устранения недостатков. Если задержание и отсрочка отхода судна не оправданы, оно имеет право на материальную компен-сацию в соответствии с законами государства порта.

Глава XII. Дополнительные меры безопасности для балкеров.

Из-за большого количества гибелей данных судов и членов экипа-жей (более 532 человек за 1990-1994 года), приняли решение:

1) создать международные стандарты по качеству контроля, ква-лификации и компетенции для лиц, занятых в организации и контроле судоходства, судостроения, судоремонта;

2) глава 6 СОЛАС должна быть дополнена Кодексом по безопас-ной погрузке и выгрузке навалочных грузов;

3) для экипажей балкеров должны применяться подтверждения, как для экипажей танкеров, отражающие специальные требования по операциям на судах, перевозящих навалочные грузы;

4) конвенция СОЛАС-74 должна быть дополнена требованием наличия инструментов для расчетов на судах перевозящих навалочные грузы, при грузовых операциях. Это может быть лодикатор или ком-пьютерная программа для расчетов остойчивости и напряжений на корпус при грузовых операциях. В 1997г. все эти предложения на 68-й сессии Комитета безопасности ИМО были приняты для внедрения, а в 1999 г. с 1 июля вошли в силу.

Принятый Кодекс для безопасности погрузки и выгрузки навалоч-ных судов касается безопасности судна при грузовых операциях. Ко-декс относится ко всем навалочным грузам кроме зерна и соответству-ет всем существующим нормам.



3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78)

Конвенция принята 2.11.1973 г., вступила в силу 2.10.1983 г., ратифицирована Украиной 25.01.1994 г.

В 1954 в Лондоне была принята первая международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью, в которой были оговорены следующие вопросы:

— установление «запретных зон» (50 миль от берега), где запрещается сброс нефти и нефтяной смеси;

— оборудование в каждом основном порту приёмных сооружений, способных принять нефтеостатки, балластную или промывочную воду.

Данная конвенция, которая вступила в силу 26.07.1958 г, в дальнейшем была пересмотрена после аварии танкера «Тори Каньон» и значительного загрязнения моря и берега. И, в 1973 г была принята новая Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов-МАРПОЛ-73. Несмотря на все усилия мирового сообщества увеличилось как количество аварий танкеров, так и объем загрязнение морской среды.

По этим причинам в феврале 1978 г. в Лондоне состоялась Международная конференция по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения море и были приняты два протокола: Протокол 1978 г. к СОЛАС-74 и Протокол 1978 г. к МАРПОЛ-73.

Протокол МАРПОЛ-78 является самостоятельным документом, вступил в силу 2.10.1983 г., и включает в себя все положения МАРПОЛ-73. С этого времени Конвенция 1973 г., измененная Протоколом 1978 г., называется МАРПОЛ 73/78.

Эта Конвенция содержит два протокола:

Протокол I — Положения, касающиеся сообщений об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ;

Протокол II — Арбитраж и 5-ю Приложениями.

В дальнейшем, конференция ИМО одобрила Приложение VI к МАРПОЛ 73/78 — Правила по предотвращению загрязнения воздушной среды с судов. Эти Правила ограничивают содержание выделения окиси серы и окиси азота в выхлопных газах судовых двигателей, содержание серы в мазуте (дизельных судов) и запрещается умышленное выделение озоноразрушающих субстанций.

Все Приложения к этой Международной конвенции в настоящее время в силе.

В настоящее время Международная конвенция МАРПОЛ 73/78, состоит из 20 статей, двух протоколов и шести приложений:

7. Обмер судов

1) Международная конвенция по обмеру судов 1969 г. — 18.07.82;

2) А.114(M) — Осуществление рекомендаций по учету шельтердечных и других открытых пространств и признание мерительного свидетельства — 25.10.67;

3) А.388(X) — Рекомендации по обмеру балластных отсеков на нефтяных танкерах с изолированным балластом (отменена А.722(17)) — 14.11.77;

4) А.492(XII) — Применение Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. — 19.11.81;

5) А.493(XII) — Применение термина «валовая вместимость...» вместо «валовая вместимость...рег.т» — 19.11.81;

6) А.494(XII) — Пересмотренные временные положения, касающиеся обмера некоторых судов — 19.11.81;

7) А.541(XIII) — Временные положения, касающиеся обмера некоторых судов для целей Конвенции МАРПОЛ 73/78 — 17.11.83;

8) А.747(XVIII) — Обмер балластных танков изолированного балласта на нефтяных танкерах — 04.11.93;

9) А.758(XVIII) — Применение Рекомендаций 2 Международной конвенции по обмеру судов 1969 — 04.11.93;

10) MSC/Circ.635 — Обмер некоторых судов для целей Конвенции ПДНВ 1978 г. — 25.05.94;

11) TM.5/Circ.4 — Временная формула для расчета уменьшения валовой вместимости контейнерных судов с открытой палубой — 28.05.93;

12) TM.5/Circ.5 — Толкование положений МК по обмеру судов 1969 г. — 25.05.94.

8. Вопросы безопасности плавания

1) А.272(VIII) — Рекомендации по безопасности доступа в большие танки и работе в них и рекомендация по безопасности доступа в большие грузовые трюмы судов, перевозящих навалочные грузы и работа в них (изменена рез. А.330(IX)) — 20.11.73;

2) А.330(IX) — Поправка к рекомендации по безопасности доступа в большие танки и работе в них (рез. А.272(VIII)), прилож.1 для охвата ею больших танков для водяного балласта — 12.11.75;

3) А.468(XII) — Кодекс по уровням шума на судах — 19.11.81;

4) А.535(XIII) — Рекомендации по требованиям, касающимся аварийной буксировки танкеров;



- 8) LL.3/Circ.69 — Унифицированное толкование положений МК о грузовой марке 1966 г. — 30.11.84;
- 9) LL.3/Circ.77 — Унифицированное толкование положений Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. — 17.09.86;
- 10) LL.3/Circ.111 — МК о грузовой марке 1966 г. Изъятие выдаваемое по статье 6 — 15.10.96;
- 11) LL.3/Circ.114 — Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. Действие циркуляра — 26.03.97;
- 12) LL.3/Circ.127 — МК о грузовой марке 1966 г. Изъятие выдаваемое по статье 6 — 25.03.99;
- 13) LL.3/Circ.128 — Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. Эквивалент соглашений по статье 8 Конвенции — 22.04.99;
- 14) LL.3/Circ.130 — МК о грузовой марке 1966 г. Унифицированное толкование Конвенции — 15.06.99;
- 15) LL.3/Circ.131 — Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. Изъятие, выдаваемое по статье 6 — 18.10.99;
- 16) LL.3/Circ.132 — МК о грузовой марке 1966 г. Изъятие; выдаваемое по статье 6 — 18.10.99;
- 17) LL.3/Circ.133 — Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. Изъятие, выдаваемое по статье 6 — 02.02.2000

6. Маневрирование и рулевое устройство

- 1) A.160(ES.IV) — Рекомендации по вопросу сведений, касающихся маневренности и выбега судна при торможении — 27.11.68;
- 2) A.209(VII) — Рекомендации по информации, подлежащей включению в сведения о маневренности (отменена рез. A.601 (XV) — 12.10.71);
- 3) A.415(XI) — Усовершенствованные стандарты по рулевым устройствам для пассажирских и грузовых судов — 15.11.79;
- 4) A.416(XI) — Проверка рулевых устройств на существующих танкерах — 15.11.79;
- 5) A.467(XII) — Руководство по допуску не дублированных исполнительных приводов перекладки руля для танкеров, танкеро-химовозов и газовозов вместимостью 10000 рег. т. и более, но дедвейтом менее 100000 т. — 19.11.81;
- 6) A.601(XV) — Информация о маневренных характеристиках судов и ее представление на судах — 19.11.87;
- 7) A.751(XIIX) — Временные стандарты маневренности судов — 04.11.93;
- 8) MSC/Circ.644 — Пояснительная записка к временным стандартам маневренности судов (рез. A.751(18)) — 25.05.94.

- Приложение I — Правила предотвращения загрязнения нефтью;
- Приложение II — Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом;
- Приложение III — Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках, автодорожных и железнодорожных цистернах;
- Приложение IV — Правила предупреждения загрязнения сточными водами с судов;
- Приложение V — Правила предотвращения загрязнения мусором с судов;
- Приложение VI — Правила по предотвращению загрязнения воздушной среды с судов.

Конвенция МАРПОЛ 73/78 применяется ко всем судам, включая суда на подводных крыльях и воздушных подушках. Каждое судно обязано иметь свидетельство в соответствии правилами данной Конвенции. Соответствующие должностные лица могут подвергать корабль инспектированию на правильность соблюдения установленных норм. Первоначальное освидетельствование (перед вводом судна в эксплуатацию или перед первоначальной выдачей свидетельства) выполняется для того, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют требованиям всех Приложений.

Каждому нефтяному танкеру вместимости 150 тонн и более или другому судну валовой вместимостью 400 тонн и более выдается международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью. Данное свидетельство составляется на официальном языке выдающей его страны по форме, соответствующей образцу (дополнение 2 к приложению I).

Международная конференция, состоявшаяся в 1994 году, дополнила Приложение I Конвенции новым правилом 8А — контроль государства-порта за выполнением эксплуатационных требований. Согласно данному правилу, 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.

14.09.1995 г. были одобрены поправки к Приложению V — правило 9 п.1 «Плакаты, планы управления мусором и ведение учета мусора». Это правило предусматривает вывешивание плакатов согласно требованиям Правила 3 «Удаление мусора за пределами особых рай-



онов» и Правила 5 «Удаление мусора в особых районах» настоящего Приложения.

Правило 9 требует, чтобы каждое судно вместимостью более 400 тонн или сертифицированное для перевозки 15 пассажиров и более имело и выполняло «План управления мусором» (сбор, хранение, обработка, удаление). В этом плане должно быть назначено ответственное должностное лицо. Пункт 3 правила 9 требует наличие и ведение на судне «Журнала операций с мусором». Эти поправки вступили в силу 01.07.1997 г.

Правило 10 посвящено методам предотвращения загрязнения нефтью с судов при плавании в особых районах (моря: Чёрное, Средиземное, Красное и Балтийское; Аденский залив; р-н Антарктики; Северо-Западные и Европейские воды).

Правило 11 содержит исключения, при которых запрет на сброс не применяется. Согласно правилу 12 правительства каждой стороны обязуются предусматривать на нефтяных терминалах, в ремонтных портах и других портах, в которых суда должны сдавать нефтяные остатки, сооружения для приёма таких остатков и нефтесодержащих смесей, достаточные для удовлетворения потребностей пользующихся ими.

МАРПОЛ 73/78, распространяется на все танкеры БРТ 150 р.т. и более, а также другие типы судов БРТ 400 р.т. и более.

Данные суда должны иметь и вести:

- 1) журнал нефтяных операций,
- 2) журнал учета мусора;
- 3) план управления мусором,
- 4) судовой аварийный план по предупреждению загрязнения моря нефтью (SOPEP),
- 5) план балластных операций.

Для судов БРТ 200 р.т. и более или имеющих экипаж 10 чел. и более с 2002 г. вводится «Журнал учета сброса сточных вод».

Учитывая большой вред для окружающей среды и экономике прибрежных государств, в случаях загрязнения с судов или в результате их аварий, моря и берега нефтью, вредными веществами и субстанциями, был принят ряд Международных конвенций по решению последствий этих загрязнений.

1. Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г — International Convention Relating to Intervention on High Seas in Case of Oil Pollution Casualties (**INTERVENTION, 1969**), которая была принята 29.11.1969 г, вступила в силу 06.05.1975 г., и принята Украиной в январе 1994г.

3) А.651(XVI) — Пример альтернативных критериев протяженности положительного участка диаграммы статической остойчивости после повреждения или затопления полупогружных установок со стабилизирующими колоннами — 9.10.89;

4) А.684(XVII) — Пояснительная записка к правилам Конвенции СОЛАС по делению на отсеки и аварийной остойчивости грузовых судов длиной 100м и более (дополнена MSC.76(69) — 01.02.92);

5) А.750(XVIII) — Стандарт аварийной остойчивости существующих пассажирских судов РО-РО — 04.11.93;

6) MSC/Circ.153 — Правила деления на отсеки и аварийной остойчивости пассажирских судов, разработанные как равноценная замена части В главы II Конвенции СОЛАС 60 (изменена MSC/Circ.250) — 28.11.73;

7) MSC/Circ.250 — Объяснительная записка к правилам деления на отсеки и аварийной остойчивости пассажирских судов — 11.05.79;

8) MSC/Circ.434 — Руководство по подготовке информации о непотопляемости, которой должны быть обеспечены капитаны сухогрузных судов — 05.02.86;

9) MSC/Circ.688 — Толкование правила II-1/8.7.2 Конвенции СОЛАС — 17.05.95;

10) MSC.76(69) — Расширенное применение пояснительной записки к правилам Конвенции СОЛАС по делению на отсеки и аварийной остойчивости грузовых судов длиной 100 м и более (рез. А.684(17)) — 01.07.98.

5. Грузовая марка

1) Международная конвенция (МК) о грузовой марке 1966г. — 21.07.68;

2) Протокол 1988 г. к Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. — не введен в действие;

3) А.320(IX) — Правило, эквивалентное Правилу 27 Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. (изменено рез. А.514(13)) — 12.11.7;

4) А.514(XIII) — Поправки к правилу, эквивалентному Правилу 27 МК о грузовой марке 1966 г. — 17.11.83;

5) А.784(XIX) — Поправки к МК грузовой марке 1966-23.11.95

6) MSC/circ.652 — Применение Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. к высокоскоростным судам — 25.05.94;

7) LL.3/Circ.55 — Возобновление свидетельств — 17.06.83;



9) А.749(XVIII) — Кодекс остойчивости неповрежденных судов всех типов, на которые распространяются документы ИМО (изменена MSC.76(69) — 04.11.93);

10) А.MSC.75(69) — Принятие поправок к Кодексу остойчивости неповрежденных судов всех типов, на которые распространяются документы ИМО (рез. А.749(18)) — 14.05.98;

11) А.MSC.76(69) — Расширенное применение пояснительной записки к правилам Конвенции СОЛАС по делению на отсеки и аварийной остойчивости грузовых судов длиной 100 м. и более (рез. А.684(17)) — 01.07.98;

12) MSC/Circ.456 — Руководство по подготовке информации об остойчивости для неповрежденных судов — 17.09.86;

13) MSC/Circ.541 — Руководство по ограничению пределов затопления выше палубы переборок пассажирских судов для должного применения правила II-1/8 и 20, параграфа 1, Конвенции СОЛАС 1974 г. с поправками — 25.05.90;

14) MSC/Circ.574 — Процедура расчета для оценки характеристик живучести существующих пассажирских судов PO-PO с использованием упрощенного метода на базе резолюции А.265(VIII) — 01.01.94;

15) MSC/Circ.649 — Толкование положений рез. MSC.26(60) и MSC/Circ.574-25.05.94;

16) MSC/Circ.650 — Толкование изменений и модификаций принципиального характера;

17) MSC/Circ.651 — Толкование правил части B-1 главы II-1 Конвенции СОЛАС — 25.05.94;

18) MSC/Circ.806 — Руководство по аспектам безопасности замены водяного балласта в море (то же MERC/Circ.329) — 06.06.97;

19) MSC/Circ.919 — Руководство по схемам борьбы за живучесть судна — 15.06.99;

20) MSC/Circ.920 — Образец руководства по загрузке и остойчивости судна — 15.06.99.

4. Деление на отсеки и аварийная остойчивость

1) А.265(VIII) — Правила по делению на отсеки и остойчивости пассажирских судов, разработанные в виде равноценной замены части В главы II Конвенции СОЛАС 1960 г. — 20.11.73;

2) А.266(VIII) — Рекомендации по стандартному методу установления соответствия требованиям для средств перетока на пассажирских судах — 20.11.73;

2. Международная конвенция о готовности предотвращения загрязнения нефтью, ответственности и сотрудничестве, 1990 — International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (**OPRC**). Конвенция принята 30.11.1990г., ратифицирована Украиной 13.05.1994 г.

3. Международная конвенция об обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью — International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (**CLC**), принята 29.11.1969г., вступила в силу 19.06.1975 г.

4. Международная конвенция о создании Международного компенсационного фонда для возмещения ущерба от загрязнения нефтью, 1971 г. — International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (**FUND, 1971**), принята 18.12.1971 г., вступила в силу 16.10.1978 г.

5. Международная конвенция о гражданской ответственности при перевозке ядерных материалов, 1971 — Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 (**NUCLEAR, 1971**), принята 17.12.1971г., вступила в силу 15.07.1975г.

4. Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС 72)

Приняты 20.10.1972 г., вступили в силу 15 июля 1977 г., приняты Украиной 25.04.1993 г.

Первые международные правила ППСС-89, были приняты в 1889 г. в Вашингтоне, а в 1972 г. в Лондоне на международной конференции Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС 72). Данная Конвенция вступила в силу 15 июля 1977 г., и она заменила конвенцию от 1960 г.

Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 г. с поправками до 2001 г. устанавливают следующие правила:

- оборудования судов сигналами (световыми, звуковыми, сигнальными фигурами) и их использование;
- плавания и маневрирования судов:
 - любых условиях плавания;
 - на виду друг друга;
 - при ограниченной видимости.

МППСС имеют пять частей, четыре приложения и одно руководство.

- 1) часть А. Общие положения (правила 1-3);
- 2) часть В. Правила плавания и маневрирования (правила 4-19);



- 3) часть С. Огни и знаки (правила 20-31);
- 4) часть Д. Звуковые и световые сигналы (правила 32-37);
- 5) часть Е. Изъятия (правило 38)

Приложения (на переиздание МППСС-72 в 1980 г):

- I — расположение и технические характеристики огней и знаков;
- II — дополнительные сигналы для рыболовных судов, занятых ловом рыбы вблизи друг от друга;
- III — технические характеристики звукооповещающих устройств;
- IV-сигналы бедствия.

На все огни и звукооповещающие устройства судна необходимо иметь сертификаты.

МППСС 72 распространяются на все суда в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда.

5. Международная конвенция по стандартам подготовки, дипломирования моряков и несения вахты, 1978 г. (ПДНВ 78 с поправками)

Международная конвенция ПДНВ 78 с поправками:

- устанавливает базовое обучение и тренинг для всех членов экипажа;
- содержит минимальные стандарты компетентности для моряков всех специальностей в мире;
- устанавливает порядок выдачи и признания рабочих дипломов и сертификатов.

На конференции ИМО в Лондоне с 26.06 по 07.07.1995 г была пересмотрена Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. и принят Кодекс (ПДНВ) — Стандарты подготовки и дипломирования моряков и несения вахты. В Кодексе ПДНВ предложен функциональный метод к оценке обучения и компетентности моряков. Этот метод рассматривает нормы компетентности для надлежащего их исполнения на судне соответствующие стандартам уровня теоретических знаний и практических навыков.

Поправки 1995 г к конвенции, вошли в силу с 1 февраля 1997 г., принята Украиной с 1 февраля 1996 г.

Стандартами подготовки определены семь основных функций в области управления, эксплуатации и материально-технического обслуживания судна:

- 1) судовождение;
- 2) грузовые операции;

11) MSC/Circ.443 — Меры по предупреждению незаконных актов против пассажиров и экипажей на борту судов — 17.09.86;

12) MSC/Circ.623 — Руководство для судовладельцев и судовых операторов, капитанов и экипажей и экипажей по предупреждению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя против судов — 28.05.93;

13) MSC/Circ.805 — Руководство по использованию радиосигналов судами при нападении или угрозе нападения на них пиратов или вооруженных грабителей — 06.06.97;

14) MSC/Circ.896 — Временные меры по борьбе с опасной практикой перевозки мигрантов морем;

15) STCW.6/Circ.3 — Руководство по предупреждению злоупотребления наркотиками и алкоголем — 20.05.98;

16) MSC/circ.923/R.1 — Перечень циркуляров КБМ с сообщениями об актах пиратства и вооруженного разбоя против судов;

17) MSC/Circ.951 — Конвенция ПДНВ-Ф. О лицах командного состава, ответственных за несение машинной вахты и о положениях по несению машинной вахты.

3. Обеспечение остойчивости судна

1) A.49(III) — Одобрение рекомендаций КБМ по информации об остойчивости для судов, перевозящих зерно — 10.10.63;

2) A.52(III) — Остойчивость рыболовных судов — 24.09.63;

3) A.88(IV) — Остойчивость рыболовных судов — 27.09.65;

4) A.207(VII) — Рекомендации по временным упрощенным критериям для однопалубных рыболовных судов длиной до 300 м. — 12.10.71;

5) A.208(VII) — Рекомендации по конструкции рыболовных судов, влияющей на их остойчивость и безопасность экипажа — 12.10.71;

6) A.269(VIII) — Рекомендации для шкиперов рыболовных судов по мерам обеспечения прочности судов в ледовых условиях — 20.11.73;

7) A.650(XVI) — Пример альтернативных критериев остойчивости в неповрежденном состоянии для двухпалубных полупогруженных установок со стабилизирующими колоннами — 19.10.89;

8) A.684(XVII) — Пояснительная записка к правилам Конвенции СОЛАС по делению на отсеки и аварийной остойчивости грузовых судов длиной 100 м. и более (дополнена — MSC.76(69) — 01.02.92);



136) А.956(XXIII) — Поправки к руководству по эксплуатации на судах судовых автоматических идентификационных систем (АИС) — резолюция А.917(XXII);

137) А.959(XXIII) — Форма журнала непрерывной регистрации истории судна и Руководство по его ведению;

138) А.962(XXIII) — Руководство ИМО по утилизации судов;

139) А.973(XXIV) — Кодекс по осуществлению документов ИМО, имеющих обязательную силу (Кодекс ООД);

140) А.979(XXIV) — Пиратство и вооруженный разбой против судов в водах у побережья Сомали;

141) А.987(XXIV) — Руководство по справедливому обращению с моряками в случае аварии.

2. Номера резолюций ИМО по пиратству и незаконных актах

1) А.461(XI) — Баратрия и незаконный захват судов и их грузов — 15.11.79 г.;

2) А.504(XII) — Баратрия, незаконный захват судов и их грузов и другие формы морского мошенничества — 20.11.81;

3) А.545(XIII) — Меры по предотвращению актов пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов — 17.11.83;

4) А.584(XIV) — Меры по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, а также их пассажиров и экипажей — 20.11.85;

5) А.683 (XVII) — Предотвращение и пресечение актов пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов — 06.11.91;

6) А.738(XIIX) — Меры по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов — 4.11.93;

7) А.773(XIIX) — Улучшение охраны человеческой жизни на море путем предотвращения и пресечения небезопасной практики, связанной с незаконным провозом через границу иностранцев на судах — 04.11.93;

8) А.867(XX) — Борьба с опасной практикой, связанной с контрабандным провозом мигрантов морем — 27.11.97;

9) А.871(XX) — Руководство по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами — 27.11.97;

10) А.872(XX) — Руководство по предотвращению и пресечению контрабанды наркотических средств, психотропных веществ и исходных химических веществ на судах, занятых в международных морских перевозках — 27.11.97;

3) обслуживание силовой установки и механизмов;

4) обслуживание электрических и электронных систем и приборов;

5) связь;

6) техническое обслуживание и ремонт;

7) материально-техническое обслуживание судна и заботы об экипаже.

Ответственность членов экипажа определена на трех уровнях:

- **управления** — капитан, старший помощник, старший механик, 2-й механик, лица, отвечающие за исполнение обязанностей экипажем;

- **эксплуатации** — все помощники капитана, механики, радисты, лица, обеспечивающие навигационную или машинную вахту, выполнение работ по обслуживанию судна и грузовых операций;

- **исполнительный** — весь рядовой состав, участвующий в несении навигационной или машинной вахты, вахты в порту, в грузовых операциях, обслуживании судна и т.п.

Международный кодекс ПДНВ состоит из двух частей:

— **часть А обязательная** — содержит минимальные стандарты компетенции для плассостава, которые приведены в таблицах;

— **часть В рекомендательная** — содержит рекомендации по внедрению и применению требований и положений конвенции ПДНВ 78/95.

Часть В кодекса ПДНВ стала обязательной после того, как конвенция ПДНВ 78/95 вступила в силу с 01.02.2002 г., но некоторые разделы кодекса ПДНВ части В еще дорабатывались. С 01.02.2002 г. в рабочие дипломы и сертификаты моряков дается единая для всего мира форма подтверждения (**Endorsement**) этих документов от имени Администрации страны. За подлинность этих рабочих дипломов и подтверждений несет ответственность Правительство той страны, где они выдавались.

6. Международная конвенция о грузовой марке, 1966 г

Принята Украиной в январе 1994 г.

Первая конвенция о грузовой марке была принята еще в 1930 году.

Правила действующей конвенции 1966 г. регламентируют расчет надводного борта для судов типа «А» — перевозящих жидкие грузы наливом. Правила конвенции учитывают возможные риски в зависимости от сезонов и районов плавания, определяют требования к герметичности водонепроницаемых закрытий, общей водонепроницаемости судна. Суда, которые не освидетельствованы по правилам этой кон-



венции, не имеющие международного свидетельства о грузовой марке 1966 г., самой марки на обоих бортах и палубной линии,— не могут быть признаны мореходными, и их нельзя выпускать в международные рейсы.

Конвенция содержит следующие приложения:

Приложение I:

- глава II — условия назначения надводного борта;
- глава III — величина надводного борта;
- глава IV — специальные требования для судов, которым назначаются лесные надводные борты;

Приложение II — зоны, районы и сезонные периоды;

Приложение III — свидетельства (содержат формы соответствующих свидетельств).

В 1988 г. был принят протокол 1988 г. к Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. о гармонизации требований конвенций СОЛАС, МАРПОЛ и Конвенции о грузовой марке при освидетельствовании.

7. Международная конвенция по обмеру судов, 1969 г

Данная конвенция принята 23.06.1969г., вступила в силу 18.07.1982 г., принята Украиной 25.01.1994 г.

Конвенция применяется к новым судам (кили, которых были заложены 18.07.1982 г. или после этой даты) и существующим судам, кили которых были заложены до 18.07.1982г.

Ранее существовавшие системы обмера судов основывались на системе Британского совета по торговле 1854 г., предложенной Джорджем Муром и отличались по методам обмера друг от друга. За единицу обмера, устанавливалась единица вместимости судна — одна регистровая тонна, которая равнялась 100 куб.фут (2,83 куб.м.). Эта единица объема помещений судна характеризовала его транспортные возможности и служила для начисления сборов, налогов и других выплат за услуги судну в портах захода.

В Приложении Конвенции по обмеру судов 1969 г. в правиле 1 предусматривается два вида вместимости: валовая (брутто) и чистая (нетто). Правило 2 дает определение помещений, высоты надводного борта, верхней палубы и т.п. В правиле 3 приводится формула, по которой определяется брутто-регистрационный тоннаж (БРТ). Чистая регистрационная вместимость — нетто-регистрационный тоннаж вычисляется по формуле в правиле 4. Нетто тоннаж не может быть меньше 30% от БРТ. Правила 5 и 6 определяют изменение нетто тоннажа и методы вычисления объемов.

115) А.830(XIX) — Кодекс по сигнализации и указателям 1995 года;

116) А.831(XIX) — Кодекс по безопасности водолазных комплексов 1995 г.;

117) А.849(XX) — Кодекс по расследованию морских аварий и инцидентов (принята 27 ноября 1997 г.);

118) А.861(XX) — Эксплуатационные требования к судовым приборам регистрации данных о рейсе (ПРД);

119) А.862(XX) — Кодекс практики безопасной загрузки и разгрузки навалочных судов (Кодекс ЗРН);

120) А.863(XX) — Кодекс безопасной практики перевозки грузов и людей на морских судах снабжения (Кодекс МСС);

121) А.890(XXI) — Принципы определения безопасного состава экипажа;

122) А.891(XXI) — Рекомендации по подготовке персонала морских передвижных установок (МПУ);

123) А.892(XXI) — Незаконная практика, связанная с профессиональными стандартными дипломами и подтверждениями;

124) А.894(XXI) — Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (руководство МАМПС);

125) А.900(XXI) — Цели организации на период до 2010 года;

126) А.917(XXII) — Руководство по эксплуатации на судах судовых систем автоматического опознавания (САО);

127) А.918(XXII) — Стандартный морской разговорник ИМО;

128) А.920(XXII) — Обзор мер безопасности и процедур по обращению с людьми, спасенными на море;

129) А.922(XXII) — Кодекс практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов (Кодекс РПР);

130) А.930(XXII) — Руководство по предоставлению финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи;

131) А.931(XXII) — Руководство по предоставлению финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи;

132) А.932(XXII) — Осуществление Конвенции ОВВ;

133) А.947(XXIII) — Концепция, принципы и цели Организации в области человеческого фактора;

134) А.949(XXII) — Руководство по местам убежища для судов, нуждающихся в помощи;

135) А.950(XXIII) — Службы оказания помощи на море (МАС);



97) А.743(XVIII) — Безопасность нефтяных танкеров и защита морской среды;

98) А.749(XVIII) — Кодекс остойчивости неповрежденных судов всех типов, на которые распространяются документы ИМО;

99) А.760(XVIII) — Символы спасательных средств и устройств;

100) А.769(XVIII) — Порядок и организация выдачи дипломов ГМССБ обладателям дипломов, не являющимися дипломами ГМССБ;

101) А.770(XVIII) — Минимальные требования подготовки персонала, назначенного для оказания помощи пассажирам в аварийной ситуации на пассажирских судах;

102) А.771(XVIII) — Требования по подготовке команд быстроходных дежурных шлюпок;

103) А.772(XVIII) — Фактор усталости при укомплектовании судов экипажами и обеспечении безопасности;

104) А.773(XVIII) — Улучшение охраны человеческой жизни на море путем предотвращения и пресечения небезопасной практики, связанной с незаконным провозом через границу иностранцев на судах;

105) А.788(XIX) — Руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями;

106) А.790(XIX) — Обзор Кодекса безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в контейнерах на борту судов (Кодекс ОЯТ);

107) А.791(XIX) — Применение Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. к существующим судам;

108) А.792(XIX) — Культура безопасности на пассажирских судах и вокруг них;

109) А.794(XIX) — Освидетельствование и проверки пассажирских судов РО-РО;

110) А.795(XIX) — Система навигационных рекомендаций и информации для эксплуатации паромов РО-РО;

111) А.796(XIX) — Рекомендации о системе поддержки принятия решений капитанами пассажирских судов;

112) А.797(XIX) — Безопасность судов, перевозящих навалочные грузы;

113) А.823(XIX) — Эксплуатационные требования к средствам автоматической радиолокационной прокладки (САРП);

114) А.828(XIX) — Рекомендации по подготовке всего персонала морских передвижных установок в области безопасности на море и готовности к действиям при авариях;

БРТ используется для расчета сборов, налогов и плат за услуги, оказываемые судну для определения условий страхования, требований к навигационному оборудованию и численности экипажа, оплате сборов за проход международных каналов (при наличии на судах Свидетельств на проход таких каналов).

8. Международная конвенция по безопасным контейнерам, 1972 г

Принята 02.12.1972 г., вступила в силу 6.09.1977 г., принята Украиной 6.09.1977 г.

В декабре 1972 г. на совместной конференции ИМО и ООН о международных смешанных перевозках была принята Международная конвенция по безопасным контейнерам. Конвенция преследовала две цели: первая — принятие важных процедур для обработки контейнеров при поддержании высокого уровня охраны человеческой жизни на море. Вторая — облегчить международные перевозки контейнеров за счет создания общих мер безопасности при перевозке контейнеров на всех видах транспорта (кроме воздушного).

Требования конвенции применяются к контейнерам, используемым в международных перевозках, исключая контейнеры, специально предназначенные для воздушных перевозок.

Конвенция предписывает определенные размеры — площадь не менее 14 кв. м. или не менее 7 кв. м. при наличии верхних угловых фитингов и устройств, предназначенных для перегрузки, крепления и размещения контейнеров. Каждый контейнер должен пройти определенную, одобренную администрацией процедуру осмотра, испытания. Конвенция содержит требования по правилам испытания, осмотра, содержания контейнера (для TEU — Twenty foot equivalent unit=1x20 ft=1 TEU; 1x40 ft= 2 TEU).

9. Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ, 1976 г.)

Вступила в силу 16.07. 1979 г., принята Украиной 16.07.1979 г.

В связи с увеличением числа судовых радиостанций и возрастающим радиообменом возникли большие проблемы с использованием радиочастот, что повлияло на безопасность мореплавания. Использование космических технологий помогло преодолеть эту проблему. В 1975 г. ИМО создало конференцию по вопросу установления новых морских коммуникационных систем, основанных на использовании спутниковых технологий. Конференция приняла Конвенцию о Международной организации морской спутниковой связи — ИНМАРСАТ и



Эксплуатационное соглашение о работе системы геостационарных сообщений между судами и береговыми станциями. Спасательные координационные центры (RCC) имеют береговые станции Инмарсат. ГМССБ основано на использовании системы спутниковой связи (район АЗ). Конвенция определила задачи и цели ИНМАРСАТ, которая должна улучшить использование средств оповещения о бедствиях и обеспечение безопасности жизни на море, повысить эффективность управления судами. Организация состоит из ассамблеи, совета и директората, возглавляемого генеральным директором. Инмарсат была образована в 1981 в Лондоне. В 1983 г. был принят Протокол о привилегиях и иммунитете ИНМАРСАТ. Украина присоединилась к протоколу 30.07.1983 г.

10. Международная конвенция по поиску и спасанию на море, 1979

Одобрена 27.04.1979 г., вступила в силу 22.06.1985 г., принята Украиной 04.04.1993 г.

Главная цель конвенции — улучшить сотрудничество между государствами и организациями, участвующими в операциях по поиску и спасанию на море.

На 7-й сессии ИМО Резолюцией А.229 (VII) было принято Руководство для торговых судов по поиску и спасанию (MERSAR), а также Руководство по поиску и спасанию на море (IMOSAR) входят в список обязательных книг на борту судов.

Конвенция состоит из 6 глав: Термины и определения, Организация, Сотрудничество, Подготовительные мероприятия, Порядок проведения операций, Системы судовых сообщений. Государства-участники конвенции должны создать национальные спасательно-координационные центры (СКЦ) и при необходимости — подцентры, с соответствующими зонами ответственности. Поисково-спасательные зоны устанавливаются по соглашению с соседними государствами, и эти зоны не имеют отношения к границам между государствами.

Государства-участники должны содействовать установлению соглашений по SAR между соседними государствами для координации спасательно-поисковых операций, проведения совместных учений. Всем участникам конвенции рекомендуется вводить системы судовых сообщений, которые облегчат полную информации о движении судов и дадут возможность сократить время между моментом потери связи с судном и началом поисково-спасательных операций. Все это поможет оказать немедленную помощь, судам, терпящим бедствие, включая медицинскую.

зимых наливом на борту морских судов снабжения (Руководство ОКОБ/LHNS Guidelines);

79) А.682(XVII) — Региональное сотрудничество в проведении контроля за судами и сбросами;

80) А.683(XVII) — Предотвращение и пресечение актов пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов;

81) А.684(XVII) — Пояснительная записка к правилам СОЛАС по делению на отсеки и аварийной остойчивости грузовых судов длиной 100 метров и более;

82) А.686(XVII) — Кодекс по сигнализации и указателям;

83) А.690(XVII) — Периодические проверки учений по оставлению судна и борьбе с пожаром на пассажирских судах;

84) А.691(17) — Инструкция по безопасности для пассажиров;

85) А.705(17) — Распространение информации по безопасности на море;

86) А.706(XVII) — Всемирная служба навигационных предупреждений;

87) А.708(XVII) — Видимость с ходового мостика и его назначение;

88) А.712(XVII) — Рекомендованные требования к специальной подготовке, квалификации и выдаче дипломов основному персоналу, ответственному за выполнение основных функций в море на морских передвижных установках;

89) А.713(XVII) — Безопасность судов, перевозящих навалочные грузы;

90) А.714(XVII) — Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза;

91) А.715(XVII) — Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих палубные грузы, 1991;

92) А.716(XVII) — Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ);

93) А.717(XVII) — Координация работы по вопросам, связанным с опасными грузами и опасными веществами;

94) А.719(XVII) — Предотвращение загрязнения воздушной среды с судов;

95) А.720(XVII) — Руководство по назначению особых районов и определению особо уязвимых морских районов (ОУМР);

96) А.741(XVIII) — МКУБ — Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения;



- 56) А.615(XV) — Радиолокационные маяки-ответчики и радиолокационные ответчики;
- 57) А.616(XV) — Оборудование для наведения при поисково-спасательных операциях;
- 58) А.617(XV) — Внедрение системы НАВТЕКС в качестве части Всемирной службы навигационных предупреждений;
- 59) А.618(XV) — Установление путей движения судов;
- 60) А.619(XV) — Использование услуг лоцманов в Торесовом проливе и районе Большого Барьерного Рифа;
- 61) А.620(XV) — Плавание Балтийскими проливами;
- 62) А.621(XV) — Меры по предотвращению нарушения зон безопасности вокруг прибрежных сооружений и установок;
- 63) А.622(XV) — Основные принципы несения ходовой машинной вахты на рыболовных судах;
- 64) А.624(XV) — Руководство по подготовке экипажей для спуска на воду спасательных и дежурных шлюпок с судов на переднем ходу;
- 65) А.638(XVI) — Единый идентификатор партии груза (UCI);
- 66) А.646(XVI) — Безопасность рыбаков на море;
- 67) А.647(XVI) — Руководство ИМО по методам управления безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения;
- 68) А.649(XVI) — Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок, 1989 г. (Кодекс ПБУ);
- 69) А.654(XVI) — Графические символы схем противопожарной защиты;
- 70) А.656(XVI) — Быстроходные дежурные шлюпки;
- 71) А.657(XVI) — Инструкция по действиям в спасательных шлюпках и плотках;
- 72) А.658(XVI) — Использование и установка световозвращающих материалов на спасательных средствах;
- 73) А.659(XVI) — Обеспечение радиослужб для глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности;
- 74) А.660(XVI) — Наличие спутниковых аварийных радиобуев (АРБ) — указателей местоположения;
- 75) А.666(XVI) — Всемирная радионавигационная система;
- 76) А.667(XVI) — Устройство для передачи лоцмана;
- 77) А.672(XVI) — Руководство и стандарты на удаление морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне;
- 78) А.673(XVI) — Руководство для перевозки и перегрузки ограниченного количества опасных и вредных жидких веществ, перево-

11. Контроль на судне за соблюдением Международных конвенций ИМО и МОТ по безопасности человеческой жизни на море и охране окружающей среды

Контроль на судне за соблюдением международных конвенций ИМО, МОТ, кодексов по правилам размещения, крепления, приёма и перевозки различных грузов, охране окружающей среды, безопасности судна, экипажа и пассажиров осуществляет судовая администрация во главе с капитаном.

Члены экипажа, не выполняющие или нарушившие требования этих конвенций и кодексов, несут персональную ответственность, вплоть до списания с судна, административную и уголовную ответственность по законам Украины. На зарубежных судах при работе по контрактам — штрафные санкции и списание с последующей репатриацией на Родину за свой счет и вызов замены к месту нахождения судна за счет списываемого. Нарушители вносятся судовладельцем в «черный список» — «Black List», после чего возникают проблемы с дальнейшим устройством на работу, как в эту же, так и в другие судоводные компании.

12. Поправки к конвенциям и их имплементация

МЕРС.1(11) — Резолюция об установлении перечня веществ, который должен быть приложен к Протоколу относительно вмешательства в открытом море в случаях его загрязнения веществами иными, чем нефть.

МЕРС.14(20) — Принятие поправок к Приложению 1 к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

МЕРС.16(22) — Принятие поправок к Приложению 11 к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

МЕРС.17(22) — Имплементация Приложения 11 к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

МЕРС.21(22) — Принятие поправок к Приложению 1 к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и текст Протокола с поправками.

МЕРС.29(25) — Принятие поправок к Приложению к Протоколу 1978 г. относительно Конвенции МАРПОЛ 1973 г. (Определение Аденского залива как особого района).

МЕРС.36(28) — Принятие поправок к Приложению к Протоколу 1978 г. к Конвенции МАРПОЛ 1971 г. (Поправки к Приложению 5 МАРПОЛ 73/78).

МЕРС.39(29) — Одобрение поправок к Приложению Протокола 1978 Конвенции МАРПОЛ 1973г. (введение гармонизированной сис-



темы освидетельствований и оформления свидетельств к Приложениям 1 и 11 Марпол 73/78) — 16.03.90.

МЕРС.42(30) — Принятие поправок к Приложению Протокола 1978 г. Конвенции МАРПОЛ 1973 г. (Определение Антарктики в качестве «особого района» в соответствии с Приложениями 1 и 5 Конвенции Марпол 73/78).

МЕРС.47(31) — Одобрение поправок к Приложению Протокола 1978 г. Конвенции Марпол 1973 г. (Новое правило 26 и другие поправки к Приложению 1 Конвенции Марпол 73/78) — 04.07.91.

МЕРС.48(31) — Одобрение поправок к Приложению Протокола 1978 г. Конвенции Марпол 1973 г. (Определение района Карибского моря в качестве «особого района» в соответствии с Приложением 5 Конвенции Марпол 73/78-04.07.91).

МЕРС.51(32) — Поправки к Протоколу 1978 Конвенции Марпол 1973 г. (Критерии сброса, содержащиеся в Приложении 1 к Конвенции Марпол 73/78) — 06.03.92 г.

МЕРС.52(32) — Поправки к Приложению Протокола 1978 г. Конвенции Марпол 1973 г. (Новые правила 13 F, 13 G связанные с ними поправки к Приложению 1 Конвенции Марпол 73/78) — 06.03.92.

МЕРС.53(32) — Развитие возможностей разбора судов на слом с целью облегчения применения поправок Приложения 1 к Конвенции Марпол 73/78 — 06.03.92.

МЕРС.57(38) — Поправки к Приложению Протокола 1978 г. Конвенции Марпол 1973 г. (Определение района Антарктики в качестве «особого района» и перечни жидких веществ в Приложении 11) — 30.10.92.

МЕРС.58(33) — Поправки к Приложению Протокола 1978 г. к Конвенции Марпол 1973 г. (Пересмотренное Приложение 111) — 30.10.92.

МЕРС.64(36) — Руководство по одобрению альтернативных конструктивных или эксплуатационных методов, прилагаемых в пункте 7 правила 13 G Приложения 1 к Конвенции Марпол 73/78 — 04.11.94.

МЕРС.65(37) — Поправки к Приложению Протокола 1978 г. Конвенции Марпол 1973 г. (Поправки к правилу 2 и новое правило 9 Приложения V) — 14.09.95.

МЕРС.68(38) — Поправки к Приложению Протокола 1978 г. к Конвенции Марпол 1973 г. (Поправки к Протоколу I) — 10.07.96.

МЕРС.75(40) — Поправки к Приложению Протокола 1978 г. Конвенции Марпол 1973 г. (Поправки к правилу 10 и новое правило 25A Приложения 1 Конвенции Марпол 73/78) — 25.09.97.

перевозящих опасные и могущие представлять опасность вещества навалом или в упаковке;

37) А.538(XIII) — Подготовка персонала морских плавучих установок в области безопасности на море;

38) А.539(XIII) — Дипломирование капитанов и вахтенных помощников капитана рыболовных судов длиной 24 метра и более;

39) А.542(XIII) — Порядок проведения контроля за судами и сбросами согласно Приложению 1 к Международной конвенции по предотвращению загрязнения судов 1973 г., измененной Протоколом к ней 1978 г.;

40) А.545(XIII) — Меры по предотвращению актов пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов;

41) А.532(XIV) — Рекомендации по критерию сильного ветра и бортовой качки (критерии погоды) для остойчивости неповрежденных пассажирских и грузовых судов длиной 24 метра и более;

42) А.565(XIV) — Рекомендуемые процедуры для предотвращения незаконного или случайного использования груза нефтепродуктов с низкой температурой вспышки в качестве топлива;

43) А.567(XIV) — Правило по системам инертного газа на танкерах-химовозах;

44) А.572(XIV) — Общие положения об установлении путей движения судов;

45) А.573(XIV) — Установление путей движения судов;

46) А.581(XIV) — Руководство по устройствам для крепления автотранспортных средств, при перевозке на судах РО-РО;

47) А.584(XIV) — Меры по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, пассажиров и экипажей;

48) А.585(XIV) — Наличие в портах сооружений для приема содержащих нефть отходов с судов;

49) А.587(XV) — Мероприятия по борьбе с серьезными случаями загрязнения или угрозами загрязнения моря;

50) А.596(XV) — Безопасность пассажирских паромов;

51) А.597(XV) — Поправки к порядку контроля судов;

52) А.600(XV) — Система опознавательных номеров судов ИМО;

53) А.601(XV) — Информация о маневренных характеристиках судов и ее представлении на судах;

54) А.603(XV) — Символы спасательных средств и устройств;

55) А.606(XV) — Пересмотр и оценка глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ);



- 17) А.501(XII) — Учреждение в Мальме (Швеция) Всемирного высшего морского университета;
- 18) А.504(XII) — Баратрия, незаконный захват судов и их грузов и другие формы морского мошенничества;
- 19) А.510(XII) — Долгосрочная программа работы Организации;
- 20) А.512(XII) — Отношения с неправительственными международными организациями;
- 21) А.513(XIII) — Поправки к Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.;
- 22) А.520(XIII) — Кодекс практики оценки, испытания и допущения прототипов спасательных средств и устройств нового типа (Кодекс ПСС);
- 23) А.522(XIII) — Рекомендации по наличию на судах аварийных радиобуев — указателей местоположения;
- 24) А.523(XIII) — Тарифы за сообщения о бедствии, срочности и безопасности, передаваемые по системе «Инмарсат»;
- 25) А.526(XIII) — Эксплуатационные требования к указателям скорости поворота;
- 26) А.527(XIII) — Установление судоходных путей;
- 27) А.528(XIII) — Рекомендации по выбору морских путей с учетом гидрометеорологических условий;
- 28) А.529(XIII) — Стандарты точности судовождения;
- 29) А.530(XIII) — Использование судовых радиолокационных ответчиков для целей поиска и спасания;
- 30) А.531(XIII) — Общие принципы систем судовых сообщений;
- 31) А.532(XIII) — Сбор и представление гидрографических данных;
- 32) А.533(XIII) — Факторы, которые необходимо учитывать при обеспечении безопасной укладке и креплении укрупненных грузовых мест и транспортных средств на судах;
- 33) А.534(XIII) — Кодекс по безопасности судов специального назначения (Кодекс ССН);
- 34) А.535(XIII) — Рекомендации по требованиям, касающимся аварийной буксировки танкеров;
- 35) А.536(XIII) — Кодекс по безопасности водолазных комплексов, 1995 (Кодекс БВК);
- 36) А.537(XIII) — Подготовка лиц командного и рядового состава, ответственных за погрузочно-разгрузочные операции на судах,

МЕРС.77(41) — Установление даты вступления в силу поправок к правилу 10 Приложения I Конвенции Марпол 73/78 в отношении вод Северо-западной Европы в качестве «особого района» — 02.04.98.

МЕРС.84(44) — Поправки к Приложению Протокола 1978 г. Конвенции Марпол 1973 г. — 12.04.2000.

МЕРС.88(44) — Осуществление приложения IV к конвенции Марпол 73/78 — 12.04.2000.

МЕРС/Circ.3 — Составление перечня веществ иных, чем нефть, который должен быть приложен к Протоколу 1973 г. о вмешательстве в открытом море в случаях его загрязнения веществами иными, чем нефть — 21.03.74.

МЕРС/Circ.76 — Имплементация резолюции 1 Международной конференции по безопасности танкеров и предупреждению загрязнения — 04.07.79.

МЕРС/Circ.79 — Имплементация резолюции 1 Международной конференции по безопасности танкеров и предупреждению загрязнения — 02.01.80 и МЕРС/Circ.84 — от 04.07.80 г.

Вопросы для обсуждения

1. Перечислите основные международные Конвенции ИМО.
2. Охарактеризуйте основные требования международной конвенции СОЛАС 74 к морским судам.
3. Объясните основное содержание Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78).
4. Охарактеризуйте основные требования Международных правил предупреждения столкновения судов в море (МППСС 72).
5. Объясните основное содержание Международной конвенции по стандартам подготовки, дипломирования моряков и несения вахты, 1978 г. (ПДНВ 78 с поправками).
6. Охарактеризуйте основные требования Международной конвенции о грузовой марке, 1966 г.
7. Объясните основное содержание Международной конвенции по обмеру судов, 1969 г.
8. Охарактеризуйте основные требования Международной конвенции по безопасным контейнерам, 1972 г.
9. Объясните основное содержание Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ, 1976 г.).
10. Охарактеризуйте основные требования Международной конвенции по поиску и спасанию на море, 1979.



11. Перечислите основные положения по контролю на судне за соблюдением Международных конвенций ИМО и МОТ по безопасности человеческой жизни на море и охране окружающей среды.

12. Охарактеризуйте основные поправки к конвенциям.

32. Предотвращение загрязнения моря.
33. Документы ИМО по охране морской среды.
34. Перечень РД и правил по охране морской среды

Теоретические положения

1. Общий список резолюции ИМО

- 1) А.481(ХП) — Принципы безопасного укомплектования судов экипажами;
- 2) А.482(ХП) — Подготовка и использование САРП (средств автоматической радиолокационной прокладки);
- 3) А.483 (ХП) — Подготовка по радиолокационному наблюдению и прокладке;
- 4) А.484 (ХП) — Основные принципы несения ходовой навигационной вахты на рыболовных судах;
- 5) А.485 (ХП) — Подготовка, квалификация и методы работы морских лоцманов, кроме лоцманов открытого моря;
- 6) А.488(ХП) — Использование стандартного морского навигационного словаря;
- 7) А.489(ХП) — Безопасная укладка и крепление укрупненных и прочих грузовых мест на судах, иных, чем ячеистые контейнеровозы;
- 8) А.490(ХП) — Пересмотр Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом;
- 9) А.491(ХП) — Кодекс по безопасности ядерных торговых судов;
- 10) А.492(ХП) — Применение Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.;
- 11) А.493(ХП) — Применение термина «валовая вместимость...» — вместо «валовая вместимость... рег т.»;
- 12) А.494(ХП) — Пересмотренные временные положения, касающиеся обмера некоторых судов;
- 13) А.495(ХП) — Пересмотренные спецификации для нефтяных танкеров с выделенными для чистого балласта танками;
- 14) А.496(ХП) — Руководство и спецификации по системам автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяных танкеров;
- 15) А.497(ХП) — Поправки к пересмотренным спецификациям по конструкциям, эксплуатации и контролю систем мойки сырой нефтью;
- 16) А.499(ХП) — Санкции за нарушения требований конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов;



ЗАНЯТИЕ № 4.**ТЕМА 4. ОСНОВНЫЕ РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕЙ ИМО ПО БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ И ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА 2007 Г.**

Цель занятия. Изучить основные резолюции ИМО по безопасности мореплавания и охране окружающей среды.

План проведения занятия

1. Общий список резолюции ИМО.
2. Номера резолюций ИМО по пиратству и незаконных актах.
3. Обеспечение остойчивости судна.
4. Деление на отсеки и аварийная остойчивость.
5. Грузовая марка.
6. Маневрирование и рулевое устройство.
7. Обмер судов.
8. Вопросы безопасности плавания.
9. Системы инертных газов.
10. Наливные суда: химовозы и газовозы.
11. Нефтяные танкеры.
12. Безопасность судов особых типов.
13. Судовождение.
14. МППСС.
15. Системы передачи сообщений с судов и СДС.
16. Навигационное оборудование.
17. Лоцманская служба.
18. Погодные условия.
19. Укомплектование судов экипажами.
20. Опасные грузы.
21. Твердые навалочные грузы.
22. Контейнерные грузы.
23. Вопросы, связанные с грузами.
24. Предотвращение загрязнения морской среды с судов.
25. Предотвращение загрязнения нефтью.
26. Предотвращение загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом.
27. Предотвращение загрязнения опасными веществами, перевозимыми в упакованном виде.
28. Предотвращение загрязнения сточными водами.
29. Предотвращение загрязнения мусором.
30. Береговые сооружения для приема судовых отходов.
31. Ликвидация загрязнений морской среды.

ЗАНЯТИЕ № 3.**ТЕМА 3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОДЕКСЫ ИМО ПО БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ НА 2007 Г.**

Цель занятия. Изучить основные международные кодексы ИМО по безопасности мореплавания.

План проведения занятия

1. Общий список международных кодексов ИМО по безопасности мореплавания.
2. Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза.
3. Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих лесные палубные грузы.
4. Кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью.
5. Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов.
6. Кодекс безопасной практики погрузки и разгрузки судов, перевозящих навалочные грузы.
7. Международный кодекс перевозки опасных грузов (МК МПОГ).
8. Кодекс безопасной практики перевозки облученного ядерного топлива (ОЯТ — OST Code).
9. Международный кодекс по химовозам (МКХ).
10. Международный кодекс по газовозам.
11. Международный кодекс управления безопасностью и предотвращения загрязнения (МКУБ-93) — ISM Code-International Safety Management and Pollution Prevention.
12. Международный кодекс охраны судов и портовых сооружений (Кодекс ОСПС — International Ship and Port Facility Code (ISPS Code)).
13. Международный кодекс стандартов подготовки, квалификации и несения вахты моряками — Кодекс ПДНВ (STCW Code).
14. Контроль на судне за соблюдением Международных конвенций ИМО и МОТ по безопасности человеческой жизни на море и охране окружающей среды.

Теоретические положения**1. Общий список международных кодексов ИМО по безопасности мореплавания**

1. Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза — Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code).



2. Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих лесные палубные грузы — Code of Safe Practice for ships carrying Timber Deck Cargoes.

3. Кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью — International Code for safe Carriage of Grain in Bulk (**IGC**).

4. Кодекс безопасной перевозки навалочных грузов — Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (**BC Code**).

5. Кодекс безопасной практики погрузки и разгрузки судов, перевозящих навалочные грузы — Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers.

6. Международный кодекс перевозки опасных грузов — International Maritime Dangerous Goods Code (**IMDG Code**).

7. Кодекс безопасной практики перевозки облученного ядерного топлива (Кодекс **OST**).

8. Международный кодекс по химовозам — Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (**BCH Code**), (**IBC Code**).

9. Международный кодекс по газовозам — International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (**IGC Code**).

10. Международный кодекс управления безопасности и предотвращения загрязнения (МКУБ-93) — International Management Code for Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (**ISM Code**), глава 9 СОЛАС-74.

11. Кодекс ОСПС (**ISPS Code**) — Международный кодекс охраны судов и портовых сооружений.

12. Кодекс ПДНВ (STCW Code) — Международный кодекс стандартов подготовки, квалификации и несения вахты моряками.

2. Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза

Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза, принят Ассамблеей ИМО в ноябре 1991 г. (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.п.), листовой стали в рулонах, металлических изделий, якорных цепей, металлолома навалом, гибких промежуточных контейнеров для навалочных грузов (емкостью 3 куб.м.), бревен под палубой, укрупненных грузовых мест.

навигационную вахту на судах, оборудованных РЛС должны пройти соответствующее обучение в тренажерных центрах по использованию РЛС и ведению ручной прокладки для предотвращения столкновений судов, независимо от того имеет судно САРП или нет.

Вопросы для обсуждения

1. Охарактеризуйте международные кодексы ИМО по безопасности мореплавания.

2. Объясните основное содержание кодекса безопасной практики размещения и крепления груза.

3. Охарактеризуйте кодекс безопасной практики для судов, перевозящих лесные палубные грузы.

4. Объясните основное содержание кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью.

5. Охарактеризуйте кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов.

6. Объясните основное содержание кодекса безопасной практики погрузки и разгрузки судов, перевозящих навалочные грузы.

7. Охарактеризуйте международный кодекс перевозки опасных грузов (МК МПОГ).

8. Объясните основное содержание кодекса безопасной практики перевозки облученного ядерного топлива (ОЯТ — OST Code).

9. Охарактеризуйте международный кодекс по химовозам (МКХ).

10. Объясните основное содержание международного кодекса по газовозам.

11. Охарактеризуйте международный кодекс управления безопасности и предотвращения загрязнения (МКУБ-93) — ISM Code-International Safety Management and Pollution Prevention.

12. Объясните основное содержание Международного кодекса охраны судов и портовых сооружений (Кодекс ОСПС — International Ship and Port Facility Code (ISPS Code)).

13. Охарактеризуйте международный кодекс стандартов подготовки, квалификации и несения вахты моряками — Кодекс ПДНВ (STCW Code).

14. Объясните, как осуществляется на судне контроль, за соблюдением Международных конвенций ИМО и МОТ по безопасности человеческой жизни на море и охране окружающей среды.



ИМО и использование английского языка в письменной и устной форме;

- передача и прием информации с использованием визуальных сигналов (с помощью азбуки Морзе и МСС-65);
- маневрирование судна.

Б) Функция — Обработка и размещение грузов на уровне эксплуатации:

- наблюдение за погрузкой, размещением, креплением и выгрузкой грузов, а также меры предосторожности по отношению к ним во время плавания.

В) Функция — Управление операциями судна и забота о людях на судне на уровне эксплуатации:

- обеспечение выполнения требований по предотвращению загрязнений
- поддержание судна в мореходном состоянии;
- предотвращение пожаров и борьба с пожаром на судне;
- использование спасательных средств и устройств;
- применение средств первой медицинской помощи на судне;
- наблюдение за соблюдением требований законодательства.

14. Контроль на судне за соблюдением Международных конвенций ИМО и МОТ по безопасности человеческой жизни на море и охране окружающей среды

Для снижения количества аварий и повышения ответственности моряков за наносимый ущерб на международном уровне было принято вначале ИМКО, а затем ИМО ряд важных нормативных документов, обязательных для всех стран, имеющих морской флот и использующих его на мировом морском пространстве, это:

1) Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 с дополнениями (последнее в 2003 году), которая вступила в силу в Советском Союзе 25 мая 1980 г. (глава 5 — Безопасность мореплавания. Правило 12 — «Все суда валовой вместимостью 1600 рег. тонн и более должны иметь РЛС станцию одобренного Администрацией типа и средства на мостике для нанесения радиолокационных данных на карту);

2) в дополнение к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты 1978г., ИМКО 19 ноября 1981 г. были приняты Резолюции А.482, А.483, А.484, где (А.482 — «Программа подготовки судоводителей по использованию САРП средств автоматической радиолокационной прокладки». А.483 рекомендует всем судоводителям включая старпомов и капитанов, отвечающих за

Цель данного Международного кодекса — обеспечение международных норм (стандартов) по безопасному размещению и креплению грузов. Кодекс устанавливает, чтобы каждое грузовое судно имело «Руководство по креплению груза», разработанное судовладельцем и согласованное с классификационным обществом. В этом Руководстве перечисляется весь имеемый на судне крепежный материал, который должен иметь соответствующие сертификаты и который, согласно решению Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) с 01.03.2001 г. подлежит ежегодному освидетельствованию с выдачей сертификата на каждую крепежную деталь.

Основные требования этого Кодекса:

- грузы должны быть размещены и закреплены безопасно для судна и экипажа;
- при размещении и креплении груза необходимо учитывать неблагоприятные условия погоды, которые могут оказаться в рейсе;
- действия, предпринятые капитаном по управлению судном в неблагоприятных условиях погоды, должны быть с учетом расположения, вида и крепежных устройств перевозимого в данном рейсе груза.

3. Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих лесные палубные грузы

На 17 сессии Ассамблеи ИМО в ноябре 1991 г. был принят «Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих палубные лесные грузы». Кодекс состоит из 6 глав: остойчивость, укладка груза, крепление груза, защита персонала, устройства безопасности, действия, предпринимемые во время рейса, и 2-х дополнений: А — практика укладки груза, В — общее руководство по размещению бревен под палубой.

Цель данного Кодекса указать судам меры, рекомендуемые по укладке, креплению, безопасности при перевозке палубных лесных грузов. Кодекс применяется ко всем судам длиной 24 м и более, совершающих перевозку палубных лесных грузов. Суды, имеющие и использующие лесную грузовую марку, должны отвечать требованиям правил Конвенции о грузовой марке 1966 г. и иметь полную информацию об остойчивости судна с учетом палубного лесного груза, которая позволила бы капитану быстро и точно уточнять эти данные при меняющихся условиях эксплуатации судна (при ухудшении погодных условий). Диаграммы и таблицы периода качки являются полезным средством проверки в рейсе на переходе действительных условий остойчивости судна.

Остойчивость судна во время погрузки и выгрузки палубного лесного груза должна быть всегда положительной и соответствовать тре-



бованиям, принятым Администрацией, при этом расчет данных устойчивости должен учитывать: увеличение палубного груза из-за намокания, обледенения, расхода судовых запасов, влияния свободной поверхности жидкости в танках и цистернах судна, веса воды на палубе между бревнами.

Капитан обязан:

- 1) немедленно прекратить все грузовые операции, если без причин возник крен;
- 2) выход в море только после:
 - тщательного контроля и проверки, что судно крена не имеет;
 - поперечная метацентрическая высота по расчетам достаточная, с учетом расхода на переходе судовых запасов до порта прихода;
 - определены и обеспечены все критерии устойчивости.

Перед погрузкой лесного палубного груза и во время погрузки необходимо чтобы:

- 1) все палубные закрытия, отверстия должны быть надежно закрыты и задраены;
- 2) воздушные трубы и вентиляторы надежно защищены;
- 3) запорные клапаны и подобные устройства должны быть осмотрены и быть герметичными;
- 4) скопление льда и снега во время убиралось;
- 5) палубные стойки для лесного груза, найтовы должны быть в порядке;
- 6) должен быть доступ в жилые помещения экипажа, места приема лоцмана, в машинное отделение;
- 7) груз должен быть хорошо и безопасно уложен, закреплен и не мешать управлению судном и выполнения необходимых работ на нем.

4. Кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью

Кодекс безопасной практики перевозки зерна насыпью, принят Комитетом безопасности мореплавания (КБМ) ИМО Резолюцией 23(59) от 23.05.91 г. и распространяется на перевозку злаковых культур: зерно пшеницы, маиса (кукурузы), овса, ржи, ячменя, риса, бобовых культур и обработанное зерно этих культур, когда его свойства схожи со свойствами натурального зерна. При перевозке зерна, судно должно отвечать требованиям этого Кодекса и иметь на это соответствующее разрешение.

Международный Кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью вступил в силу с 01.01.1994г. и применяется к судам независимо от их размера, включая суда валовой вместимостью менее 500 занятые перевозкой зерна насыпью. Кодекс содержит:

- оказание первой доврачебной помощи;
- личной безопасности и общественных обязанностей.

Все сертификаты подтверждаются каждые пять лет с прохождением тренажера (минимальные стандарты могут быть объединены в одном сертификате).

Для получения подтверждения к рабочему диплому всему командному составу необходимо пройти:

- переподготовку согласно раздела 1/11 ПДНВ-78/95;
- иметь все минимальные и дополнительные стандарты компетентности;
- для работающих на специальных судах (нефтяные танкеры, газовозы, химовозы суда типа РО-РО) иметь специальные сертификаты.

Международный кодекс ПДНВ

Международный кодекс состоит из двух частей:

- 1) часть А — обязательная, содержит минимальные стандарты компетенции для плавсостава, которые приведены в таблицах;
- 2) часть В — рекомендательная, содержит рекомендации по внедрению и применению требований и положений конвенции ПДНВ 78/95 и раздела А Кодекса ПДНВ 95.

Часть В Кодекса стала обязательной после того, как Конвенция ПДНВ 78/95 вступила в силу с 01.02.2002 г., но некоторые разделы кодекса ПДНВ части В дорабатываются. С 01.02.2002 г. в рабочие дипломы и сертификаты моряков дается единая форма в мире **подтверждения (Endorsement)** этих документов от имени Администрации страны. За подлинность этих рабочих дипломов и подтверждений несет ответственность Правительство той страны, где они выдавались.

Безопасность навигационной вахты обеспечивается грамотным и профессиональным исполнением своих обязанностей вахтенными помощниками капитанов.

Требования к компетентности вахтенных помощников капитана судов валовой вместимости 500т. или более согласно Кодекса ПДНВ.

А) Функция — Судовождение на уровне эксплуатации:

- планирование и проведение перехода и определение местоположения всеми способами;
- несение безопасной навигационной вахты;
- использование РЛС и САРП для обеспечения безопасности мореплавания;
- действия в аварийных ситуациях;
- действия при получении сигнала бедствия
- использование Стандартного морского навигационного словаря-разговорника, замененного стандартными фразами общения на море



щимися к обязанностям, связанным с несением вахты в машинном отделении.

В соответствии с Международной конвенции ПДМНВ-78/95, СОЛАС 74/94, Конвенции МОТ 1936, 46, 53 г. персонал морских судов должен иметь:

1) капитан, старпом — сертификат по перевозке опасных грузов, оказание медицинской помощи (третий уровень — квалифицированная медицинская помощь и уход за больными);

2) все судоводители — рабочий диплом, подтверждение к диплому (с заменой каждые 5 лет), сертификат РЛС/САРП, сертификат оператора/радиотелефониста, сертификат ГМССБ, сертификат специалиста по спасательным шлюпкам, плотам и скоростным шлюпкам, являющимися скоростными и не являющимися скоростными, сертификат об оказании первой медицинской помощи (второй уровень), руководитель по борьбе с пожаром;

3) все механики: рабочий диплом, подтверждение к диплому, сертификат об оказании первой медицинской помощи (второй уровень), руководитель по борьбе с пожаром, специалист по спасательным шлюпкам, плотам и дежурным шлюпкам, являющимися и не являющимися скоростными;

4) радиоспециалисты — рабочий диплом, подтверждение к диплому, сертификат ГМССБ;

5) квалифицированные матросы (Able seaman — матрос 1 класса, который должен иметь плавценз не менее 24 месяцев) — сертификат квалифицированного матроса и специалиста по спасательным шлюпкам и плотам;

6) квалифицированные мотористы — сертификат квалифицированного моториста (ПДНВ-78/95 111/4). То же для рядового состава машинной команды;

7) судовой повар — сертификат судового повара (на англ. языке);

8) все члены экипажа специальные сертификаты для работы на:

— нефтяных танкерах;

— газовозах;

— химовозах;

— пассажирских судах типа РО-РО;

9) командный состав или квалифицированные лица (из числа квалифицированных матросов — специалист по спасательным средствам (на каждую шлюпку);

10) весь экипаж — сертификат минимальных стандартов:

— в области способов личного выживания;

— противопожарной безопасности и борьбы с пожаром;

1) требования по выдаче документа о разрешении на перевозку;

2) информации об остойчивости судна при загрузке зерном;

3) требования к остойчивости судна при загрузке и перевозке зерна насыпью;

4) правила погрузки зерна насыпью;

5) прочности судовых устройств, для погрузки зерна;

6) нагрузка на переборки и днища грузовых помещений и т.п.

Во всех случаях для любого судна, перевозящего зерно насыпью в течение рейса характеристики его остойчивости в неповрежденном состоянии с учетом кренящих моментов от смещения зерна, должны отвечать следующим основным критериям:

- угол крена от смещения зерна не должен превышать 12 градусов, а в случае, для судов, построенных на 1.01.1994 г или после этой даты, угла входа кромки палубы в воду, смотря по тому, что меньше;

- начальная поперечная метацентрическая высота с поправкой на влияние свободной поверхности жидкостей в танках должна быть не менее 0,30 м;

- перед погрузкой зерна насыпью, капитан судна должен (если это требует правительство страны погрузки) доказать способность судна отвечать всем нормам остойчивости в течение рейса, а после погрузки и до выхода судна в море обеспечить отсутствие крена судна.

Судну, не имеющего документа о разрешении на перевозку зерна, может быть разрешена погрузка зерна насыпью при условии, что:

а) общий вес зерна насыпью не должен превышать одной трети дедвейта судна;

б) во всех грузовых отсеках заполненных со штивкой должны быть установлены диаметрально переборки (шифтингбордсы) на всю длину грузовых помещений от подволока палубы или люковых крышек ниже линии палубы не менее 1/8 максимальной ширины отсека или 2,4 м., смотря по тому, что больше;

в) все крышки люков в заполненных отсеках, после штивки должны быть закрыты и задраены.

5. Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов

В соответствии с Правилем 1(4) СОЛАС-74 был разработан Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов (Кодекс НГ). Первый Кодекс был принят в 1965 г., пересмотрен в 1979 г. (Резолюция ИМО А.434(XI)). Кодекс состоит из 10 разделов:

1) определения;

2) общие меры предосторожности;

3) безопасность персонала и судна;



- 4) оценка приемлемости груза для перевозки;
 - 5) методы штивки;
 - 6) методы определения угла естественного откоса;
 - 7) грузы способные разжижаться;
 - 8) методы испытания;
 - 9) материалы, обладающие химическими свойствами;
 - 10) таблицы для перевода удельного погрузочного объема.
- Кроме того, Кодекс содержит 6 Приложений.

6. Кодекс безопасной практики погрузки и разгрузки судов, перевозящих навалочные грузы

20-я сессия Ассамблеи ИМО приняла Кодекс безопасной практики погрузки и разгрузки судов, перевозящих навалочные грузы (Резолюция А.862(20) от 27.11.197 г.), согласно которому:

- капитан имеет право прекратить грузовые операции у грузового терминала в случае нарушения оператором терминала плана грузовых работ;
- такое же право дается и портовым властям в случае опасности для судна;
- экипаж судна обязан постоянно отслеживать грузовые операции, регулярно проверять осадку судна, количество обработанного груза, с учетом проведенных балластных операций на судне.

Часть В, главы VI Конвенции СОЛАС-74 с дополнениями содержит раздел «Специальные положения для навалочных грузов, иных чем зерно», которое состоит из Правила 6 «Приемлемость для перевозки» и правила 7 «Погрузка, размещение и выгрузка навалочного груза».

На судне **должен быть буклет** на рабочем языке компании (английский предпочтительнее), в котором должны быть:

- 1) все данные по проверке остойчивости судна и его продольной прочности;
- 2) данные о вместимости балластных танков и производительности насосов для их заполнения и откачки;
- 3) информацию о максимальной допустимой нагрузке на единицу поверхности второго дна, палубы твиндеков (если разрешена перевозка таких грузов);
- 4) данные о максимально допустимой нагрузке на трюм;
- 5) инструкцию по погрузке и выгрузке с учетом прочности корпуса судна;
- 6) любые специальные ограничения по худшим условиям эксплуатации, одобренные или признанные Администрацией,

Кодекс ОСПС (ISPS Code):

- а) распространяется на все морские торговые суда БРТ 500 и более р.т., которые занимаются коммерческими перевозками;
- б) не распространяется на грузовые суда БРТ менее 500 р.т., военные, рыболовные, самоходные, спортивные.

Контроль на судне за соблюдением международных конвенций ИМО, МОТ, кодексов по правилам размещения, крепления, приёма и перевозки различных грузов, охране окружающей среды, безопасности судна, экипажа и пассажиров осуществляет судовая администрация во главе с капитаном.

13. Международный кодекс стандартов подготовки, квалификации и несения вахты моряками — Кодекс ПДНВ (STCW Code)

Требования международной конвенции ПДНВ 78/95 и кодекса ПДНВ к несению вахты на уровне эксплуатации.

Годность к несению вахты:

- все лица, назначенные выполнять обязанности вахтенного помощника капитана или лица рядового состава, несущего ходовую навигационную вахту, должны иметь как минимум 10 часов отдыха в течение 24-часового периода;
- часы отдыха могут быть разделены не более чем на два периода, один из которых должен иметь продолжительность, по крайней мере, 6 часов;
- требования по периодам отдыха, изложенные в пунктах 1 и 2, не обязательно должны соблюдаться в случае аварии или учения, или в других чрезвычайных условиях эксплуатации;
- Несмотря на положения пунктов 1 и 2, минимальный период в 10 часов может быть сокращен до 6 часов, при условии, что любое такое сокращение не должно приниматься в течение более двух дней, и не менее чем 70 часов отдыха должно быть предоставлено в течение каждых семи дней;
- администрации должны требовать, чтобы расписание несения вахты вывешивалось в легкодоступном месте.

Дипломирование:

- вахтенный помощник капитана должен иметь необходимую квалификацию в соответствии с положениями главы II или главы VII, относящимися к обязанностям, связанным с несением ходовой или стояночной вахты;
- вахтенный механик должен иметь необходимую квалификацию в соответствии с положениями главы III или главы VII, относя-



ИМО, и при этом обращает особое внимание на конкретные трудности с которыми сталкиваются некоторые правительства.

12. Международный кодекс охраны судов и портовых сооружений (Кодекс ОСПС — International Ship and Port Facility Code (ISPS Code))

Кодекс состоит из части А, положения которой являются обязательными и части В, положения которой рекомендуются. В главе XI-2 СОЛАС-74 содержатся основные требования к охране судов и портовых средств, часть В Кодекса содержит руководство, которое следует учитывать при выполнении положений Главы XI-2 и части А Кодекса. Часть А Кодекса ОСПС содержит 19 разделов:

- 1 — излагаются цели Кодекса;
- 2 — даны определения;
- 3 — применение;
- 4 — ответственность договаривающихся правительств за установление уровней безопасности;
- 5 — декларации об охране;
- 6 — обязанности компаний;
- 7 — охрана судна;
- 8 — оценка безопасности судна;
- 9 — судовой план охраны;
- 10 — ведение записей;
- 11 — офицер компании по охране;
- 12 — офицер по охране судна должен быть назначен на каждом судне;
- 13 — обучение, проведение учений и упражнений по охране труда;
- 14 — охрана портовых сооружений;
- 15 — оценка безопасности портовых сооружений;
- 16 — план охраны портовых сооружений;
- 17 — офицер по охране портовых сооружений;
- 19 — освидетельствование и сертификация судов.

Кодекс предусматривает также требования и для портовых сооружений, которые включают: контроль и управление доступом, контроль действия людей и груза и обеспечение быстро доступными охранными средствами связи. Уровень охраны создает связь между судном и портовым сооружением и выполнение специальных мер безопасности. Кодекс вступил в силу 1 июля 2004, включая новую Главу XI-2 Конвенции СОЛАС с поправками.

7) информация о максимально разрешенных усилиях и моментах, действующие на судно при грузовых операциях и в рейсе.

Судно должно иметь продольные переборки, груз должен быть разравнен в грузовых помещениях. При грузовых операциях **капитан согласует план** с портом порядок загрузки и выгрузки судна по всем грузовым помещениям, чтобы максимально уменьшить нагрузки на судовые конструкции судна, с учетом производительности судовых грузовых устройств или порта и возможностей судна по приему и откачке судового балласта. Этот план и его последующие изменения должны передаваться на хранение властям государства порта.

7. Международный кодекс перевозки опасных грузов (МК МПОГ)

Глава VII, Конвенции СОЛАС-74 содержит кодекс по перевозке опасных грузов. Данная глава состоит из 4-х частей и 16 Правил:

- часть А. Перевозка опасных грузов в таре или навалом. Правила: применение, классификация, тара, маркировка и знаки опасности, документы, размещение и крепление, взрывчатые вещества на пассажирских судах, сообщения о происшествиях с опасными грузами.
- Часть В. Конструкция и оборудование судов, перевозящих опасные химические грузы наливом. Правила: определения, применение к танкерам-химовозам, требования к танкерам-химовозам.
- Часть С. Конструкция и оборудование судов, перевозящих сжиженные газы наливом. Правила: определения, применение к газозавозам, требования к газозавозам.
- Часть D. Специальные требования к перевозке отработанного ядерного топлива, плутония и высокорadioактивных отходов в таре на судах. Правила: определения, применения к судам, перевозящим груз ОЯТ, требования к судам, перевозящим отработанное ядерное топливо.

Межправительственная морская консультативная организация (ММКО) создала специальный подкомитет, который в течение 1962-1965 г. подготовил Международный Кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ). Согласно ему, опасные грузы были подразделены на 9 классов. Ассамблея ММКО в 1965 г. 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 3-х 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 1990 г. 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 ИМО разработан Порядок действий в аварийных ситуациях 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. Резолюцией ИМО А.716 от 06.11.91 г. Кодекс МКМПОГ (IMDG Code) принят за основу и вошел в СОЛАС-74, Правило VII п.1.3.

На основе МКМПОГ и обобщения различных международных и национальных правил ОИИМФ (Одесса) были разработаны Правила морской перевозки опасных грузов МОПОГ, которые введены в действие с 01.01.1969 г. Изданы в трех томах и являются обязательным документом при перевозке опасных грузов. МОПОГ соответствует МКМПОГ и СОЛАС-74 (главе VII). Последнее переиздание МОПОГ в двух томах было осуществлено ЮжНИИМФ (Одесса) в 15.03.1990 г. В настоящее время МОПОГ постоянно корректируется на основе требований, вносимых поправок. Корректуру вносит ЗАО ЦНИИМФ г. Санкт-Петербург. Требования МКМПОГ и МОПОГ распространяются на перевозку на судах, а также на перевозку и хранение в портах: опасные грузы в упаковке, загруженные в контейнеры или транспортные средства, опасные грузы 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 хладоагенты транспортных средств и спецконтейнеров, необходимые для их функционирования. Название Кодекса МОПОГ на русском языке изменено на «Международный морской Кодекс по опасным грузам» в 2001г. В настоящее время он имеет сокращенное название — Кодекс ММОГ, который более точно определяет его содержание, как на английском языке, так и на русском. Этот Кодекс не является обязательным, но большинство государств мира включили его рекомендации в свое национальное законодательство. Кодекс предназначен для мореплавания, он не распространяется на производителя опасного груза и отправителя, не оказывает влияние на терминологию, упаковку и маркировку.

- 1) политику в области безопасности и защиты окружающей среды;
- 2) инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды, согласно существующему международному праву и законодательству государства флага;
- 3) установленный объем полномочий и линий связи между персоналом на берегу, на судне и внутри их;
- 4) процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений данного Кодекса;
- 5) процедуры подготовки к аварийным ситуациям и действий в аварийных ситуациях;
- 6) процедуры проведения внутренних аудиторских проверок и процедуры пересмотра управления.

Правительства должны выполнять обязательства и обязанности, изложенные в правилах, процедурах и практике, которые содержатся в принимаемых ими документах ИМО и других документах, имеющих обязательную силу и принимать меры, которые могут оказаться необходимыми для обеспечения их соблюдения на основе международных конвенций, таких как: Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (Конвенция ЮНКЛОС); Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 с поправками (Конвенция СОЛАС 1974 г.); Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная Протоколом 1978 г. к ней, с поправками (МАРПОЛ 73/78); Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. с поправками (МППСС 1972 г.); Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. (Конвенция LL 1966 г.) и Международная конвенция по обмеру судов 1969 г. (TONNAGE, 1969 г.).

Правительства стран подтверждают, что государства флага несут основную ответственность за установление надлежащей и эффективной системы, позволяющей осуществлять контроль судов, имеющих право плавать под их флагом, и обеспечивать, чтобы эти суда отвечали соответствующим международным нормам и правилам.

Правительствам представляется на добровольной основе в сдать в Международную Морскую Организацию экземпляр своего отчета по самооценке, чтобы сделать возможным создание базы данных, которая поможет Организации в ее усилиях по достижению последовательного и эффективного осуществления документов ИМО.

Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды рассмотрит другие меры, необходимые для обеспечения эффективного и последовательного глобального осуществления документов



— составлены ли соответствующие документы на рабочем языке или языке понятном для судового персонала;

— могут ли старшие лица командного состава судна назвать компанию, ответственную за эксплуатацию судна и соответствует ли это указанной в документах по МКУБ;

— могут ли старшие лица командного состава судна определить «назначенное лицо»;

— имеются ли процедуры для установления и поддержания связи с управлением на берегу в случае аварии;

— имеются ли на судне программы проведения учений и занятий к действиям при аварии;

— как новые члены экипажа ознакомлены со своими обязанностями и имеются ли инструкции, с которыми необходимо ознакомиться членам экипажа до отхода судна;

— может ли капитан предоставить документальное доказательство своих обязанностей и полномочий, которое должно включать его основные полномочия;

— сообщалось ли компании о несоответствиях, и приняла ли компания меры по устранению недостатков;

— установлен ли на судне порядок регистрации и имеются ли зарегистрированные данные.

Недостатки СУБ должны регистрироваться в отчете инспектора контроля государства порта о проверке. При этом все выявленные недостатки при проверке, как существенные несоответствия, должны быть устранены до отхода судна.

В исключительных случаях, когда в результате тщательной проверки общее состояние судна, его оборудование, условия экипажа определены явно субстандартными, ИКГП может приостановить проверку.

Требования международного кодекса МКУБ-93 к безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения

Система управления безопасностью должна обеспечивать:

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

Функциональные требования к системе управления безопасностью состоят в том, что каждая Компания должна разработать, задействовать и поддерживать СУБ, которая включает следующие функциональные требования:

8. Кодекс безопасной практики перевозки облученного ядерного топлива (ОЯТ — OST Code)

Глава VII Конвенции СОЛАС-74 — Перевозка опасных грузов состоит из четырех частей и 16 Правил (см. п.6 МК МПОГ).

Кодекс ММОГ регулирует перевозку радиоактивных материалов, согласно требований МАГАТЭ, но не содержит специальных требований к конструкции и оборудованию судов, перевозящих отработанное ядерное топливо. По этой причине, 04.11.1993г. на 18-й сессии Ассамблеи ИМО (Резолюцией 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 ИМО 27.11.97 г. Кодекс ОЯТ был дополнен положениями, регулирующими создание планов на случай чрезвычайных ситуаций и порядок передачи информации об этих инцидентах с перевозимыми радиоактивными материалами.

В зависимости от общей активности веществ, суда, перевозящие радиоактивные материалы, подразделяются на **три класса**:

1) судно класса **ОЯТ-1** — имеет международное свидетельство на перевозку веществ с общей активностью нуклида менее 4000 ТБк;

2) судно класса **ОЯТ-2** — имеет международное свидетельство на перевозку ядерного топлива или высокорadioактивных отходов с общей активностью нуклида не менее 2×10^6 в 6-й степени ТБк и, которые имеют свидетельство на перевозку плутония с общей активностью нуклида 2×10^6 в 6-й степени;

3) судно класса **ОЯТ-3** — имеет международное свидетельство на перевозку отработанного ядерного топлива или высокорadioактивных отходов и плутония без ограничений по максимальной общей активности материалов.

Настоящий Кодекс применяется к судам, перевозящим груз облученного ядерного топлива, как указано в Правиле VII/15 Международной конвенции СОЛАС-74 с дополнениями.

В дополнение к перевозке таких материалов и, для исполнения Кодекса ОЯТ, суда должны выполняться положения Кодекса ММОГ.

Суда, имеющие международное свидетельство на перевозку грузов ОЯТ подвергаются проверкам и освидетельствованиям, согласно требований СОЛАС-74 с дополнениями.

Международное свидетельство о годности судна к перевозке грузов ОЯТ не действительно, если освидетельствование или проверка



показало, что судно не отвечает требованиям данного Кодекса, или истек срок очередного освидетельствования судна, требуемый Международной конвенцией СОЛАС.

9. Международный кодекс по химовозам (МКХ)

Кодекс вступил в силу 01.07.1986г. и применяется к судам независимо от их размера, включая суда валовой вместимостью менее 500, перевозящих опасные химические грузы наливом.

В связи с ростом морских перевозок химических грузов наливом как после второй Мировой войны, так и за последние годы, для этих целей были созданы специализированные морские суда — танкеры-химовозы. Перевозимый этими судами груз представляет для безопасности мореплавания, окружающей среды и человека большую угрозу, чем перевозка сырой нефти и нефтепродуктов. По этим причинам, в Международных конвенциях по Предотвращению загрязнения окружающей среды — МАРПОЛ 73/78 была вначале внесена поправка к главу VII, к Кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, а в 1983 г. данный Кодекс был заменен. Согласно Правилу 10 части В, танкер-химовоз должен отвечать требованиям Международного Кодекса по химовозам — МКХ (Международный Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом), который принят Резолюцией Комитета по безопасности мореплавания (КБМ) ИМО 4(48). Требования этого Кодекса являются обязательными для всех видов и типов танкеров-химовозов.

Танкер-химовоз должен проходить освидетельствования и получать Международное свидетельство, предусмотренное Международным Кодексом по химовозам и, подлежит соответствующему контролю.

Кодекс МКХ состоит 20 глав:

- 1) общие положения;
- 2) живучесть судна и расположение грузовых емкостей;
- 3) устройство судна;
- 4) грузовая емкость;
- 5) система грузовых трубопроводов;
- 6) конструкционные материалы;
- 7) регулирование температуры груза;
- 8) газоотводные системы грузовых емкостей;
- 9) регулирование состава среды;
- 10) электрические установки;
- 11) противопожарная защита и тушение пожара;

судна за борт, использования индивидуальных и коллективных спасательных средств;

10) оказанию первой медицинской помощи.

Для успешной и эффективной работы системы безопасности на судне устанавливаются соответствующие процедуры и проверки эффективности этой системы. Проверки могут быть **внутренними** со стороны администрации судна и Компании и **внешними** — со стороны Администрации флага судна, страховых и классификационных обществ, инспекций МОТ, Всемирной организации здравоохранения, Международной транспортной федерации и, портовых государственных инспекторов в портах захода судна.

С 1 июля 1998 г. МКУБ является обязательным для определенных типов судов. Согласно приложениям главы IX Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, предлагает правительствам при осуществлении контроля судов государством порта выполнять резолюцию А.787(19) и поправки, прилагаемые к настоящей резолюции.

ИМО предлагает правительствам при осуществлении контроля судов государством порта, связанного с МКУБ, принимать к сведению, что контроль судов государством порта, должен быть **проверкой, а не ревизией и, что инспекторы контроля государства порта должны иметь необходимую подготовку и соответствующие знания положений МКУБ.**

Во время проверки судовых документов и свидетельств инспектор контроля государства порта (ИКГП) должен:

- учитывать, что навалочные суда, балкеры должны получить свидетельство к 1 июля 1998 г.;
- производить выдачу: свидетельства об управлении безопасностью (СОУБ) — оригинал на судне; документа о соответствии (ДОС) требованиям МКУБ — копия на судне, оригинал в компании судовладельца; с ежегодными их подтверждениями (в судовой копии ДОС может и не быть отметки о ежегодной проверке компании — на это обращать внимание);
- при детальных проверках судов, ИКГП может дополнительно использовать следующие вопросы, чтобы установить степень соответствия МКУБ:

— проводит ли компания политику в области обеспечения безопасности и защиты окружающей среды и ознакомлен ли с ней персонал судна;

— имеются ли на судне документы по управлению безопасностью;



Основы организации службы на судах, основные обязанности, права, полномочия, ответственность лиц судового экипажа обеспечивающие четкую работу системы управления безопасности на судне, определены Уставом службы на морских судах, а на иностранных судах действующими инструкциями и процедурами Компании, требованиями Законодательных актов страны, под флагом которой плавают судно.

Организационную структуру системы управления безопасности на судне (СУБ) возглавляет капитан, который является доверенным лицом Компании и от её имени осуществляет управление безопасностью на судне, безусловное выполнение политики Компании всеми членами экипажа, понимание этой политики экипажем, направленной на безопасность судна, груза, людей и защиту морской среды от загрязнения.

На капитана замыкаются руководители всех служб: палубная и машинная. Кроме этого, могут быть радио-техническая, пассажирская, служба ресторанов, общей безопасности и т.д.

На судне основные службы возглавляют:

- палубную команду — старший помощник капитана;
- машинную — старший (главный механик).

В палубную команду входят все помощники капитана, боцман, матросы, повар, пекарь, стюард, медработник — если, он предусмотрено штатным расписанием.

В машинную команду входят все механики, электромеханики, рефмеханики, донкерманы, мотористы, электрики, токари, сварщики и т.п.

СУБ судна обеспечивает:

- 1) безопасное управление судном при всех условиях стоянки и в плавании;
- 2) поддержание в исправном техническом состоянии корпуса, судовых устройств, систем и механизмов;
- 3) сохранную и качественную погрузку, перевозку и сдачу грузов;
- 4) безопасную и качественную перевозку пассажиров;
- 5) защиту окружающей среды;
- 6) охрану человеческой жизни;
- 7) должную организацию борьбы за живучесть судна;
- 8) поддержание мореходных качеств судна на высоком уровне;
- 9) проведение обучения и тренировок всего экипажа для получения твердых практических навыков членами экипажа по безопасной эксплуатации судна, его систем, устройств и механизмов, использования средств борьбы за живучесть судна и устранения загрязнения с

- 12) искусственная вентиляция в грузовой зоне;
- 13) контрольно-измерительные устройства;
- 14) защита персонала;
- 15) специальные требования;
- 16) эксплуатационные требования;
- 17) дополнительные требования по охране морской среды;
- 18) сводная таблица минимальных требований;
- 19) перечень химических веществ, к которым Кодекс не применяется;
- 20) 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.

10. Международный кодекс по газовозам

Кодекс вступил в силу с 01 июля 1986 г. и применяется к судам независимо от размера, включая суда валовой вместимости менее 500, которые перевозят сжиженные газы.

Кодекс делит суда на четыре типа:

- 1 G-требуют принятия максимальных мер безопасности для исключения утечки груза;
- 2 G – требуют принятия существенных предупредительных мер;
- 2 PG – длиной 160 м. и менее, требуют принятия существенных предупредительных мер и где грузы перевозятся во вкладных цистернах;
- 3 G-требует умеренных предупредительных мер. Структура Кодекса по газовозам соответствует структуре Кодекса по химовозам-МКХ.

В мае 2002 г. КБМ внес поправки к «Документу о соответствии», как «Документ о соответствии специальным требованиям к судам, перевозящим опасные грузы по положениям правила II-2/19 Конвенции СОЛАС-74 с поправками», которое применяется с 01.07.2002 г. В этом документе указывается:

— конструкция судна и его оборудование находятся в соответствии с положениями правила 11-2/19 Конвенции СОЛАС-74 с поправками;

— 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. Это документ выдается Классификационным обществом на срок до пяти лет, и его продолжительность зависит от срока действия Свидетельства безопасности грузового судна по конструкции.

11. Международный кодекс управления безопасности и предотвращения загрязнения (МКУБ-93) — ISM Code-International Safety Management and Pollution Prevention

Принят в Украине в 1997 г., входит, является главой IX Конвенции в СОЛАС-74 с поправками. Данный Кодекс — международный документ, регламентирующий безопасность морских судов и охрану окружающей среды от загрязнения, вызываемого судоходством. МКУБ принят на 18 сессии ИМО 04.11.93 г., вступил в силу с 01.07. 98 г для всех опасных судов (все виды танкеров), пассажирских судов, балкеров, подвижных морских установок, судов типа РО-РО. Для всех остальных типов судов с БРТ более 500 р.т. МКУБ вступил в силу с 01.07.2002 г. МКУБ не распространяется на военные и спортивные суда.

Поначалу МКУБ –93 имел 13 основных разделов, сейчас их стало 16.

1. Общие положения, определения, цели, применение, функциональные требования к системе управления безопасностью (СУБ).
2. Политика в области безопасности и защиты окружающей среды.
3. Ответственность и полномочия компании.
4. Назначенное лицо (лица).
5. Ответственность и полномочия капитана.
6. Ресурсы и персонал.
7. Разработка планов проведения операций на судах.
8. Готовность к аварийной ситуации.
9. Доклады о несоблюдении требований, авариях и опасных происшествиях и их анализ.
10. Техническое обслуживание и ремонт судна и оборудования.
11. Документация.
12. Проверка, обзор и оценка, осуществляемые компанией.
- 13-16. Освидетельствование, проверка и контроль.

МКУБ является важным международным документом, средством снижения несчастных случаев с моряками, аварий на море и предупреждения загрязнения моря с судов, повышает безопасность на море.

В соответствии с МКУБ в судоходной компании создается:

- система управления безопасностью судоходной компании (СУБ-компаний);
- система управления безопасностью на судне (СУБ на судне).

СУБ компании представляет собой организационную структуру с персональной ответственностью каждого руководителя подразделения.

СУБ компании возглавляет её руководитель, на которого, как правило, замыкаются:

- а) назначенное лицо (зам. руководителя по безопасности мореплавания);
- б) зам. руководителя по эксплуатации;
- в) зам. руководителя по технической эксплуатации;
- г) зам. руководителя по кадрам;
- д) руководитель юридического отдела.

На заместителей руководителя замыкаются соответствующие начальники служб, отделов.

Исходя из целей собственной политики (получение прибыли и одобрение требований МКУБ), функциональными задачами компании по МКУБ являются:

- 1) подбор и служебный рост персонала Компании;
- 2) повышение уровня и качества подготовки кадров для берега и флота;
- 3) работа по предупреждению аварийности на своем флоте;
- 4) техническое обеспечение судоходства;
- 5) повышение уровня и качества технической эксплуатации судов флота;
- 6) организация связи (судно-берег и наоборот);
- 7) нормативно-правовое и информационное обеспечение флота;
- 8) финансовое обеспечение работы судоходной компании;
- 9) готовность и четкая организация работы при чрезвычайных ситуациях на море;
- 10) охрана окружающей среды, организация ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов;
- 11) аварийно-претензионная практика;
- 12) организация грузоперевозок;
- 13) охрана труда всего персонала Компании.

СУБ на судне. Система управления безопасностью на судне представляет собой организационную структуру судовых служб с четкими обязанностями и ответственностью, которая решает поставленные задачи руководством Компании в зависимости от назначения и характера использования судна в соответствии с требованиями МКУБ.

