

ПДНВ РУКОВОДСТВО ДЛЯ МОРЯКОВ

С учетом новых Манильских поправок 2010 года



МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ТРАНСПОРТНИКОВ



Предисловие

В июне 2010 г. на дипломатической конференции в Маниле был принят ряд поправок к Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., известной нам всем как Конвенция ПДНВ, и связанному с ней Кодексу. Этот инструмент описывают как один из четырех столпов, на которых стоит нормативно-правовая система морского транспорта, вместе с двумя другими конвенциями ИМО – СОЛАС и МАРПОЛ – и с Конвенцией МОТ о труде в морском судоходстве. Принятые поправки знаменуют собой первую большую ревизию документа после 1995 г., когда исходная ПДНВ-1978 была отредактирована полностью.

Морской транспорт зависит от компетентных, хорошо подготовленных моряков, которые обеспечивают безопасность человеческой жизни на море, морскую безопасность, эффективность навигации, защиту и сохранность морской среды. Конвенция ПДНВ в новой редакции предлагает новые международные стандарты, необходимые для морских институтов и преподавателей, чтобы давать современному моряку столь востребованные навыки и знания.

МОТ подготовила это издание, чтобы помочь морякам понять внесенные поправки и находить нужную информацию. Я поддерживаю эту инициативу, призванную донести содержание требований Конвенции до всех, и верю, что данное Руководство поспособствует реализации задач Конвенции и Кодекса ПДНВ.

Кодзи Секимидзу

Генеральный секретарь ИМО

Содержание

О Руководстве	7
---------------	---

Раздел 1: Введение в ПДНВ

Конвенция ПДНВ	11
Схема конвенции	12
Сроки выполнения	13
Словарь терминов	14
Дополнительные определения и требования дополненной ПДНВ	16

Раздел 2:

Сертификационные требования	17
Часть 1 – Сертификаты ПДНВ	
Сертификаты	18
Способы получения сертификатов	22
Общие требования к офицерам	24
Общие требования к рядовому персоналу	26
Часть 2 Сертификаты и общие требования по званиям	
Капитан	30
Старший помощник капитана	32
Вахтенный офицер штурманской вахты	33
Рядовые моряки в составе штурманской вахты	35
Палубный матрос 1-го класса	36
Радиооператоры	37
Старший механик	38
Второй механик	39
Вахтенный офицер вахты в электромеханической части	41
Судовой электромеханик	43
Матросы в составе вахты в электромеханической части	44
Матрос 1-го класса машинного отделения	45
Специалист-электромеханик рядового состава	46
Другие члены экипажа	47
Часть 3 Другие сертификаты	
Для персонала судна любого типа	48
Дополнительная необязательная подготовка	49
Для персонала, работающего на танкерах	50
Для персонала, работающего на пассажирских судах	52
Часть 4 Вопросы подготовки	
Сертификаты, выдаваемые образовательными организациями и центрами подготовки	53

Обучение на тренажерах в соответствии с Конвенцией ПДНВ	54
Требования к знанию английского языка	54
Использование дистанционного и электронного обучения	54
Подготовка и ее оценка на борту	55
Ответственность компаний	55
Выполнение Международного Кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов (ISM), относящегося к Конвенции ПДНВ	55
Сертификаты Глобальной Системы Предупреждения и Безопасности Мореплавания (GMDSS)	56
Стандарты состояния здоровья	57

Раздел 3:

Требования на борту	60
Сертификаты и документы, которые должны быть на борту	60
Обязательная подготовка по мерам безопасности и действиям в чрезвычайных ситуациях и знакомство с особенностями судна	62
Подготовка на борту и ее оценка	64
Морская служба	65
Употребление алкоголя и наркотиков	66
Положения о контроле	67
Взыскания	69
Инструкции, касающиеся только несущего вахты персонала	70

Раздел 4:

Влияние поправок к ПДНВ на владельцев сертификатов ПДНВ-95	73
Обновление и перееаттестация	74
Дополнительные требования к компетентности в соответствии с дополненной Конвенцией ПДНВ 2010 г.	76
Капитан и палубная команда	76
Машинное отделение	77

Раздел 5:

Где получить больше информации по Конвенции ПДНВ	80
--	----

Приложение А

Список стран-участниц ПДНВ	81
----------------------------	----

Приложение В

Циркуляр ИМО (STCW.7/Circ.17) офицерам-контролерам государства порта относительно сертификатов о компетентности, выдаваемых на основании положений Конвенции ПДНВ	82
---	----

Приложение С

Сводная таблица требований	84
----------------------------	----

О Руководстве

Настоящее Руководство предназначено для моряков всех званий и любой национальной принадлежности. Главная его задача состоит в том, чтобы помочь вам понять, какие «Манильские поправки» 2010 года к Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) окажут на вас влияние. Хотя мы и старались сделать это Руководство как можно более точным, вам следует вступить в контакт с морскими властями, выпустившими ваш сертификат или ваши сертификаты моряка и подтвердившими его, для того чтобы получить конкретную информацию о национальных требованиях и сроках, которые вы должны выполнять.

В Разделе 1 дается справочная информация о дополненной Конвенции ПДНВ, включая сроки, которые должны быть соблюдены, и краткий словарь терминов.

В Разделе 2 представлены сертификаты, которыми вы должны обладать до найма на судно, для того чтобы обеспечить их соответствие требованиям дополненной Конвенции ПДНВ. Этот Раздел состоит из четырех частей. В Части 1 говорится о сертификатах Конвенции ПДНВ, способах их получения и общих требованиях к офицерам, рядовому и старшинскому составу. В Части 2 перечисляются сертификаты, необходимые в соответствии с рангом, и приводятся предъявляемые соответствующие общие требования. В Части 3 указывается, какие сертификаты вам необходимы в зависимости от выполняемых вами функций на борту и от типа судна, на котором вы работаете. В Части 4 даются рекомендации относительно учебных организаций, требований к тренажерам, английскому языку и сертификатам Глобальной Системы Предупреждения и Безопасности Мореплавания (GMDSS).

В Разделе 3 рассматриваются требования, которые вы должны соблюдать, вступив на борт судна. К ним относятся документы, которые вы должны всегда иметь при себе, свидетельство ознакомления с данным судном, записи о пройденном обучении и службе на плавающих судах. К этим требованиям также относятся правила относительно употребления алкоголя и наркотиков, процедуры контроля и взыскания. Кроме того, имеется раздел, относящийся исключительно к несущему вахту персоналу, офицерам и рядовому составу, включающий правила, касающиеся часов отдыха, и инструкции по несению вахты.

Раздел 4 посвящен тому, что вы должны делать, если у вас есть сертификат ПДНВ-95, который вам необходимо обновить до сертификата дополненной Конвенции ПДНВ 2010 г. Этот раздел включает таблицы, в которых сведены по рангам дополнительные компетенции, которые вы должны продемонстрировать, чтобы обновить свой сертификат.

И последнее, в Разделе 5 перечислены другие источники информации, к которым вы можете обратиться, если вам необходимо будет получить более подробную информацию о дополненной Конвенции ПДНВ 2010 г.

Настоящее Руководство разработано Международной федерацией транспортников (МФТ). Вы также можете бесплатно скачать ее экземпляр на нашем веб-сайте www.itfglobal.org





Раздел 1: Введение в дополненную Конвенцию ПДНВ 2010 г.



Конвенция ПДНВ

Ответственность за поддержание безопасной для судоходства окружающей среды и обеспечение чистоты наших океанов лежит на всех морях по всему миру, демонстрирующих высокие стандарты компетентности и профессионализма при выполнении своих обязанностей на борту судна. Международная конвенция о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) 1978 г., дополненная в 1995 г., а затем в 2010 г., устанавливает такие стандарты, управляет выдачей сертификатов и контролирует условия несения вахты. Ее положения относятся не только к морякам, но и к судовладельцам, учебным организациям и национальным морским властям.

Конвенция была принята Международной Морской Организацией (ИМО) в 1978 г. и вступила в силу в 1984 г. В конце 1980-х годов стало ясно, что Конвенция ПДНВ-78 не достигает своих целей подъема стандартов профессионализма во всем мире, и члены ИМО решили внести в нее изменения. Это было сделано в начале 1990-х годов, и дополненная Конвенция стала называться Конвенцией ПДНВ-95.

«Манильские поправки» 2010 г. предполагали включение всех согласованных после 1995 г. изменений, использование новых технологий, ликвидацию несоответствий и устаревших положений. Был сделан особый упор на совершенствование положений о дипломировании в области управления и коммуникаций в Главе I и на выполнение особых требований к каботажному судоходству и судоходству на шельфе. Имела место всеобщая приверженность приведению в соответствие Конвенции ПДНВ там, где это было возможно, положениям Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г.

Хотя Конвенция ПДНВ-78 почти полностью делает упор на знания, акцент Конвенции ПДНВ-95 направлен в сторону практических навыков и компетенции, подкрепленных теоретическими знаниями. Поправки 2010 г. продолжили направленность на компетентность, а не на стаж плавания и продолжительность подготовки. Конвенция устанавливает стандарт для моряков всех рангов, служащих на морских торговых судах, зарегистрированных под флагом страны-участницы Конвенции.

Термин «морское судно» включает в себя все коммерческие суда, плавающие на внутренних или международных линиях. Конвенция ПДНВ не относится к морякам, служащим на боевых кораблях, вспомогательных военных судах или на любых других принадлежащих государству или управляемых им судах, осуществляющих некоммерческие услуги, рыболовных судах (имеется отдельная Конвенция, охватывающая персонал рыболовных судов), прогулочных яхтах, не выполняющих торговых функций, и на деревянных судах примитивной постройки.

Конвенция ПДНВ-95 уже была принята всеми главными поставщиками рабочей силы и судовыми регистрами. Это более 98% всего мирового торгового флота. В конце настоящего Руководства вы найдете список стран, участвующих в текущей Конвенции, и даты ее принятия, но это не означает, что указанные страны полностью реализовали на практике поправки 2010 г. Правительства должны представить отчеты о их согласии с ИМО до 1 января 2013 г.

Схема Конвенции

Конвенция ПДНВ – это книга, состоящая из трех разделов.

1. **Статьи:** правовая ответственность, которую принимает на себя страна-участница.
2. **Приложение:** технические детали того, как правовая ответственность, указанная в Статьях, должна выполняться.
3. **Кодекс ПДНВ:** определяет более глубокие технические детали, содержащиеся в Приложении. Он состоит из Части А и Части В.

Часть А:

Обязательные стандарты подготовки моряков, дипломирования и несения вахты.

Часть В:

Рекомендуемые стандарты (не обязательные) подготовки моряков, дипломирования и несения вахты.

Правила, содержащиеся в Приложении, следует читать совместно с соответствующим Разделом Кодекса ПДНВ (Часть А). Правильным было бы ознакомление с Конвенцией. В конечном счете, здесь установлены стандарты компетентности, по которым предполагается, что вы соответствуете. Экземпляр Конвенции ПДНВ обычно находится на борту всех морских торговых судов.

Сроки выполнения

Дополненная Конвенция ПДНВ 2010 г. вступает в силу 1 января 2012 г. Однако установлен пятилетний переходный период до 1 января 2017 г., допускающий постепенное проведение в жизнь ее положений. После января 2017 г. от всех моряков будет требоваться выполнение стандартов, установленных Конвенцией ПДНВ 2010 г. Следует также помнить о трех важных датах.

1 января 2012 г.

Конвенция ПДНВ вступает в силу для всех стран-участниц Конвенции. Впредь, после 1 января 2012 г., должны соблюдаться требования к новым минимальным часам отдыха и записям рабочих часов. В пятилетний период, вплоть до 1 февраля 2017 г., должны на национальной основе постепенно начать выполняться различные пересмотренные правила, содержащиеся в дополненной Конвенции 2010 г. В течение пятилетнего переходного периода страна-участница может продолжать выпускать квалификационные свидетельства в соответствии с предыдущей практикой, однако **после 1 июля 2013 г.** подготовка и компетентность новых моряков должны соответствовать дополненной Конвенции ПДНВ 2010 г.

1 января 2014 г.

После 1 января 2014 г. моряки должны получать подготовку по безопасности, соответствующую новым положениям.

1 января 2017 г.

Период проведения в жизнь заканчивается. Впредь, с февраля 2017 г., **все** активно служащие моряки должны соответствовать всем требованиям, включенным в дополненную Конвенцию ПДНВ 2010 г., и иметь действующий сертификат Конвенции ПДНВ, охватывающий все функции, выполняемые ими на борту. Администрация также выпускает, признает и подтверждает сертификаты в соответствии с положениями Конвенции ПДНВ до 2010 г., для обладателей которых начинается профессиональная подготовка до 1 июля 2013 г.

Словарь терминов

Вам необходимо знать значения некоторых основных терминов, используемых в настоящем Руководстве:

Администрация:

Правительство страны-участницы (государства), под флагом которой судно имеет право плавать. Администрация имеет дело, помимо всего прочего, с управлением профессиональной подготовкой, образованием и дипломированием моряков в соответствии с требованиями Конвенции.

Одобрено:

Это означает, что национальные морские власти одобрили программу профессиональной подготовки или морскую службу, поскольку они соответствуют требованиям дополненной Конвенции ПДНВ.

Функция:

Это способ классификации судовых задач по функциям и уровням ответственности. Имеется семь функциональных зон на трех уровнях ответственности. Установлены следующие уровни ответственности: управленческий уровень (к нему относятся старшие офицеры); оперативный уровень (к нему относятся младшие офицеры) и уровень поддержки (к нему относятся рядовые моряки, являющиеся частью штурманской вахты и вахты в машинном отделении). В следующей таблице представлены различные функции и уровни ответственности, на которых эти функции могут быть выполнены.

ФУНКЦИЯ		УРОВЕНЬ ОТВЕТСТВЕННОСТИ		
		Управленческий	Оперативный	Уровень поддержки
Палуба	Навигация	◆	◆	◆
	Обработка груза и штивка	◆		
Палуба и машинное отделение	Управление работой судна и обслуживание персонала на борту	◆	◆	
Машинное отделение	Морская техника и оборудование	◆	◆	◆
	Техническое обслуживание и ремонт	◆	◆	
	Электротехника, электроника и техника автоматического управления	◆	◆	
Радио	Радиосвязь		◆	

Участница:

Страна, в которой Конвенция ПДНВ вступила в силу. Страна-участница обязана соблюдать стандарты, содержащиеся в Конвенции.

Морская служба:

Служба на борту судна, относящаяся к выдаче сертификата или другого квалификационного документа. Например, одним из требований присвоения квалификации моряка, включаемого в штурманскую вахту, является подтвержденная морская служба, включающая не менее шести месяцев профессиональной подготовки и стажа.

Морское судно:

Судно, плавающее в областях, далеко расположенных от суши или защищенных вод, к которым применимы портовые правила.

Стандарты компетентности:

Термин относится к минимальным знаниям, понятиям и умениям, которые моряки должны продемонстрировать, для того чтобы получить квалификационное свидетельство. Таблицы, содержащиеся в Части А Кодекса ПДНВ, устанавливают стандарты компетентности, которые должны выполнять моряки. Подразделение всех обязанностей на борту на компетентности, функции и уровни ответственности необходимо для того, чтобы квалификационные свидетельства выдавались на основе конкретных обязанностей, которые выполняет моряк на борту, а не на основе судовых подразделений (палуба, машинное отделение).

Для того чтобы ознакомиться с полными таблицами и всеми подробностями стандартов компетентности, относящихся к вашему квалификационному свидетельству, обратитесь к Кодексу ПДНВ в дополненной Конвенции ПДНВ 2010 г.

Дополнения 2010 г. относятся только к следующим документам:

Сертификат о компетентности:

Сертификат выпускается и подтверждается администрацией для капитанов, офицеров и радиооператоров GMDSS в соответствии с положениями Глав II, III, IV и VII, и таким образом, он дает право своим законным владельцам служить в соответствующей должности и исполнять функции, относящиеся к установленным уровням ответственности.

Профессиональный сертификат:

Сертификат, который, в отличие от сертификата о компетентности, выдается морякам, подтверждает, что выполняются соответствующие требования Конвенции к подготовке, компетентности или продолжительности морской службы.

Документальное свидетельство:

Документ, который, в отличие от сертификата о компетентности или профессионального сертификата, подтверждает, что выполняются соответствующие требования Конвенции.

Дополнительные определения и требования дополненной Конвенции ПДНВ.

Офицер службы безопасности судна – это человек на борту судна, подотчетный капитану, назначенный компанией ответственным за безопасность судна, включая проведение в жизнь и обеспечение выполнения плана безопасности судна и взаимодействие с офицером службы безопасности компании и офицерами службы безопасности порта;

Примечание: *назначение офицера службы безопасности судна является обязательным.*

Обязанности службы безопасности включают все задачи и функции на борту судна, определенные в Главе XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS) и в Международном кодексе безопасности судов и портовых средств (ISPS).

Судовой офицер-электромеханик – это офицер, получивший подготовку в соответствии с положениями Правила III/6 Конвенции.


Судовой матрос-электромеханик – это матрос, получивший подготовку в соответствии с положениями Правила III/7 Конвенции.

Примечание: *эти должности не являются обязательными для комплектования экипажа, и они не запрещают использование других электротехнических должностей на борту судна.*

Палубный матрос 1-го класса – это матрос, получивший подготовку в соответствии с положениями Правила II/5 Конвенции.

Матрос 1-го класса машинного отделения – это матрос, получивший подготовку в соответствии с положениями Правила III/5 Конвенции.

Примечание: *Квалификационные требования в матросу 1-го класса, первоначально определенные в Конвенции МОТ (74), были перенесены в Конвенцию ИМО. Местные администрации должны позаботиться о принятии и подтверждении прав текущих владельцев сертификатов матросов 1-го класса. Матрос 1-го класса машинного отделения – это новая квалификация, а в Разделе A VII/2.3 и 4 имеются новые положения, объединяющие обязанности палубных матросов и матросов машинного отделения. Эти должности не являются обязательными для выполнения требований минимального безопасного состава экипажа, если они не вводятся по требованию администрации.*

A high-angle photograph of construction workers on a bridge. In the foreground, a worker in a yellow hard hat and high-visibility vest descends a metal staircase. To the left, a large white safety net is stretched across the bridge structure. Below the workers, a multi-lane road with yellow lane markings is visible. A white car is driving on the road, and several orange traffic cones are placed along the edge of the bridge deck. The scene is brightly lit, suggesting a clear day.

Раздел 2: Сертификационные требования

ЧАСТЬ 1 – Сертификаты в соответствии с Конвенцией ИМО о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ)

Сертификаты

Термин «сертификаты» охватывает все официальные документы, необходимые в соответствии с Конвенцией ПДНВ. Он включает сертификаты о компетентности, подтверждения, квалификационные сертификаты и любые другие документы, свидетельствующие о выполнении требований Конвенции.

Сертификаты имеют большое значение, поскольку они являются главным имеющимся у вас на руках документом, свидетельствующим о том, что ваш уровень морского образования и подготовки, стаж вашей морской службы, ваша профессиональная компетентность, состояние здоровья и возраст соответствуют требованиям Конвенции ПДНВ. Каждая страна-участница Конвенции должна обеспечивать выдачу сертификатов только тем морякам, которые удовлетворяют стандартам Конвенции ПДНВ.

Сертификат о компетентности:

Этот документ выдается капитанам, офицерам, радиооператорам и матросам, входящим в вахтенную команду, которые соответствуют стандартам компетентности для их конкретных функций и уровня ответственности на борту. В приведенной ниже таблице представлены названия сертификатов в соответствии с Конвенцией ПДНВ, различные применимые ограничения и пороговые значения тоннажа.

ДОЛЖНОСТЬ	ОБЛАСТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ	ОГРАНИЧЕНИЕ ТОННАЖА
Капитан	Прибрежное	Менее 500 регистровых тонн
	Нет	Менее 3000 регистровых тонн
	Нет	Нет
Старший помощник	Нет	Менее 3000 регистровых тонн
	Нет	Нет
Начальник штурманской вахты	Прибрежное	Менее 500 регистровых тонн
	Нет	Нет
Матрос в составе штурманской вахты	Нет	Нет
Радиооператор	GMDSS (GOC/ROC)	Нет

ДОЛЖНОСТЬ	ОБЛАСТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ	ОГРАНИЧЕНИЕ ПО ТЯГОВОЙ МОЩНОСТИ
Старший механик	Нет	От 750 до 3000 кВт
	Нет	3000 кВт или более
	Прибрежное	От 750 до 3 000 кВт
	Прибрежное	3000 кВт или более
Второй механик	Нет	От 750 до 3 000 кВт
	Нет	3000 кВт или более
	Прибрежное	От 750 до 3 000 кВт
	Прибрежное	3000 кВт или более
Вахтенный офицер в электромеханической части	Нет	750 кВт или более
	Прибрежное	Менее 3000 кВт
Матрос в составе штурманской вахты	Нет	Нет

Подтверждение:

Документ, выдаваемый капитану и офицерам либо в дополнение к сертификату, либо как отдельный документ. Он свидетельствует (подтверждает), что был выдан национальный сертификат (или диплом) в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ. Однако из-за того что продолжаются проблемы с выданными обманным путем документами, в Правило 1/2 дополненной Конвенции ПДНВ 2010 г. были внесены существенные изменения, ужесточающие процесс подтверждения. В настоящее время в соответствии с ним требуется, чтобы все подтверждения выдавались администрацией только после полной проверки подлинности любого диплома (сертификата) и документального свидетельства и чтобы любой кандидат отвечал всем требованиям и имел сертификат компетентности в области, установленной подтверждением. Здесь имеется также требование обеспечить надлежащее подтверждение равнозначного стажа морской службы и профессиональной подготовки, а также поддерживать базу данных регистрации сертификатов с контролируемым электронным доступом.

Подтверждение признания:

Сертификат подтверждения выдается администрацией в знак официального признания подлинности сертификата, выданного другой администрацией. Эта процедура является необходимой, потому что многие торговые флоты укомплектовываются моряками, получившими сертификаты от других администраций. Иными словами, если у вас есть сертификат, полученный от страны «Х», а вы служите на судне, зарегистрированном в стране «У», то вам необходимо обратиться к морской администрации страны «У» за сертификатом, который разрешил бы вам служить на судах, зарегистрированных под ее флагом. В соответствии с Правилем 1/2 дополненной Конвенции ПДНВ 2010 г. все моряки, служащие на иностранных судах, должны получить такое подтверждение.

Чтобы получить подтверждение признания, вы должны представить оригинал вашего национального сертификата о компетентности представителю администрации, выдающей подтверждения. Вы не можете получить подтверждение на основе другого подтверждения.

Администрации также требуют доказательство подлинности. В большинстве случаев вам необходимо будет заплатить пошлину за оформление, которая варьируется в зависимости от типа подтверждаемого сертификата и издержек, установленных различными администрациями. Если вы работаете, то работодатель (судовладелец или агент по комплектованию) обычно заботится о том, чтобы все необходимые документы были в наличии и чтобы были выплачены пошлины. Хотя и нет такого требования в Конвенции, многие администрации в настоящее время требуют представить справку с места работы в качестве части документации, необходимой при подаче заявления на подтверждение признания.

Способы представления документов изменяются от администрации к администрации, особенно в связи с пересмотренными требованиями, и хотя многие из них все еще готовы принять заявление по почте и копии документов, более вероятно, что они будут настаивать на том, чтобы моряк лично явился с оригиналами всех документов. Такая личная подача заявлений производится представителю администрации в указанном офисе (если он находится за границей, то обычно процедура производится в консульстве страны администрации).

Подтверждение признания в соответствии с Конвенцией ПДНВ может быть выпущено администрацией только при условии, что признаваемый сертификат был выпущен в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ и представленный сертификат является подлинным. Для проверки того, что рассматриваемый сертификат был выпущен в соответствии со всеми требованиями Конвенции, администрация должна освидетельствовать организации профессиональной подготовки и процедуры сертификации другой администрации.

Для проверки того, что сертификат является подлинным, документы, которые вы представили в иностранную администрацию, будут проверяться на аутентичность, а новое требование к ведению базы данных может помочь в этом процессе. Процесс будет включать визуальный контроль для проверки особенностей сертификата, обеспечивающих его защиту от подделки. Администрация также может перепроверять его номер и характерные черты. Этот процесс может потребовать времени, поэтому администрация выдаст вам письмо, подтверждающее, что ваша заявка находится в процессе обработки. Имея такое письмо, вы можете служить на борту судна, зарегистрированного администрацией, обрабатывающей вашу заявку в течение максимально допустимого периода в три месяца.

Капитаны, старшие помощники, старшие и вторые механики, подавшие заявку на подтверждение признания, также должны продемонстрировать знание морского законодательства страны флага, которая выдает подтверждение.

Профессиональный сертификат:

Это документы, выдаваемые моряку для удостоверения того, что он или она отвечает требованиям стандартов компетентности по конкретным обязанностям. К этим документам относятся сертификаты о службе на судах определенного типа (танкерах, пассажирских судах), а также о занятии должностей, связанных с обязанностями по обеспечению охраны труда, безопасности и предупреждению загрязнения окружающей среды. Они удостоверяют, что их владелец отвечает стандартам компетентности в соответствии с Конвенцией ПДНВ в области осуществления конкретных функций, связанных с безопасностью, заботой о людях или сохранности груза.

Документальное свидетельство:

Это документ, который не обязательно выпущен или признается администрацией (поэтому он и не называется сертификатом). Документы, подписанные судовладельцем или капитаном судна и подтверждающие, что моряк участвовал в тренировках по обеспечению безопасности или закончил профессиональную подготовку определенного типа (например, занятия по ознакомлению), являются примерами документальных свидетельств. Следует хранить такие документы, поскольку они являются одним из принятых способов демонстрации того, что вы достигли определенной квалификации по конкретной задаче (например, в области базовой подготовки по обеспечению безопасности). Если такое свидетельство на борту отсутствует, то от вас потребуют пройти подготовку и приобрести опыт путем участия в пятилетнем курсе повышения квалификации по персональному выживанию, предупреждению пожаров и борьбе с ними.

В то время как офицер службы безопасности будет требовать профессиональный сертификат, знакомство со средствами безопасности и осведомленность о безопасности являются специфическими условиями работы на данном судне, требующими, чтобы моряк имел документальное свидетельство. Если имеет место назначение моряка на должность, связанную с обязанностями по обеспечению безопасности, то компания и офицер службы безопасности несут ответственность за то, чтобы экипаж получил минимальную подготовку в соответствии с дополненной Конвенцией и имел соответствующее документальное свидетельство.

В соответствии с Конвенцией ПДНВ все моряки должны отвечать минимальным стандартам компетентности, возраста, состояния здоровья и подтвержденного стажа морской службы. Эти стандарты, устанавливающиеся национальной администрацией, должны отражать минимальные стандарты Конвенции ПДНВ. Набор сертификатов, которые вы должны иметь, зависит от вашего звания, обязанностей, возложенных на вас на борту, и типа того судна, где вы служите. Например, если вы вахтенный офицер, работающий на борту танкера для перевозки химических материалов и в ваши обязанности включено ваше присутствие в спасательной шлюпке, то вы должны иметь сертификаты, охватывающие такие обязанности. Это же относится и к рядовому моряку, служащему на пассажирском судне и имеющему обязанности по обеспечению безопасности, или к бармену, работающему на пассажирском судне, в обязанности которого входит оказание помощи пассажирам в чрезвычайных ситуациях.

До того как поступить на работу на судне, убедитесь в том, что вы обладаете всеми теми действующими сертификатами, которые охватывают все функции, выполняемые вами на судне. Документальное свидетельство – это подтверждение вашей компетентности, которое станет предметом проверки капитана, государства флага и инспекторов государства порта.

Для того чтобы получить сертификат Конвенции ПДНВ, вам прежде всего необходимо либо успешно пройти учебную программу, одобренную администрацией, выдающей сертификат, либо иметь необходимый полный стаж морской службы. Для большинства сертификатов вам нужно иметь сочетание того и другого. Некоторые виды подготовки можно получить в море, однако более специализированные и продолжительные курсы потребуют вашего присутствия на инструктажах, проводимых на берегу. Сертификаты выдаются сразу, как только вы сможете доказать свою компетентность и знание задач, охватываемых вашим сертификатом, в соответствии с требуемыми стандартами.

Требования к обновлению сертификата в соответствии с Конвенцией ПДНВ 2010 г. изменяются, они кратко изложены в Разделе 4 настоящего Руководства.

Способы получения сертификатов

Существуют два различных способа получения сертификатов Конвенции ПДНВ. Независимо от того, какой из способов вы выберете, стандарты будут идентичными. Разница заключается в числе функций, которые вы сможете выполнять на борту, и это будет отражено в сертификате.

1. Традиционный метод: Сертификат Конвенции ПДНВ при традиционном методе классифицируется в соответствии с теми подразделениями на судне (палуба или машинное отделение), в которых вы работаете. Большинство моряков во всем мире получили свои сертификаты таким способом. В соответствии с этим способом вы, вероятно, будете работать в одном и том же подразделении (на палубе или в машинном отделении) на протяжении всей вашей карьеры моряка.

Изменение, внесенное в Конвенцию ПДНВ в отношении этого способа, заключается в том, что для получения квалификации в соответствии с конкретным сертификатом, например, вахтенного офицера штурманской вахты, вы должны быть компетентны в конкретных функциях, установленных для этого уровня ответственности. Для подтверждения требуемой компетентности снижается акцент на требованиях к стажу морской службы.

В соответствии с Конвенцией ПДНВ-78 морякам также разрешалось получать сертификат на основании только стажа морской службы (например, рядовые моряки получали квалификацию вахтенных офицеров). Теперь в соответствии с положениями Конвенции ПДНВ это невозможно, поскольку от всех моряков требуется иметь подтвержденный минимальный стаж морской службы и законченное подтвержденное образование, а также законченную программу подготовки до тех пор, пока они не получат право на получение следующего, более высокого сертификата о компетентности.

Представление на палубного матроса 1-го класса и матроса 1-го класса машинного отделения в соответствии с дополненной Конвенцией ПДНВ 2010 г. предусматривает значительное сокращение требований к морскому стажу по сравнению с Конвенцией МОТ 74. В то же время была пересмотрена таблица компетенций, для того чтобы в ней были отражены современные требования, связанные с судами, и потребности нынешних судов. Администрации должны признавать сертификацию МОТ и предусматривать переходный период к новой сертификации.

2. Альтернативный метод: Он относится к сертификатам Конвенции ПДНВ, которые выдаются для того, чтобы их держатель мог выполнять функции, не обязательно исполняющиеся в том же подразделении. Выдаваемый сертификат будет устанавливать функции и уровень ответственности. Кандидат на альтернативную сертификацию должен обладать квалификацией по всем этим функциям на установленном уровне ответственности в одном из подразделений (палуба или машинное отделение) до тех пор, пока он не получит право на получение квалификации в отношении иных функций (на том же уровне ответственности) в другом подразделении. Например, вахтенный офицер, подавший заявку на альтернативную сертификацию, должен получить квалификацию по всем функциям вахтенного офицера либо ходовой вахты, либо вахты в машинном отделении еще до того, как он или она смогут получить квалификацию на дополнительные функции на том же уровне ответственности в других подразделениях. Стандарты компетентности, возраста и состояния здоровья те же, что и при традиционном методе.

Целью альтернативного способа сертификации является создание возможности для такой организации работы на борту, которая соответствовала бы современным технологическим достижениям и открывала бы новые пути для продвижения моряков по карьерной лестнице.

В соответствии с Конвенцией, судовладельцам не разрешено использовать альтернативную сертификацию как средство сокращения численности экипажа на борту и повышения рабочей нагрузки на остальных, а также с целью подрыва целостности профессии путем установления объединенных обязанностей для ходовой вахты и вахты в машинном отделении для одного держателя сертификата. Альтернативная сертификация все еще остается факультативной во всех странах-членах Конвенции. На сегодняшний день очень немногие страны-участницы используют такой способ выдачи сертификатов.

Дополненная Конвенция ПДНВ 2010 г. представляет сертификацию некоего среднего рядового матроса, предусматривая значительное число вариантов, позволяющих это осуществить. Однако должны применяться приведенные выше критерии, и представление средних рядовых матросов на борту не направлено на то, чтобы сократить численность членов экипажа.

Общие требования к офицерам

Если вы офицер, то вы должны отвечать минимальным требованиям стандартов компетентности, стажа морской службы, состояния здоровья и возраста. Вы должны обладать действующим сертификатом компетентности в соответствии с вашим званием и вашими функциями на борту. Этот сертификат должен иметь подтверждение (на самом сертификате или отдельным документом) от выдавшей его администрации. Вы должны также иметь все требуемые дополнительные сертификаты, например, на использование радара или радиолокационного прокладчика курса (ARPA), Глобальной Системы Предупреждения и Безопасности Мореплавания (GMDSS), а также относящихся к обязанностям по обеспечению безопасности на борту судов специальных типов. Части 2 и 3 настоящего Раздела покажут вам, какие сертификаты требуются офицеру.

Чтобы ознакомиться с общими требованиями и стандартами компетентности для каждого сертификата, вам следует обратиться к главам II (капитан и палубная команда), III (машинное отделение), IV (радисты), V (требования к профессиональной подготовке персонала судов специальных типов), VI (чрезвычайные ситуации, охрана труда, медицинское обслуживание и функции выживания) Конвенции ПДНВ. Эти главы следует читать совместно с соответствующим Разделом Части А Кодекса ПДНВ.

Перерегистрация требований к офицерам

Сертификаты капитанов, офицеров и радистов должны подтверждаться выдавшей их администрацией и перепроверяться через промежутки времени, не превосходящие пяти лет. Сертификаты, выданные в соответствии со стандартами Конвенции ПДНВ, должны быть обновлены в соответствии со стандартами дополненной Конвенции ПДНВ 2010 г. до января 2017 г. (см. Раздел 4). Другие сертификаты по специальной подготовке должны выдаваться после прохождения подготовки по повышению квалификации (см. часть 2 этого раздела).

Офицеры, служащие на судах, зарегистрированных под иностранным флагом:

Если вы намерены служить на судне, зарегистрированном под флагом иностранного государства, то вам необходимо подтверждение признания, выпущенное администрацией этой страны. Некоторые администрации могут также потребовать подтверждение признания для сертификатов специальной подготовки. В отдельных случаях администрации других стран признают только ту подготовку, которая была пройдена в специализированных организациях по профессиональной подготовке в стране вашего происхождения. Если у вас возникнут сомнения, спросите у иностранной администрации, есть ли у нее какие-либо дополнительные требования в этой области.

Получение следующего более высокого сертификата:

Если вы захотите получить следующий, более высокий, сертификат, то вам необходимо будет отвечать многочисленным требованиям, включая подтвержденные профессиональную подготовку и образование, минимальный возраст, подтвержденные морской стаж, и состояние здоровья.

Обязанности офицеров при поступлении на любое судно:

Все офицеры должны пройти период ознакомления с особенностями судна и подготовки по мерам безопасности еще до того, как быть назначенными к выполнению каких-либо функций на борту. Им не будет выдаваться никакого сертификата, но запись о прохождении такого обучения должна быть сделана в официальном бортовом журнале судна. Это требование относится к любому члену экипажа, включая гостиничный персонал в офицерском звании на борту пассажирского судна.

Базовая подготовка по безопасности офицеров:

Офицеры, служащие на судне любого типа, назначенные к несению ответственности за безопасность и предупреждение загрязнения окружающей среды работающим судном, должны пройти подготовку по базовому курсу безопасности. Такая подготовка должна охватывать методы выживания персонала, основы предупреждения пожаров и борьбы с ними, элементарную первую медицинскую помощь и социальную ответственность. Эти требования относятся практически ко всем офицерам, служащим на торговых судах. Курсанты, на которых возложены такие обязанности, должны также до выхода в море пройти основную подготовку по мерам безопасности. Базовый курс подготовки по безопасности должен быть задокументирован, и офицер, на которого возложена ответственность за обеспечение безопасности и предупреждение загрязнения окружающей среды, должен проходить его не реже одного раза в пять лет.

Вы должны пройти подтвержденный курс подготовки или предоставить свидетельство того, что вы достигли необходимых стандартов компетентности в предыдущие пять лет (например, участвуя в тренировках и упражнениях или в результате оценки квалифицированным специалистом). Рекомендуются, чтобы вы хранили какую-либо форму документального свидетельства, подтверждающего, что вы достигли компетентности в этих функциях в пределах пяти предыдущих лет (оно может иметь форму записи о тренировках или письма из учебной организации).

Новые требования в дополненной Конвенции ПДНВ 2010 г.

Все суда должны иметь квалифицированного офицера по безопасности, направленного компанией, а капитан судна несет ответственность за обеспечение того, чтобы все остальные члены экипажа были ознакомлены с мерами по обеспечению безопасности судна и обучены их использованию.

Пересмотренная Конвенция вводит требования к Управлению ресурсами мостика и Управлению ресурсами машинного отделения для старших офицеров, а также требования к их способностям к управлению и руководству в их сертификаты. Компании должны нести ответственность за предоставление морякам возможностей профессиональной подготовки в этих областях, если те не имеют соответствующей подготовки.

Если компании требуется судовой электромеханик, то он должен соответствовать новым требованиям к компетентности в соответствии с Разделом А-III/6.

Общие требования к рядовому персоналу

Рядовой персонал подразделяется на три общие категории: те, кто составляют часть вахты (ходовой или в машинном отделении), те, на кого не возложены обязанности по несению вахты, и те, кто проходят подготовку. Как от рядового моряка от вас требуется удовлетворять минимальным стандартам по состоянию здоровья, минимальному возрасту (если на вас возложены обязанности по несению вахты), по компетентности (если на вас возложены обязанности по несению вахты) и по стажу морской службы (если на вас возложены обязанности по несению вахты). Рядовым морякам, на которых не возложены обязанности по несению вахты, или тем, кто еще проходят подготовку, не требуется иметь сертификаты по несению вахты.

Все остальные сертификационные требования для рядового персонала зависят от функций, которые он выполняет на борту. В частях 2 и 3 настоящего Раздела разъясняется, какие вам требуются сертификаты в зависимости от выполняемых вами функций и типа судна, на котором вы служите. Если вы хотите ознакомиться с точными стандартами компетентности, которым должны отвечать, вам следует обратиться к главам II (капитан и палубная команда), III (машинное отделение), IV (радисты), V (требования к профессиональной подготовке персонала судов специальных типов), VI (чрезвычайные ситуации, охрана труда, медицинское обслуживание и функции выживания) Конвенции ПДНВ. Эти главы следует читать совместно с соответствующим Разделом Части А Кодекса ПДНВ.

Рядовые члены экипажа, на которых возложены обязанности по несению вахты

Рядовые члены экипажа, составляющие часть вахты (ходовой или в машинном отделении), должны иметь специальный сертификат для выполнения этих обязанностей. Если вы входите в состав штурманской вахты, вам необходимо иметь сертификат, известный под названием «матрос в составе штурманской вахты». А если вы входите в состав вахты в электромеханической части, вам необходимо иметь сертификат, известный под названием «матрос в составе вахты в электромеханической части». Для получения этих сертификатов вам необходимо продемонстрировать, что вы компетентны в выполнении функций, перечисленных в последующем тексте. Вы можете найти полный их перечень в Конвенции ПДНВ в Разделе A-II/4 для палубного персонала и в Разделе A-III/4 для персонала машинного отделения. Моряки, обладающие соответствующими компетентностями, чтобы быть палубными матросами 1-го класса или матросами 1-го класса в машинном отделении в соответствии с новыми положениями II/5 и III/5, должны сначала стать опытными вахтенными матросами. Однако если вы прослужили в качестве рядового матроса соответствующей квалификации не менее одного года до вступления Конвенции в силу в зоне действия администрации, выдавшей ваш сертификат, то можете рассматриваться как специалист, удовлетворяющий требованиям к компетентности и можете быть сертифицированы соответствующим образом, не проходя какой-либо дополнительной подготовки. Сказанное выше может также относиться к объединенным сертификатам для рядового состава в соответствии с положениями VII/2.4.

Матросы в составе штурманской вахты

Вы должны отвечать перечисленным ниже требованиям к компетентности. Они не относятся к рядовым морякам на судах с валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн. Вы должны быть способны:

1. Управлять судном и выполнять команды рулевому, отданные на английском языке (включая использование магнитного и гирокомпаса, команд рулевому, а также попеременный переход от автоматической системы управления курсом судна к ручному управлению и обратно).
2. Вести надлежащее наблюдение, внимательно вглядываясь и вслушиваясь (охватывая обязанности по наблюдению, включающие отчетность о приблизительном направлении звукового сигнала, света или объекта в градусах или румбах).
3. Участвовать в мониторинге и управлении безопасным несением вахты (в том числе знать морские термины и определения, использовать системы внутренней связи и системы аварийной сигнализации, понимать приказы и уметь выяснять с вахтенным офицером вопросы, относящиеся к несению вахты, разбираться с процедурами смены, несения и передачи вахты, ознакомиться с информацией, необходимой для безопасного несения вахты, и с основными процедурами по охране окружающей среды).
4. Управлять аварийным оборудованием и выполнять процедуры, предусмотренные для чрезвычайных ситуаций (в том числе знать свои обязанности в чрезвычайных ситуациях, а также разбираться в сигналах тревоги, пиротехнических сигналах бедствия, сигналах спутниковых радиомаяков для обнаружения кораблекрушений (EPIRB) и радиолокационных спасательных ответчиков (SART), уметь распознавать ложные сигналы бедствия и предпринимать действия при их случайном поступлении).

Матросы в составе вахты в электромеханической части

Если вы входите в состав вахты в электромеханической части, то должны отвечать изложенным ниже требованиям к компетентности. Это те же требования, что и изложенные в Конвенции ПДНВ-95. Они не относятся к рядовым морякам на судах с тяговой мощностью менее 750 кВт.

Вы должны быть способны:

1. Выполнять распорядок вахты в соответствии с обязанностями рядового матроса в составе вахты в машинном отделении и свободно общаться по вопросам, связанным с обязанностями по несению вахты (включая знание терминов, используемых в машинном отделении, и названий машин и оборудования, знание процедур, выполняемых в машинном отделении, безопасной рабочей практики при выполнении работ в машинном отделении, основных процедур по защите окружающей среды, а также умение пользоваться внутренними системами связи, аварийной системой машинного отделения и способность отличить различные специальные сигналы тревоги от сигналов газовой противопожарной сигнализации).
2. Нести котельную вахту и поддерживать правильный уровень воды и требуемое давление пара (включая безопасное управление котлами).

3. Управлять аварийным оборудованием и выполнять процедуры, предусмотренные в аварийных ситуациях (включая знание обязанностей в чрезвычайных ситуациях и путей эвакуации из машинного отделения, а также знакомство с расположением и использованием противопожарного оборудования в машинном отделении).

Перерегистрация требований к рядовым членам экипажа

Сертификаты для рядовых членов экипажа, входящих в состав вахты, не являются объектом перерегистрации. Другие сертификаты должны выдаваться после прохождения подготовки по повышению квалификации (см. Часть 2 настоящего Раздела).

Рядовые моряки, служащие на судах, зарегистрированных под иностранным флагом

В соответствии с Конвенцией, сертифицированным рядовым морякам, входящим в состав вахты, не требуется иметь подтверждение признания, когда они служат на судах, зарегистрированных под флагом другой страны. Однако администрации некоторых иностранных государств требуют и выпускают подтверждения для рядовых моряков, входящих в состав вахты, и другие сертификаты по конкретным функциям (например, подготовка для службы на танкерах). Запросите вашего работодателя (судовладельца или агента по комплектованию) или непосредственно соответствующую администрацию о том, должны ли вы получить подтверждение признания. В некоторых случаях подтверждение признания для специальных сертификатов может выдаваться только тогда, когда профессиональная подготовка была получена в учебной организации, признанной администрацией иностранного государства. И опять же, если возникнут сомнения, запросите администрацию, есть ли у нее какие-либо дополнительные требования в этой области.

Получение следующего более высокого сертификата:

В соответствии с Конвенцией ПДНВ есть возможность повышения в звании, в частности, из рядового моряка до офицера. Однако вам необходимо иметь подтвержденный морской стаж и закончить соответствующую программу обучения. В соответствии с Конвенцией ПДНВ 2010 г. расширены требования к учебникам для матросов 1-го класса (палубных и машинного отделения). В соответствии со старой системой можно было повысить себе звание только за счет продолжительности морского стажа, однако теперь это невозможно.

Обязанности рядовых моряков при поступлении на любое судно:

Все рядовые моряки должны пройти период ознакомления с особенностями судна, включая меры безопасности, до того как быть назначенными к выполнению каких-либо функций на борту. Им не будет выдаваться никакой сертификат, но запись о прохождении такого обучения должна быть сделана в официальном бортовом журнале судна. Это требование относится к любому члену экипажа, включая гостиничный персонал на борту пассажирского судна.

Базовая подготовка по безопасности рядовых членов экипажа

Рядовые члены экипажа, служащие на судне любого типа, назначенные к несению ответственности за безопасность, охрану труда и предупреждение загрязнения окружающей среды, должны пройти подготовку по базовому курсу безопасности. Такая подготовка должна охватывать методы выживания персонала, основы предупреждения пожаров и борьбы с ними, элементарную первую медицинскую помощь, личную и социальную ответственность. Эти требования относятся практически ко всем рядовым морякам, служащим на торговых судах, а также к рядовым морякам, проходящим профессиональную подготовку. Базовый курс подготовки по безопасности должен быть задокументирован, и матрос, на которого возложена ответственность за обеспечение безопасности и предупреждение загрязнения окружающей среды, должен проходить его не реже одного раза в пять лет.

Вы должны пройти подтвержденный курс подготовки или предоставить свидетельство того, что вы достигли необходимых стандартов компетентности в предыдущие пять лет (например, участвуя в тренировках и упражнениях или в результате оценки квалифицированным специалистом). Отсутствует требование о том, чтобы моряки хранили официальный сертификат о базовой подготовке, однако рекомендуется, чтобы вы имели какую-либо форму документального свидетельства, подтверждающего, что вы достигли компетентности в этих функциях в пределах пяти предыдущих лет (оно может иметь форму записи о тренировках или писем из учебной организации).

Часть 2

Сертификаты и общие требования по званиям

Капитан

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат компетентности и подтверждение	Да	I/2, II/2,	C/R
Подтверждение признания государства флага	Да	I/10	E/R
Подтверждение GMDSS	Да	IV/2	C/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Первая медицинская помощь	Нет	VI/4	D/P
Спасательные плавучие средства и спасательные шлюпки	Да	VI/2	D/P
Передовые методы пожаротушения	Да	VI/3	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата компетентности для капитана

Капитаны судов валовой вместимостью 3000 регистровых тонн или более должны:

- Предыдущий сертификат и морской стаж:** удовлетворять требованиям к сертификации как вахтенного офицера штурманской вахты на судах валовой вместимостью 500 регистровых тонн и более и иметь не менее 36 месяцев подтвержденного морского стажа в этой должности, однако этот период может быть сокращен до не менее 24 месяцев, если не менее 12 месяцев этой морской службы были проведены в должности старшего помощника капитана.

- b) **Образование и подготовка:** иметь подтвержденный период получения образования и подготовки и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе А-II/2 Кодекса ПДНВ для капитанов судов с валовой вместимостью 3000 регистровых тонн и более.

Капитаны судов валовой вместимостью 500 – 3000 регистровых тонн или более должны:

- a) **Предыдущий сертификат и морской стаж:** удовлетворять требованиям к сертификации как вахтенного офицера штурманской вахты на судах валовой вместимостью 500 регистровых тонн и более и иметь не менее 36 месяцев подтвержденного морского стажа в этой должности, однако этот период может быть сокращен до не менее 24 месяцев, если не менее 12 месяцев этой морской службы были проведены в должности старшего помощника капитана.
- b) **Образование и подготовка:** иметь подтвержденный период получения образования и подготовки и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе А-II/2 Кодекса ПДНВ для капитанов судов с валовой вместимостью от 500 до 3000 регистровых тонн.

Примечание: *Такие же требования предъявляются капитанам судов с валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн, не участвующих в каботажном плавании.*

Капитаны судов валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн должны:

- a) **Возраст:** быть не менее 20 лет.
- b) **Стаж морской службы:** иметь подтвержденный стаж морской службы не менее 12 месяцев в качестве вахтенного офицера штурманской вахты.
- c) **Образование и подготовка:** иметь подтвержденный период получения образования и подготовки и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе А-II/3 Кодекса ПДНВ для капитанов судов с валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн при каботажном плавании.

Старший помощник капитана

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат компетентности и подтверждение	Да	I/2, II/2	C/R
Подтверждение признания государства флага	Да	I/10	E/R
Подтверждение GMDSS	Да	IV/2	C/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Первая медицинская помощь	Нет	VI/4	D/P
Спасательные плавучие средства и спасательные шлюпки	Да	VI/2	D/P
Передовые методы пожаротушения	Да	VI/3	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата компетентности для старшего помощника капитана

Старшие помощники капитана судов валовой вместимостью 3000 регистровых тонн или более должны:

- Предыдущий сертификат и морской стаж:** отвечать требованиям к сертификации как вахтенный офицер штурманской вахты на судах валовой вместимостью 500 регистровых тонн и более и иметь не менее 12 месяцев подтвержденного морского стажа в этой должности.
- Образование и подготовка:** иметь подтвержденное образование и подготовку и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе A-II/2 Кодекса ПДНВ для капитанов судов и старших помощников капитана судов с валовой вместимостью 3000 регистровых тонн и более.

Старшие помощники капитанов судов валовой вместимостью 500 – 3000 регистровых тонн должны:

- Образование и подготовка:** имеет подтвержденный период получения образования и подготовки и удовлетворяет стандартам компетентности, установленным в Разделе A-II/2

Кодекса ПДНВ для капитанов судов и старших помощников капитанов судов с валовой вместимостью от 500 до 3000 регистровых тонн.

Примечание: *Компетентности капитанов и старших помощников капитанов в настоящее время включают управление ресурсами мостика и способности к руководству, командной работе и управлению.*

Вахтенный офицер штурманской вахты

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат компетентности и подтверждение	Да	I/2, II/2, II/3	C/R
Подтверждение признания государства флага	Да	I/10	E/R
Подтверждение GMDSS	Да	IV/2	C/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Первая медицинская помощь	Нет	VI/4	D/P
Спасательные плавучие средства и спасательные шлюпки	Да	VI/2	D/P
Передовые методы пожаротушения	Да	VI/3	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата компетентности вахтенного офицера штурманской вахты

Вахтенные офицеры штурманской вахты на судах валовой вместимостью 500 регистровых тонн или более должны:

- a) **Возраст:** быть не менее 18 лет.
- b) **Стаж морской службы:** иметь подтвержденный стаж морской службы не менее одного года как часть подтвержденной программы профессиональной подготовки, включая подготовку на борту. Эта подготовка должна удовлетворять требованиям Раздела A-II/1 Кодекса ПДНВ и быть

задокументирована в утвержденном журнале учета подготовки. В противном случае моряк должен иметь подтвержденный стаж морской службы не менее 36 месяцев.

- с) **Обязанности по несению ходовой вахты:** выполнять в течение требуемого срока морской службы обязанности по ходовой вахте под надзором капитана или квалифицированного офицера в течение не менее шести месяцев.
- д) **Радиотехнические обязанности:** удовлетворять при необходимости соответствующим требованиям Главы IV (GMDSS) по выполнению порученных радиотехнических обязанностей в соответствии с Регламентом радиосвязи.
- е) **Образование и подготовка:** имеет завершённое образование и подготовку и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе А-II/1 Кодекса ПДНВ.

Вахтенные офицеры штурманской вахты на судах валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн должны:

Суда, не участвующие в каботажных плаваниях:

- а) **Сертификат:** иметь соответствующий сертификат для судов валовой вместимостью 500 регистровых тонн и более.

Суда, участвующие в каботажных плаваниях:

- а) **Возраст:** быть не менее 18 лет.
- б) **Стаж морской службы:** иметь законченную специальную подготовку, включая соответствующий период морской службы, установленный администрацией, или подтвержденный стаж морской службы в палубной команде не менее 36 месяцев.
- с) **Радиотехнические обязанности:** удовлетворять при необходимости соответствующим требованиям Главы IV (GMDSS) по выполнению порученных радиотехнических обязанностей в соответствии с Регламентом радиосвязи.
- д) **Образование и подготовка:** иметь подтвержденный период получения образования и подготовки и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе А-II/3 Кодекса ПДНВ для вахтенных офицеров штурманской вахты судов с валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн при каботажном плавании.

Примечание: *Все офицеры-штурманы должны в настоящее время обладать знаниями об электронно-картографической навигационной информационной системе (ECDIS) и уметь ее использовать.*

Рядовые моряки в составе штурманской вахты

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат о компетентности	Нет	I/2, II/4	C/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата компетентности

рядовым моряком в составе штурманской вахты

Относится только к службе на судах валовой вместимостью 500 регистровых тонн или более.

Рядовой моряк должен:

- а) **Возраст:** быть не менее 16 лет.
- б) **Стаж морской службы:** иметь завершенный и подтвержденный стаж морской службы, включая не менее шести месяцев подготовки и опыта работы, или
- в) **Образование и подготовка:** иметь общепризнанную специальную подготовку либо до выхода в море, либо на борту судна, включая подтвержденный период морской службы, который должен быть не меньше двух месяцев, и
- г) **Компетентность:** соответствовать стандартам компетентности, установленным в разделе A-II/4.

Палубный матрос 1-го класса

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат о компетентности	Нет	I/2, II/5	C/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата компетентности палубным матросом 1-го класса

Относится только к службе на судах валовой вместимостью 500 регистровых тонн или более.

Рядовой моряк должен:

- Возраст:** быть не менее 18 лет.
- соответствовать требованиям** к сертификации рядового моряка в составе штурманской вахты
- Стаж морской службы:** иметь законченный подтвержденный 18-месячный стаж морской службы в палубной команде или 12-месячный стаж и законченную подтвержденную профессиональную подготовку.
- Образование и подготовка:** иметь задокументированную в журнале подготовки профессиональную подготовку на борту или подтвержденную подготовку на берегу с минимальным морским стажем 12 месяцев.
- Компетентность:** соответствовать стандартам компетентности, установленным в разделе A-II/5.

Примечание: *Существуют также альтернативные варианты подготовки для рядовых с объединенными обязанностями в разделе A-VII/2, но моряки должны выяснить возможности их использования у своих национальных администраций.*

Радиооператоры

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Для радиоперсонала на борту судна, оснащенного GMDSS - Общий сертификат радиооператора (GOC) и подтверждение или - Ограниченный сертификат радиооператора (ROC) и подтверждение Тип требуемого сертификата зависит от того, служите ли вы на судне, работающем в зоне GMDSS A1 (прибрежная) или в зонах GMDSS A2 и A3 (глубоководная)	Да	I/2, II/2	C/R
От радиоперсонала на судах не требуется соответствие требованиям GMDSS: Национальный сертификат компетентности (Регламент радиосвязи Международного союза радиосвязи) и подтверждение	Да		
Подтверждение признания государством флага	Да	I/10	E/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата компетентности для оператора GMDSS

- a) **Возраст:** быть не менее 18 лет.
- b) **Образование и подготовка:** должен пройти подтвержденную и законченную стадию образования и подготовки и отвечать стандартам компетентности.

Старший механик

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат компетентности и подтверждение	Да	I/2, III/2, III/3	C/R
Подтверждение признания государства флага	Да	I/10	E/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Первая медицинская помощь	Нет	VI/4	D/P
Спасательные плавучие средства и спасательные шлюпки	Да	VI/2	D/P
Передовые методы пожаротушения	Да	VI/3	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата компетентности для старшего механика

Старшие механики судов, оснащенные главным тяговым оборудованием мощностью 3000 кВт и более, должны:

- а) **Предыдущий сертификат и морской стаж:** соответствовать требованиям к сертификации как вахтенные офицеры вахты в электромеханической части и иметь не менее чем 36-месячный подтвержденный стаж морской службы, из которого не менее 12 месяцев он должен прослужить на ответственной должности в качестве судового инженера-механика, имея квалификацию второго механика.
- б) **Образование и подготовка:** иметь завершенное и подтвержденное образование и подготовку и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе A-III/2 Кодекса ПДНВ.

Старшие механики судов, оснащенные главным тяговым оборудованием мощностью 750 – 3000 кВт, должны:

- а) **Предыдущий сертификат и морской стаж:** соответствовать требованиям к сертификации как вахтенные офицеры вахты в электромеханической части и иметь не менее чем 24-месячный подтвержденный стаж морской службы, из которого не менее 12 месяцев он должен прослужить, имея квалификацию второго механика.
- б) **Образование и подготовка:** иметь завершенное и подтвержденное образование и подготовку и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе А-III/3 Кодекса ПДНВ.

Второй механик

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат компетентности и подтверждение	Да	I/2, III/2, III/3	C/R
Подтверждение признания государства флага	Да	I/10	E/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Первая медицинская помощь	Нет	VI/4	D/P
Спасательные плавучие средства и спасательные шлюпки	Да	VI/2	D/P
Передовые методы пожаротушения	Да	VI/3	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

Общие требования к получению сертификата для второго механика

Вторые механики судов, оснащенных главным тяговым оборудованием мощностью 3000 кВт и более, должны:

- а) **Предыдущий сертификат и морской стаж:** отвечать требованиям сертификации в качестве вахтенного офицера вахты в электромеханической части и иметь не менее 12

месяцев подтвержденного морского стажа в качестве помощника судового инженера-механика или судового инженера-механика.

- b) **Образование и подготовка:** иметь завершенное и подтвержденное образование и подготовку и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе А-III/2 Кодекса ПДНВ.

Примечание: *Второй механик, квалифицированный для службы на судах, имеющих главное тяговое оборудование мощностью 3000 кВт и более, может служить старшим механиком на судах, имеющих главное тяговое оборудование мощностью менее 3000 кВт, при этом он должен иметь подтвержденный морской стаж не менее 12 месяцев в качестве судового инженера-механика на ответственной должности и подтвержденный сертификат.*

Вторые механики судов, оснащенных главным тяговым оборудованием мощностью 750 – 3000 кВт, должны:

- a) **Предыдущий сертификат и морской стаж:** отвечать требованиям сертификации в качестве вахтенного офицера вахты в электромеханической части и иметь не менее 12 месяцев подтвержденного морского стажа в качестве помощника судового инженера-механика или судового инженера-механика.

- b) **Образование и подготовка:** иметь завершенное и подтвержденное образование и подготовку и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе А-III/3 Кодекса ПДНВ.

Примечание: *Компетентности старших и вторых механиков в настоящее время включают управление ресурсами машинного отделения и способности к руководству, командной работе и управлению.*

Вахтенный офицер вахты в электромеханической части

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат компетентности и подтверждение	Да	I/2, III/2	C/R
Подтверждение признания государства флага	Да	I/10	E/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Первая медицинская помощь	Нет	VI/4	D/P
Спасательные плавучие средства и спасательные шлюпки	Да	VI/2	D/P
Передовые методы пожаротушения	Да	VI/3	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата компетентности для вахтенного офицера вахты в электромеханической части

Вахтенные офицеры вахты в электромеханической части укомплектованного машинного отделения или назначенные вахтенные механики в периодически неукомплектованных машинных отделениях (с тяговой мощностью 750 кВт или более) должны:

- а) **Возраст:** быть не менее 18 лет.
- б) **Стаж морской службы:** иметь не менее чем 12-месячный законченный курс комбинированной подготовки на берегу и подтвержденный морской стаж, из которого не менее 6 месяцев должна составлять морская служба в виде части принятой программы обучения или иметь не менее чем 36-месячный законченный курс комбинированной подготовки на берегу и подтвержденный морской стаж, из которого не менее 30 месяцев должна составлять морская служба в машинном отделении. Это должно быть задокументировано в соответствующем журнале регистрации подготовки.
- с) выполнять в течение требуемого срока морской службы обязанности по вахте в машинном

отделении под надзором старшего механика или квалифицированного судового инженера-механика в течение не менее 6 месяцев.

- d) **Образование и подготовка:** иметь завершенное и подтвержденное образование и подготовку и удовлетворять стандартам компетентности, установленным в Разделе А-III/1 Кодекса ПДНВ.

Примечание: *Минимальное время подготовки было сокращено с 30 до 12 месяцев для комбинированной подготовки на берегу и установлен подтвержденный морской стаж (6 месяцев) как часть установленной программы подготовки. Однако уровни компетентности не были снижены, а периоды подготовки должны остаться такими, какие в настоящее время установлены администрацией.*

Судовой электромеханик

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат компетентности	Нет	I/2, III/6	C/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата компетентности для судового электромеханика

Судовые электромеханики, служащие на морских судах с главным тяговым оборудованием мощностью 750 кВт или более, должны:

- a) **Возраст:** быть не менее 18 лет.
- b) **Стаж морской службы:** иметь не менее чем 12-месячный законченный курс подготовки на берегу и подтвержденный морской стаж, из которого не менее 6 месяцев должна составлять морская служба в виде части принятой программы обучения или иметь не менее чем 36-месячный законченный курс подготовки на берегу и подтвержденный морской стаж, из которого не менее 30 месяцев должна составлять морская служба в машинном отделении. Это должно быть задокументировано в соответствующем журнале регистрации подготовки.
- c) **Образование и подготовка:** иметь соответствующее законченное образование и пройти программу подготовки, соответствующую стандартам компетентности, установленным в Разделе A-III/6 Кодекса ПДНВ.

Примечание: *Моряки могут рассматриваться как отвечающие требованиям этого правила, если они прослужили на борту судна не менее 12 месяцев в течение последних 60 месяцев, предшествующих вступлению в силу этого правила, и обладают компетентностью, установленной в Разделе A-III/6.*

Несмотря на приведенные выше требования, соответствующая квалифицированная persona может выполнять определенные функции, приведенные в Разделе A-III/6.

Матросы в составе вахты в электромеханической части

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат компетентности	Да	I/2, III/4	C/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования для получения сертификата компетентности рядовым матросом, входящим в состав укомплектованного машинного отделения или назначенного исполнять обязанности в периодически неукомплектованном машинном отделении

Относится только к службе на судах с тяговой мощностью 750 кВт или более.

Рядовой моряк должен:

- Возраст:** быть не менее 16 лет.
- Стаж морской службы:** иметь заверченный и подтвержденный стаж морской службы, включая не менее 6 месяцев подготовки и опыта работы или
- Образование и подготовка:** иметь специальную подготовку либо до выхода в море, либо на борту судна, включая подтвержденный период морской службы, который должен быть не меньше двух месяцев, и
- соответствовать стандартам компетентности, установленным в Разделе A-II/4 Кодекса ПДНВ.

Матрос 1-го класса машинного отделения

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат компетентности	Да	I/2, III/5	C/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата компетентности для матроса 1-го класса машинного отделения

Относится только к службе на судах валовой вместимостью 500 регистровых тонн или более.

Рядовой моряк должен:

- a) **Возраст:** быть не менее 18 лет.
- b) **Соответствовать** требованиям к сертификации рядового моряка в составе вахты в машинном отделении
- c) **Стаж морской службы:** иметь законченный подтвержденный 12-месячный стаж морской службы в палубной команде или законченный и подтвержденный 6-месячный курс подготовки.
- d) **Образование и подготовка:** иметь задокументированную в журнале подготовки профессиональную подготовку на борту или подтвержденную подготовку на берегу с минимальным морским стажем в 12 месяцев.
- e) **Компетентность:** соответствовать стандартам компетентности, установленным в разделе A-III/5.

Примечание: *Существуют также альтернативные варианты подготовки для рядовых с объединенными обязанностями в разделе A-VII/2, но моряки должны выяснить возможности их использования у своих национальных администраций.*

Специалист-электромеханик рядового состава

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Национальный сертификат компетентности	Да	I/2, III/7	C/R
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Общие требования к получению сертификата для специалиста-электромеханика рядового состава

Специалисты-электромеханики рядового состава, служащие на морских судах с главным тяговым оборудованием мощностью 750 кВт или более, должны:

- a) **Возраст:** быть не менее 18 лет.
- b) **Стаж морской службы:**
 - иметь завершенный и подтвержденный стаж морской службы, включая не менее 12 месяцев подготовки и опыта работы или
 - иметь законченную подтвержденную подготовку, включая подтвержденный период морской службы, который должен быть не меньше шести месяцев, или
 - иметь квалификацию, которая соответствовала бы компетентности по таблице A-III/7, и не менее чем 3-месячный подтвержденный период морской службы.
 - Это должно быть задокументировано в соответствующем журнале регистрации подготовки.
- c) **Образование и подготовка:** иметь образование и пройти программу подготовки, соответствующую стандартам компетентности, установленным в Разделе A-III/7 Кодекса ПДНВ.

Примечание: *Моряки могут рассматриваться как отвечающие требованиям этого правила, если они прослужили на борту судна не менее 12 месяцев в течение последних 60 месяцев, предшествующих вступлению в силу этого правила, и обладают компетентностью, установленной в Разделе A-III/7.*

Несмотря на приведенные выше требования, соответствующая квалифицированная персона может выполнять определенные функции, приведенные в Разделе A-III/7.

Другие члены экипажа, назначенные ответственными за безопасность и охрану окружающей среды при работе судна

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Другие члены экипажа, которые не сертифицируются в соответствии с Конвенцией ПДНВ 2010 или на которых не возлагается ответственность за безопасность и охрану окружающей среды при работе судна

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Состояние здоровья	Да	I/9	C/R
Базовое знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/1	T/O
Знакомство со спецификой судна	По назначению	I/14	T/O
Знакомство с мерами безопасности	По назначению	VI/6	T/O

C/R – требуется сертификат. D/P – документальное свидетельство. T/O – подготовка на борту. E/R – требуется подтверждение.

Примечание: Хотя Конвенция ПДНВ требует только медицинское свидетельство и сертификат базовой подготовки для моряков, сертифицируемых в соответствии с Конвенцией или на которых возложены связанные с безопасностью обязанности, Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г. требует, чтобы все моряки проходили медосмотр (Правило 1.2) и успешно прошли подготовку по личной безопасности на борту судна (Правило 1.3).

ЧАСТЬ 3

Другие сертификаты в соответствии с функциями, выполняемыми на борту, и с типом судна

Для персонала судна любого типа

1. Если назначены ответственными за безопасность и охрану окружающей среды при работе судна:

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Базовая подготовка по безопасности - Методы персонального выживания - Предупреждение пожаров и пожаротушение - Элементарная первая помощь - Персональная безопасность и социальная ответственность	Осуществляется в течение предыдущих 5 лет	VI/1	D/P

2. Если назначены ответственным за спасательные плавучие средства и спасательные шлюпки (кроме надувных быстроходных спасательных лодок):

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Профессиональный сертификат по выживаемости	Нет	VI/2	D/P

3. Если включен в экипаж надувной быстроходной спасательной лодки:

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Сертификат члена экипажа надувной быстроходной спасательной лодки	Нет	VI/2	D/P

4. Если назначен управлять операциями пожаротушения:

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Передовые методы пожаротушения	Переподготовка каждые 5 лет	VI/3	D/P

5. Если назначены проводить медицинское обслуживание:

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Медицинское обслуживание	Нет	VI/4	D/P

6. Если назначены офицером по безопасности судна:

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Офицер по безопасности судна	Нет	VI/5	D/P

7. Если моряк не выполняет функций обеспечения безопасности на борту

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Подготовка по расширению осведомленности о вопросах безопасности	Нет	VI/6	D/P

8. Если на моряка возложены обязанности по обеспечению безопасности на борту

НАЗВАНИЕ СЕРТИФИКАТА	ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ	РАЗДЕЛ	
Моряк, на которого возложены обязанности по обеспечению безопасности на борту	Нет	VI/6	D/P

Примечание: Подготовка по противодействию пиратству для всего экипажа будет зависеть от зоны, в которой работает судно, и может быть включена в подготовку по безопасности в соответствии с требованиями Международного кодекса безопасности судов и портовых средств (ISPS) по усмотрению властей государства флага и компании.

Дополнительная необязательная подготовка в соответствии с Конвенцией ПДНВ 2010

B-V/a Руководство по дополнительной подготовке капитанов и старших помощников капитанов крупных судов и судов с необычными характеристиками маневрирования.

B-V/b Руководство по подготовке офицеров и рядового персонала, ответственных за обработку грузов на судах, перевозящих навалом вредные и опасные вещества.

B-V/c Руководство по подготовке офицеров и рядового персонала, ответственных за обработку грузов на судах, перевозящих в упакованном виде вредные и опасные вещества.

B-V/d Руководство по применению положений Конвенции ПДНВ к передвижным морским платформам.

B-V/e Руководство по подготовке и работе персонала, использующего системы динамической стабилизации.

B-V/g Руководство по подготовке капитанов и офицеров для судов, работающих в полярных водах.

Для персонала, работающего на танкерах

Название	РАЗДЕЛЫ	Члены экипажа, которые должны иметь подготовку	Сертификат	Переподготовка каждые 5 лет
Базовая подготовка для офицеров по работе с грузом на нефтеналивных танкерах и танкерах для перевозки химических материалов	V/1-1, A-V/1-1.1	Офицеры, на которых возложены особые обязанности и ответственность, связанные с грузом или оборудованием по работе с грузом на нефтеналивных танкерах или танкерах для перевозки химических материалов	Профессиональный сертификат	Требуется перерегистрация
Повышение квалификации в области работ с грузом на нефтеналивных танкерах	V/1-1, A-V/1-1.2	Капитаны, старшие механики, старшие помощники капитана, вторые механики и все члены экипажа, ответственные за погрузку, разгрузку, работу с грузом в пути, обработку груза, очистку танков или другие связанные с грузом операции на нефтеналивных танкерах	Профессиональный сертификат	Требуется перерегистрация
Повышение квалификации в области работ с грузом на танкерах для перевозки химических материалов	V/1-1, A-V/1-3	Капитаны, старшие механики, старшие помощники капитана, вторые механики и все члены экипажа, ответственные за погрузку, разгрузку, работу с грузом в пути, обработку груза, очистку танков или другие связанные с грузом операции на танкерах для перевозки химических материалов	Профессиональный сертификат	Требуется перерегистрация
Базовая подготовка для рядовых членов экипажа по работе с грузом на нефтеналивных танкерах и танкерах для перевозки химических материалов	V/1-1, A-V/1-1.1	Рядовые члены экипажа, на которых возложены особые обязанности и ответственность, связанные с грузом или оборудованием по работе с грузом на нефтеналивных танкерах или танкерах для перевозки химических материалов	Профессиональный сертификат	Требуется перерегистрация

Название	РАЗДЕЛЫ	Члены экипажа, которые должны иметь подготовку	Сертификат	Переподготовка каждые 5 лет
Базовая подготовка для офицеров по работе с грузом на танкерах для перевозки сжиженного газа	V/1-2, A-V/1-2.1	Офицеры, на которых возложены особые обязанности и ответственность, связанные с грузом или оборудованием по работе с грузом на танкерах для перевозки сжиженного газа	Профессиональный сертификат	Требуется перерегистрация
Базовая подготовка для рядового персонала по работе с грузом на танкерах для перевозки сжиженного газа	V/1-2, A-V/1-2.1	Рядовые члены экипажа, на которых возложены особые обязанности и ответственность, связанные с грузом или оборудованием по работе с грузом на танкерах для перевозки сжиженного газа	Профессиональный сертификат	Требуется перерегистрация
Повышение квалификации в области работ с грузом на танкерах для перевозки сжиженного газа	V/1-2, A-V/1-2.2	Капитаны, старшие механики, старшие помощники капитана, вторые механики и все члены экипажа, ответственные за погрузку, разгрузку, работу с грузом в пути, обработку груза, очистку танков или другие связанные с грузом операции на танкерах для перевозки сжиженного газа	Профессиональный сертификат	Требуется перерегистрация

Для персонала, работающего на пассажирских судах на международных линиях

Название	РАЗДЕЛЫ	Члены экипажа, которые должны иметь подготовку	Сертификат	Переподготовка каждые 5 лет
Подготовка по управлению толпой	V/2.4, A V/2.1	Капитан, офицеры и другой персонал, на которого возложены обязанности по помощи пассажирам в чрезвычайных ситуациях	Документальное свидетельство	Требуется
Подготовка по безопасности	V/2.5 V/2, A V/2.2	Персонал, оказывающий непосредственные услуги пассажирам в пассажирских помещениях	Документальное свидетельство	Не требуется
Подготовка по мерам безопасности в отношении пассажиров, груза и закрытия корпуса судна	V/2.7, A V/2.4	Капитан, старший помощник капитана, старший механик, второй механик и все члены экипажа, несущие непосредственную ответственность за посадку и высадку пассажиров, погрузку, разгрузку и сохранность груза или за операции на борту по закрытию корпуса судна на пассажирских судах с горизонтальной погрузкой	Документальное свидетельство	Требуется
Подготовка по управлению в кризисных ситуациях и поведению людей	V/2,6, A V/2.3	Капитан, старший помощник капитана, старший механик, второй механик и все члены экипажа, несущие непосредственную ответственность за безопасность пассажиров в чрезвычайных ситуациях	Документальное свидетельство	Требуется

ЧАСТЬ 4

Сертификаты, выдаваемые образовательными организациями и центрами подготовки

Дополненная Конвенция ПДНВ 2010 г. ужесточила требования, направленные на предупреждение мошеннической выдачи сертификатов, путем наложения большей ответственности на организации, выдающие такие сертификаты и подтверждающие их подлинность. Требование к созданию электронной базы данных с контролируемым доступом является главным в усовершенствованной системе мониторинга.

Все программы подготовки и оценки, осуществляемые в связи с выдачей сертификатов по Конвенции ПДНВ, должны удовлетворять стандартам ПДНВ и должны быть одобрены соответствующей администрацией. Таблицы компетентности, содержащиеся в Кодексе ПДНВ (Часть А), содержат информацию о том, что должно входить в учебную программу, по каким критериям должна оцениваться компетентность и какой уровень квалификации обучающийся должен продемонстрировать. Эти правила применимы к подготовке как на борту, так и на берегу.

Все инструкторы, инспекторы и эксперты должны обладать квалификацией и опытом по тем типам, уровням и оценкам подготовки, которую они преподают. Они должны также знать методы обучения. Например, инструктор, обучающий методам пожаротушения, должен обладать квалификацией и иметь практический опыт в обучении принципам и методам пожаротушения.

Каждая образовательная и учебная организация должна иметь свою теоретическую и учебную программу, одобренную администрацией, выдающей сертификат.

Является общей практикой, что образовательные и учебные организации выдают свои собственные сертификаты по тем курсам, которые в них преподают. До того как записаться на какой-либо курс, выясните сначала, соответствует ли предлагаемая программа стандартам Конвенции ПДНВ и, что еще более важно, уполномочен ли данный учебный центр соответствующей администрацией вести предлагаемые курсы и оказывать услуги, а там, где это имеет место, выдавать сертификаты ПДНВ по сокращенным курсам. Поправки 2010 г. ввели более строгий контроль за аттестацией учебных организаций, а администрации должны вести реестр признанных организаций, курсов и программ, доступных для компаний и других сторон.

В случае, если вы хотите использовать эти сертификаты для службы под иностранным флагом, вам следует проверить, признает ли администрация интересующей вас страны сертификаты, выданные учебной организацией, в которой вы проходили какие-либо курсы. Дополненная Конвенция накладывает большую ответственность на все стороны, выпускающие подтверждения на такие характеристики, как компетентность учебной организации. Вы имеете право запросить в учебной организации всю эту информацию. Помните, если учебный центр не обладает полноценными полномочиями на преподавание предлагаемого курса или на выдачу сертификатов ПДНВ от имени администрации, то вы можете оказаться с сертификатами, не являющимися свидетельствами компетентности.

Обучение на тренажерах в соответствии с Конвенцией ПДНВ

Единственным обязательным обучением на тренажере в соответствии с Конвенцией ПДНВ является использование радара и ARPA. Дополненная Конвенция ПДНВ 2010 г. также предусматривает обязательное использование тренажеров при обучении работе с Электронно-картографической навигационной информационной системой (ECDIS). Только в этих особых случаях тренажеры являются общепринятыми методами демонстрации компетентности. Во всех других случаях одобренная подготовка и оценка работы на тренажерах не считаются обязательными, а являются просто одним из одобренных Конвенцией методов подготовки и демонстрации компетентности. (Использование других таких методов, как опыт, полученный во время службы, или опыт, полученный в результате обучения на судне, также является в равной степени приемлемым.) К категориям, предполагающим факультативное обучение на тренажере и оценку работы, относятся судовождение и управление судном, обработка грузов, использование системы GMDSS, тяговое и вспомогательное оборудование.

Тренажеры должны соответствовать установленным стандартам. Это не означает, что все тренажеры должны быть очень дорогими и сложными электронными устройствами. Хотя в определенных ситуациях, например при работе с радаром или ARPA, тренажеры относятся именно к этой категории, другие задачи могут быть изучены и оценены с использованием более элементарных тренажеров. Например, модели судов широко используются для изучения остойчивости судов и для получения оценки, и даже апельсин при изучении методов выполнения инъекций при оказании первой медицинской помощи может рассматриваться в качестве модели. Инструкторы и эксперты, участвующие в обучении с помощью тренажеров, должны иметь достаточную квалификацию для использования такого оборудования.

Требования к знанию английского языка

В соответствии с Конвенцией ПДНВ все вахтенные офицеры (штурманской вахты или вахты в машинном отделении) должны хорошо владеть разговорным и письменным английским языком.

Старшие офицеры с функциями на уровне управления также должны говорить и писать по-английски, поскольку это требование относится к предшествующему уровню ответственности. Рядовые моряки, входящие в состав штурманской вахты, должны быть способны выполнять команды, подаваемые на английском языке. Члены экипажа, помогающие пассажирам в чрезвычайных ситуациях, должны быть способны объяснить по связанным с безопасностью вопросам на английском языке или на языке, которым владеют пассажиры и другой персонал судна. В наши дни, когда существуют многонациональные и многоязычные экипажи, нельзя недооценивать важность того, чтобы у экипажа был общий и всем понятный язык.

Использование дистанционного и электронного обучения

Администрации в настоящее время могут разрешать дистанционное и электронное обучение моряков в соответствии со стандартами, представленными в Разделе А-1/6, и в настоящее время Конвенция содержит существенные рекомендации по этому вопросу. Моряки должны выяснить у своей администрации, признаются ли такие виды обучения, а у компании – имеются ли возможности в этой области.

Подготовка и ее оценка на борту

Делается все возрастающий акцент в отношении подготовки на борту и подтверждения сертификатов, полученных по результатам обучения в процессе службы. Очень важно, чтобы такая подготовка документировалась, а использование журналов записи подготовки было расширено на все звания. Сюда должны быть включены данные инструкторов и экспертов, и эта информация имеет значение не только для работы судов и администраций, но и для тех, кто подает заявление о приеме в учебные организации.

Дополненная Конвенция ПДНВ 2010 г. повышает требования к курсам переподготовки для получения профессиональных сертификатов, которые могут быть облегчены на борту, однако тогда, когда свидетельство о подготовке отсутствует, требуется переподготовка на берегу каждые 5 лет.

Ответственность компаний

Компании несут ответственность за проведение в жизнь требований Конвенции ПДНВ и обеспечение того, чтобы моряки имели соответствующие сертификаты для обязанностей, которые они исполняют. Дополненная Конвенция теперь ясно требует, чтобы каждый моряк был полностью ознакомлен с политикой компании и ее процедурами и понимал их. Очень часто морякам не предоставляется достаточно времени или возможностей, для того чтобы ознакомиться с судном, и моряки могут требовать предоставления любой информации, с которой они еще полностью не ознакомились.

Выполнение Международного Кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов (ISM), относящегося к Конвенции ПДНВ

В обязанности компаний, в частности, входит выполнение Международного Кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов (ISM), а моряки, работающие на борту, должны быть компетентны и квалифицированы, а также должны уметь выполнять свои обязанности эффективно и безопасно.

Компания должна обеспечивать для командования достаточную квалификацию капитана, знакомого с ISM и получающего необходимую поддержку. Компания должна обеспечивать, чтобы судно было правильно укомплектовано квалифицированными, сертифицированными и годными с медицинской точки зрения моряками, хорошо знающими свои обязанности. Компания должна обеспечивать, чтобы экипаж хорошо понимал SMS-сообщения на своем уровне ответственности и был хорошо подготовлен к применению этой системы. Компания также должна обеспечить, чтобы персонал судна был способен эффективно общаться в рамках своих обязанностей.

Сертификаты Глобальной Системы Предупреждения и Безопасности Мореплавания (GMDSS)

Если в ваши обязанности входит использование системы предупреждения и безопасности на судне, которая должна соответствовать системе GMDSS, то вам необходимо иметь сертификат GMDSS.

Имеются два типа сертификатов GMDSS:

1. Общий сертификат радиооператора (GOC) для персонала, на который возложены обязанности по радиосвязи на судах, работающих в открытом море и не охватываемых береговыми станциями, работающими в диапазоне метровых волн.
2. Ограниченный сертификат радиооператора (ROC) для персонала на борту судов, работающих **только** в тех зонах моря, которые охватываются станциями, работающими в диапазоне метровых волн (прибрежные зоны).

Тип необходимого вам сертификата (и коммуникационного оборудования на борту) зависит от зоны (или зон) GMDSS моря, в которой ваше судно работает.

Система GMDSS является обязательной для океанских пассажирских судов (перевозящих более 12 пассажиров) и для торговых судов вместимостью 300 регистровых тонн и более, работающих на международных маршрутах. Это требование, однако, можно интерпретировать различно. Некоторые страны-участницы требуют, чтобы все офицеры на борту судна, оборудованного GMDSS, имели сертификаты GMDSS, тогда как другие требуют, чтобы только один или два человека на борту имели такую квалификацию. Все моряки, выполняющие обязанности, связанные с судовождением на оперативном и управленческом уровне (капитан и офицеры), и все другие, на которых возложены связанные с радиосвязью обязанности, должны иметь сертификат GMDSS. Судовладельцы и страны-участницы должны доводить это требование до всех капитанов и палубных офицеров судов, оснащенных GMDSS.

Если в ваши обязанности входит использование системы радиосвязи на судне, для которого не требуется система GMDSS, то и от вас не требуется иметь сертификат GMDSS.

Состояние здоровья

До появления дополненной Конвенции ПДНВ 2010 г. обязательным было только то, чтобы моряки были разумно годными и обладали хорошим здоровьем, а администрация установила стандарты состояния здоровья. Дополненная Конвенция теперь устанавливает обязательные минимальные стандарты медицинской годности для всех моряков на международных линиях, поскольку ранее многие администрации не устанавливали жестких стандартов.

Однако новые правила оставляют некоторые вопросы на усмотрение администрации, проводя различия между людьми, которые хотели бы начать морскую карьеру, и теми моряками, которые уже служат в море, а также между различными функциями, выполняемыми на борту.

Установлены следующие критерии для стандартов физической и медицинской годности:

1. Иметь физическую возможность соответствовать всем требованиям базовой подготовки;
2. Обладать адекватным слухом и речью для эффективного общения и способностью услышать все звуковые сигналы тревоги;
3. Не обладать таким состоянием здоровья, болезнью или повреждением, которое не позволяло бы эффективно и безопасно выполнять обычные и чрезвычайные обязанности на борту судна;
4. Не страдать каким-либо заболеванием, которое может обостриться по причине нахождения в море или привести к тому, что моряк становится непригодным для такой работы, либо оно может угрожать безопасности или здоровью других лиц, находящихся на борту судна;
5. Не принимать каких-либо лекарственных средств, которые имеют побочный эффект, выражающийся в ухудшении умственных способностей, душевного равновесия и каких-либо других способностей, необходимых для эффективного и безопасного выполнения обычных и чрезвычайных обязанностей на борту судна.

Должны быть действующие процедуры и процессы для выявления моряков, которые не отвечают стандартам годности и имеют постоянные или временные ограничения по способности выполнения работы. Эти моряки могут быть все еще способны выполнять определенную работу, работать в некоторой области или иметь ограничения работы по времени.

Проверка медицинской годности моряков должна осуществляться соответствующим образом квалифицированными и опытными практикующими медицинскими работниками, признанными администрацией. Если вы удовлетворяете медицинским стандартам, то вам будет выдано медицинское свидетельство. Это свидетельство должно подтверждаться не реже одного раза в два года, пока вам меньше 18 лет, а затем – каждый год. Если вы хотите знать больше о медицинских стандартах, которые применимы к вам, процедурах освидетельствования и требованиях к подтверждению, свяжитесь с администрацией, выдавшей вам свидетельство.

Медицинское свидетельство должно быть составлено на официальном языке выдавшей его страны и на английском языке.





Раздел 3: Требования на борту

Требования на борту

При рассмотрении положений Конвенции ПДНВ, относящихся к борту судна, вы должны также рассматривать требования Международного Кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов (ISM) и положения Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г. (MLC). Положения Конвенции ПДНВ применимы к несущим вахту и к тем членам экипажа, на которых возложена ответственность за безопасность и охрану окружающей среды, а MLC и ISM относятся к капитану, старшему механику, офицерам, рядовым и всем остальным членам экипажа на борту судна любого тоннажа от каботажного судна до очень большого танкера. Положения о продолжительности рабочего времени в Конвенции ПДНВ были, в целом, согласованы с MLC, однако там остались еще некоторые несоответствия.

Сертификаты и документальные свидетельства, которые должны быть на борту

Сертификаты и любые другие документальные свидетельства, которые вы храните, являются официальными доказательствами вашей компетентности. До вашего поступления на судно вашей обязанностью и обязанностью вашего работодателя является проверка того, что вы храните правильные сертификаты. На борту капитан и инспекторы государства порта и государства флага проверяют ваши документы. Если во время такой проверки они установят, что вы не обладаете необходимыми сертификатами или что срок их действия истек, то вас, вероятно, уволят до тех пор, пока вы не закончите курс нужной подготовки и/или не подтвердите действительность требующихся сертификатов. Во многих случаях это может быть поводом для работодателя приостановить действие вашего контракта.

В соответствии с Конвенцией ПДНВ вы должны иметь на борту **оригиналы** всех сертификатов и их подтверждений. Фотокопии являются **неприемлемыми**. Вы должны все время иметь при себе следующие документы:

1. **Национальный сертификат компетентности и его подтверждение** (Подтверждение может быть частью сертификата или отдельным документом). См. предыдущий раздел, чтобы выяснить, какие сертификаты вам следует иметь.
2. **Сертификаты и документальные свидетельства, охватывающие обязанности по обеспечению безопасности и охране окружающей среды, а также службу на судах определенных типов**. См. предыдущий раздел, чтобы выяснить, какие сертификаты вам следует иметь.
3. **Подтверждения признания**.

Когда вы подаете заявление на получение подтверждения признания, помните о следующем:

- Вы должны иметь отдельное подтверждение для каждого государства флага.
- Ни одно подтверждение признания не будет выдано, если оригинальный национальный сертификат не действителен или срок его действия истек.

- Подтверждения в соответствии с Конвенцией ПДНВ выдаются только на текущий сертификат ПДНВ.
- Вы не можете подавать заявление на подтверждение признания одной страны-участницы на основе подтверждения, выданного другой страной-участницей.
- Подтверждение может быть выдано только на основе оригинала сертификата.
- Если вы уже подали заявление на подтверждение, которое рассматривается соответствующей администрацией флага, то у вас есть льготный период до трех месяцев с той даты, когда вы поступили на судно. В течение этого периода вы можете продолжать службу без подтверждения при условии, что у вас есть документальное свидетельство (письмо от администрации государства флага или консульства) того, что вы подали заявление на подтверждение признания.
- Капитаны, старшие помощники капитанов, старшие механики и вторые механики должны обладать достаточными знаниями в области морского законодательства признающей страны-участницы. Выполнение этого требования может проверяться письменным экзаменом.

Примечание: *Некоторые профессиональные сертификаты могут вновь подтверждаться посредством подготовки на борту, однако важно иметь записи о тех упражнениях, тренировках и курсах обучения, в которых вы принимали участие, или о курсах повышения квалификации на берегу, в которых потребуется ваше участие.*

В соответствии с Кодексом ISM, могут проводиться регулярные тренировки таких ситуаций, как вход в закрытые помещения. Хотя этого и нет в требованиях Конвенции ПДНВ, в настоящее время власти государства флага и государства порта могут потребовать документальное свидетельство таких тренировок.

4. Медицинское свидетельство (включая документы о вакцинациях)

Медицинское свидетельство остается действительным в течение двух лет пока вам меньше 18 лет, а затем в течение только одного года. Если же срок, в течение которого свидетельство является действительным, истекает во время рейса, то оно остается в силе до следующего порта, в котором есть правомочный медицинский работник, но этот период не может превосходить три месяца.

Хотя общее состояние здоровья и физические кондиции будут оцениваться на основе рекомендаций МОТ/ИМО, все же минимальное зрение является обязательным условием, несмотря на то, что оно варьируется в зависимости от обязанностей моряка.

Примечание: *Помните, что необходимо проверять дату истечения срока действия всех перечисленных выше сертификатов и документов, поскольку сертификаты с истекшим сроком действия не допускают работы на борту.*

Обязательная подготовка по мерам безопасности и действиям в чрезвычайных ситуациях и знакомство с особенностями судна

Всякий раз, когда вы поступаете на новое судно, вам необходимо пройти базовый курс безопасности, действий в чрезвычайных ситуациях, а также ознакомиться с особенностями судна.

- 1. Знакомство с базовым курсом по чрезвычайным ситуациям** обеспечивает получение информации и инструкций по поводу того, как действовать в чрезвычайных ситуациях. До принятия обязанностей по работе на борту судна вы должны получить либо утвержденный курс обучения методам индивидуального выживания, либо информацию, достаточную для того, чтобы иметь возможность:
 - a) общаться с другими людьми на борту по проблемам безопасности;
 - b) понимать относящиеся к вопросам безопасности информационные символы, сигналы и сигналы тревоги;
 - c) знать процедуры, которые должны выполняться при сигналах «человек за бортом», «пожар» или «обнаружен дым» и сигналов аварийного покидания судна;
 - d) знать места сбора и посадки;
 - e) знать пути спасения;
 - f) размещать и надевать спасательные жилеты;
 - g) использовать огнетушители;
 - h) предпринимать немедленные действия, если столкнетесь с несчастным случаем, и в других чрезвычайных ситуациях, когда требуется неотложная медицинская помощь;
 - i) управлять огнем, если данное судно оснащено герметичными и водонепроницаемыми дверями, а не теми, которые стоят в отверстиях корпуса судна.

Примечание: *Обучение основным особенностям отличается от обучения основным действиям в чрезвычайных ситуациях. За информацией об обучении основным действиям в чрезвычайных ситуациях для офицеров и рядовых моряков обратитесь к Разделу 2.*

- 2. Знакомство с особенностями судна** предоставит вам возможность познакомиться со специальным оборудованием, которым вы будете пользоваться, и со спецификой несения вахты на судне, с мерами безопасности и защитой окружающей среды, а также с процедурами, используемыми в чрезвычайных ситуациях, и с мероприятиями, о которых вы должны знать, чтобы правильно исполнять возложенные на вас обязанности. Обучение должно быть закончено как можно раньше при поступлении на судно.
- 3. Знакомство с мерами безопасности** – это требование ко всем членам экипажа выполнять положения Кодекса ISPS и, как правило, принимать меры, направленные на борьбу с пиратством и вооруженным грабежом или нападениями. Эта подготовка потребует от вас

принимать участие в процедурах, связанных с чрезвычайными и непредвиденными ситуациями. Вам также будет необходимо пройти подготовку по ознакомлению с мерами безопасности, и в случае, если на вас возложат ответственность за безопасность, вы получите дополнительные компетентность в этой области, обязанности и ответственность.

Подготовка на борту – это сфера ответственности офицера по безопасности, однако с проблемой пиратства различным образом борются компании в зависимости от типа судна и от его торговых путей. Некоторые компании проводят занятия со всем экипажем до выхода в море.

Инструктажи по ознакомлению с различными типами борьбы должны проводить ответственные лица на борту судна, обычно офицеры, и они должны проходить на языке, который вы понимаете. Они могут проводиться в одно и то же время. Никакие сертификаты не выдаются после завершения ознакомления, но капитан или ответственный офицер должны за своей подписью выполнить соответствующую запись в судовом журнале, констатирующую проведение занятий по ознакомлению с мерами безопасности и спецификой судна. Вы сами также должны вести записи и хранить их со своими документами.

Наряду с изучением инструкций по ознакомлению очень важно, чтобы вы использовали всякую возможность ознакомиться с оборудованием, применяемым для выполнения ваших функций, а также с процедурами безопасности и с действиями, осуществляемыми в чрезвычайных ситуациях.

Проявляйте любознательность и знакомьтесь со справочниками, плакатами, фильмами и другими аудиовизуальными материалами, имеющимися на борту.

Кроме того, устраивайте дискуссии со своими коллегами. Вы будете удивлены, как много сможете узнать из них. Не бойтесь задавать вопросы, если у вас имеются какие-либо сомнения по поводу ваших обязанностей, безопасной рабочей практики или процедур, выполняемых в чрезвычайных ситуациях. Если ваш непосредственный начальник не может дать вам удовлетворительный ответ, поставьте эту проблему перед следующим лицом в иерархии или перед капитаном.

Если вы все еще не удовлетворены ответом, поставьте вопрос перед одним из руководителей флота в офисе судоходной компании. В соответствии с Кодексом ISM в штаб-квартире судоходной компании всегда должен быть человек, отвечающий на вопросы по проблемам безопасности (включая Конвенцию ПДНВ).

Примечание: *Безопасная работа судна охватывается Кодексом ISM, однако, к сожалению, в отличие от проблемы чрезвычайных ситуаций, в Конвенции ПДНВ отсутствуют положения по подготовке судового офицера безопасности или экипажа и нет требования к участию экипажа в судовом комитете безопасности. Однако это требование присутствует в Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г., которое:*

- Устанавливает обязанности капитана или лица, назначенного капитаном.
- Устанавливает полномочия моряков судна, назначенных или избранных в качестве представителей по вопросам безопасности в целях участия в работе совещаний судового комитета по безопасности.

Подготовка на борту и ее оценка

Конвенция ПДНВ делает главный упор на практической компетентности. Поэтому важная часть любой учебной программы ПДНВ должна базироваться на практике, которую вы изучали по книгам или в классе с инструктором. Для некоторых особых случаев это наилучшим образом осуществляется в аттестованных учебных организациях, специально созданных на берегу (например, для курсов пожаротушения). Однако наилучшим способом обеспечения других определенных компетенций является их морская практика под управлением лица, обладающего соответствующей подготовкой и опытом. Поэтому чрезвычайно важно, чтобы опытные моряки использовали любую возможность для обучения менее опытных товарищей. Это наилучший способ передачи знаний новым поколениям моряков.

Любая подготовка, осуществляемая на борту в качестве части принятой программы подготовки, должна фиксироваться в судовом журнале подготовки. Этот журнал утверждается администрацией, выдающей сертификаты и устанавливающей специальные задачи, которые должен выполнить обучающийся, находясь в море, для того чтобы продемонстрировать, какой компетентности он или она достигли. Все обучающиеся должны задокументировать свою подготовку на борту в специальном журнале подготовки.

Все задачи, установленные в этом журнале, должны быть выполнены кандидатом под надзором находящегося на борту инспектора по обучению. Обычно им бывает назначенный офицер. Инспектор по обучению контролирует прогресс обучающегося и делает соответствующую запись в журнале. Журналы записи обучающихся также должен регулярно контролировать капитан.

После того как будут выполнены все задачи, записанные в журнале, он представляется экспертам из администрации или из учебной организации. Он будет проверен как часть свидетельства, демонстрирующего, что кандидат достиг стандарта компетентности, позволяющего получить сертификат Конвенции ПДНВ.

Подготовку и ее оценку, как на борту, так и на берегу, всегда должны выполнять инструкторы и эксперты, обладающие высокой квалификацией в области тех задач, которым они обучают. Программы подготовки должны быть одобрены морской администрацией, выдающей сертификат.

Помните: *Стандарты компетентности Конвенции ПДНВ являются минимальными, и ничто не может заменить опыт работы. Вы должны стремиться приобрести опыт при каждой возможности, даже тогда, когда вы уже достигли требуемого уровня компетентности.*

Морская служба

В соответствии с Конвенцией ПДНВ для получения многих сертификатов требуется достаточно продолжительный стаж морской службы на борту. Точные требования представлены в Разделе 2.

Другими словами, если вы хотите подать заявление на получение сертификата, то вам необходимо представить достаточное свидетельство того, что у вас имеется требуемый для получения данного сертификата стаж морской службы. Например, одно из требований для получения сертификата вахтенного офицера штурманской вахты на судне с валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн является «иметь подтвержденный стаж морской службы в палубной команде не менее 36 месяцев». (Правило II/3).

Если вы подаете заявление на получение любого из перечисленных ниже сертификатов, вам необходимо удовлетворять минимальным требованиям к стажу морской службы, перечисленным в Разделе 2, Часть 2: капитана, старшего помощника капитана, вахтенного офицера штурманской вахты, рядового члена экипажа, входящего в состав штурманской вахты, старшего механика, второго механика, вахтенного офицера вахты в электромеханической части, рядового члена экипажа, входящего в состав вахты в электромеханической части, рядового члена экипажа, входящего в состав вахты в укомплектованном машинном отделении, офицера или рядового члена экипажа, на которого наложены особые обязанности, связанные с оборудованием для обработки груза на танкере.

Вы можете получить подтвержденный стаж морской службы на судне любого типа на тот срок, пока ваши обязанности соответствовали тому сертификату, на получение которого вы подали заявление. Например, если вы намерены подать заявление на сертификат вахтенного офицера штурманской вахты, то от вас требуется предоставить свидетельство морской службы в палубной команде. Хотя нет конкретных требований того, чтобы были указаны размер или тяговая мощность судна, на котором вы получили свой стаж морской службы, они должны соответствовать сертификату, который вы запрашиваете. Вам следует связаться с морской администрацией, в которой вы хотели бы получить сертификат, для того чтобы выяснить, существуют ли какие-либо минимальные ограничения по размерам или тоннажу для получения подтвержденного стажа морской службы.

Примечание: *Национальные стандарты для моряков могут быть выше, чем установленные в Конвенции ПДНВ, и требования к их выполнению могут варьироваться. Национальные требования, когда они превосходят требования Конвенции ПДНВ, являются предпочтительными и местные власти требуют их выполнения. Контроль государства порта также предполагает «Не более благоприятное отношение» к судам в их портах при проведении инспекции судов или сертификации.*

При увольнении с судна время морского стажа вписывается в вашу расчетную книжку и скрепляется печатью судна и подписью капитана. Запись включает даты и порты поступления на службу и увольнения. Если запись не включает характеристик судна (тоннаж, тяговую мощность, флаг, позывные), то было бы полезным сделать отдельный документ с этой информацией на случай, если его позднее потребуется представить администрации.

Употребление алкоголя и наркотиков

Употребление алкоголя и наркотиков может привести к серьезному ухудшению годности моряка к выполнению своих обязанностей. В большинстве стран употребление наркотиков строго запрещено, и любой человек, признанный виновным в этом преступлении, может подвергнуться суровому наказанию, включая лишение свободы и фактическое прекращение действия контракта.

Моряк может ожидать ухудшения отношений с работодателем или с властями, если будет установлено, что он владеет запрещенными веществами или потребляет их. Вредное воздействие употребления алкоголя и наркотиков на личное здоровье и общую безопасность на борту также является причиной, по которой его следует исключить.

Употребление алкоголя на борту судна постепенно запрещается введением строгих правил и проверок. В настоящее время многие компании проводят на судах антиалкогольную политику, и инспекторы компаний и государства порта могут проводить выборочный контроль на алкоголь членов экипажей.

Примечание: *Даже если государство флага и компания проводят политику, не запрещающую алкоголь, правила государства порта могут запрещать его, и поэтому употребление любого вида алкоголя может рассматриваться как нарушение.*

Дополненная Конвенция ПДНВ 2010 г. требует, чтобы администрация принимала адекватные меры по предупреждению злоупотребления наркотиками и алкоголем. Имеется также обязательное требование к администрации установить предел уровня алкоголя в крови (ВАС) не более 0,05% или не более 0,25 мг/л в выдохе либо предел количества алкоголя, ведущего к такой концентрации алкоголя, для капитанов, офицеров и других моряков при выполнении возложенных на них обязанностей по обеспечению безопасности и охраны окружающей морской среды. Руководящие указания в Части В Кодекса ПДНВ по несению вахты рекомендуют морякам не потреблять какой-либо алкоголь в течение четырех часов перед вахтой.

Примечание: *Охват дополненной Конвенции ПДНВ 2010 г. сейчас стал шире, и теперь она включает не только несущих вахту, но и членов экипажа, несущих обязанности по обеспечению безопасности и охраны окружающей среды.*

Положения о контроле

Эффективность Конвенции ПДНВ будет зависеть от того, могут ли стандарты, заложенные в Конвенцию, выполняться и поддерживаться. Для того чтобы придать им должную действенность, были введены определенные контрольные мероприятия. Конвенция ПДНВ 2010 г. усилила эти меры там, где они не были эффективными.

Стороны, осуществляющие контроль, включают моряков, страны-участницы (действующие в качестве государств флага и государств порта), ИМО и судоходные компании.

Общепризнано, что наилучшими контролерами являются моряки. В конце концов, правильное соблюдение стандартов приносит множество преимуществ. Любой несчастный случай на борту тем или иным образом влияет на моряков, а поддержание высоких стандартов компетентности является эффективным путем предупреждения несчастных случаев и создания для всех безопасной рабочей среды.

Страны-участницы Конвенции, действующие как государство порта или государство флага, несут ответственность за обеспечение того, чтобы моряки в рамках своей сферы деятельности отвечали установленным стандартам компетентности. Вы находитесь под юрисдикцией государства флага, когда имеете выданный администрацией сертификат или когда вы служите на судне, зарегистрированном под этим флагом. В свою очередь, вы находитесь под юрисдикцией государства порта, когда ваше судно заходит в порт.

Государство флага будет осуществлять контроль путем регулирования процесса сертификации, обучения и профессиональной подготовки моряков, а также с помощью оценки компетентности моряков перед сертификацией.

Государство порта осуществляет контроль путем инспектирования судов, заходящих в его порт. Конвенция содержит положение об инспекции властями государства порта любого судна, заходящего в любой его порт. В соответствии с этим положением, инспекторы имеют право проверять, обладают ли моряки сертификатами, соответствующими функциям, которые они выполняют, отвечает ли требованиям уровень укомплектованности судна и соответствует ли требованиям уровень компетентности несущих вахту моряков, ответственных за безопасность и предупреждение загрязнения окружающей среды.

Когда инспектор государства порта поднимается на борт, он или она проводят эти проверки следующим образом:

- Во-первых, они проверяют все сертификаты и документальные свидетельства находящихся на борту членов экипажа.
- Во-вторых, они убеждаются в том, что число членов экипажа соответствует Документу о безопасной численности экипажа.
- В третьих, они проверяют соблюдение процедур несения вахты, включая периоды отдыха.
- В четвертых, если есть основания считать, что стандарты не выполняются, инспектор имеет право оценить способность моряков выполнять стандарты несения вахты. Для этого инспектор

может опросить экипаж о процедурах обеспечения безопасности или процедурах, выполняемых в чрезвычайных ситуациях, либо провести специальную аварийную тренировку или попросить любого отдельного члена экипажа выполнить задачу, относящуюся к его или ее обязанностям на борту.

Например, офицеру ходовой вахты можно задать конкретный вопрос об оборудовании мостика, а офицера электромеханической части можно спросить о том, как управлять главной пропульсионной или электроэнергетической установкой. Вопросы инспектора должны охватывать область компетентности, установленную в Части А Кодекса ПДНВ. Контроль государства порта стал важной чертой современного судоходства, и он должен таковым оставаться. Вам могут задавать вопросы о Кодексе ISM и Кодексе ISPS, и от вас ожидают, что вы обладаете базовыми знаниями о важнейших Конвенциях. Уровень понимания зависит от ваших обязанностей на борту.

Еще одной также важной контрольной процедурой, содержащейся в Конвенции, является подотчетность каждой страны-участницы перед ИМО и другими странами-участницами. Каждая из стран-участниц обязана представить в ИМО отчет о проведении Конвенции в жизнь. Эта информация проверяется в ИМО, и принимается решение о том, выполняет или не выполняет полностью положения Конвенции страна-участница. Список стран-участниц, которые по решению ИМО полностью выполняют положения Конвенции, будет включаться в так называемый Белый список (см. Приложение А).

Все включенные в Белый список администрации являются объектом переаттестации, осуществляемой группой экспертов каждые пять лет. Если во время переаттестации будет установлено, что страна не обеспечивает полного и эффективного выполнения Конвенции, она будет вычеркнута из списка. Аналогично, новая страна может быть добавлена в список, если она соответствует установленным критериям.

Для вас это важно потому, что если вам выдала сертификат страна, включенная в Белый список, он воспринимается как свидетельство вашего соответствия по всем аспектам стандартов Конвенции ПДНВ. Это дает вам преимущество тогда, когда вы подаете заявление на подтверждение признания или хотите работать в международном флоте. Это даже может означать, что визит инспектора государства порта будет значительно короче.

Однако это не означает, что моряки, имеющие сертификат, выданный страной-участницей, не включенной в Белый список, не смогут найти работу в море. Они все еще могут работать, но, вероятно, станут предметом более внимательного изучения со стороны работодателей и других администраций до приема на работу. Обладатели сертификатов, выданных странами, не включенными в Белый список, не смогут получить от другой администрации страны-участницы Конвенции подтверждение признания в соответствии с Конвенцией ПДНВ после февраля 2012 г.

Кроме того, участвующее в Конвенции государство флага может решить не признавать стаж службы на судах тех моряков, которые имеют сертификаты, выданные странами, не включенными в Белый список. Если же государство принимает таких моряков, то оно может потребовать от них получить подтверждение, выданное государством флага, для демонстрации того, что их сертификаты признаны государством флага.

Любая страна-участница, не включенная в Белый список, должна исправить установленные ИМО недостатки, до того как она будет признана полностью выполняющей Конвенцию.

Взыскания

Те, кто нарушают Конвенцию, могут получить взыскания, и к ним могут быть применены различные дисциплинарные меры - от отмены действия сертификатов до наложения крупных штрафов, не говоря уже о потере работы.

Каждая страна-участница имеет свои внутренние действующие дисциплинарные процедуры для тех, кто нарушает Конвенцию, когда эти нарушения ставят под угрозу безопасность жизни, собственности в море или морской окружающей среды в результате некомпетентности, действий или бездействия.

В Конвенции перечислены три конкретных случая, при которых накладываются взыскания:

1. **На компанию или капитана:** если обнаружен человек, не имеющий сертификата в соответствии с Конвенцией.
2. **На капитана:** если обнаружен человек с несоответствующей квалификацией (не имеющий действующего сертификата, разрешения или документального свидетельства), выполняющий любые функции или службу, для которых требуется соответствующий сертификат.
3. **На любого человека:** если обнаружен на борту человек с фальшивым или поддельным сертификатом.

Кроме того, если инспектор государства порта зафиксировал нарушение, судно может быть задержано в порту до тех пор, пока это нарушение не будет устранено. К нарушениям такой категории относятся:

- отсутствие у моряков действующих сертификатов на функции, которые они выполняют на борту;
- невыполнение требований к безопасной укомплектованности судна;
- невыполнение специфических требований к несению штурманской вахты и вахты в электромеханической части;
- отсутствие во время вахты лиц, имеющих квалификацию для работы с оборудованием, необходимым для судовождения, обеспечения безопасности, радиосвязи или предупреждения загрязнения окружающей среды;
- в течение первой вахты в начале плавания невозможность найти людей, которые имели бы достаточный отдых и были бы пригодны к выполнению своих обязанностей.

Инструкции, касающиеся только несущего вахты персонала

Следующие инструкции относятся к офицерам и рядовым морякам, входящим в состав штурманской вахты, вахты в машинном отделении или радиовахты, а также тех, обязанности которых включают обеспечение безопасности, действия в чрезвычайных ситуациях и предупреждение загрязнения окружающей среды. В дополненную Конвенцию ПДНВ 2010 г. внесены существенные изменения, направленные на решение проблемы усталости тех, кто несет вахту, и согласования ее с положениями Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г.

1. Минимальная продолжительность отдыха для несущего вахту персонала

Минимальная продолжительность отдыха для рядовых и офицеров, выполняющих указанные выше обязанности, составляет 10 часов для каждого 24-часового периода. Исключения из этого правила не допускаются. Это не означает, что остальные 14 часов должны быть посвящены выполнению служебных обязанностей. Другой персонал, на который не возложены обязанности по несению вахты, обеспечению безопасности или предупреждению загрязнения окружающей среды, не подпадает под это положение, но он подпадает под действие Конвенции МLC, хотя это и относится к очень немногим экипажам, причем только больших судов.

Период в 24 часа отсчитывается от времени начала выполнения вахтенных обязанностей, а не с 00:00 часов. Время отдыха в 10 часов может быть разделено не более чем на два периода, один из которых должен иметь продолжительность не менее 6 часов, и не должно быть ни одного периода продолжительностью менее одного часа. Время отдыха в любой 7-дневный период не должно быть меньше 77 часов. Минимальное время отдыха не является обязательным в случае чрезвычайных ситуаций, тренировок или сложных условий работы.

Это важно: *Существовавшее ранее положение, разрешающее сокращение 10-часового отдыха до не более чем 6 последовательных часов при условии, что такое сокращение не продолжается более двух суток и обеспечивается не менее 70 часов отдыха в каждый из 7-дневных периодов, теперь отсутствует в Конвенции ПДНВ 2011 г.*

В Конвенции ПДНВ 2010 г. имеется одно разрешенное исключение. Администрация может разрешить одно исключение для времени отдыха при условии, что период отдыха будет не менее 70 часов в любой 7-дневный период и будет иметь продолжительность не более двух недель, однако 10-часовой минимум на 24-часовой период все еще остается в силе. Кроме того, время отдыха в пределах этих двух недель действия исключения может делиться на три периода. Интервал между двумя периодами исключения на борту не должен быть меньше, чем удвоенная продолжительность периода исключения. На практике это означает, что, если у вас сокращено время отдыха до 70 часов в неделю в течение двух недель, следующие четыре недели должны соответствовать общему правилу о 77 часах отдыха в неделю и только о двух периодах отдыха в каждый 24-часовой период.

Администрация всегда должна учитывать рекомендации, относящиеся к предупреждению усталости.

Администрация должна требовать, чтобы расписания вахт были вывешены и были доступны на рабочем языке или на языке судна и на английском языке.

Моряки, которые были разбужены вызовом на работу во время законного периода отдыха, должны получать адекватную компенсацию в виде дополнительного отдыха.

Администрации требуют ведения ежедневных записей о времени отдыха, и вы должны убедиться в том, что эти записи ведутся правильно. Вы должны получать копию касающихся вас записей, подтвержденных капитаном, и после того, как убедитесь в том, что ваши записи точны, вы также должны их подписать.

2. Принципы и мероприятия, касающиеся несения вахты

Конвенция ПДНВ содержит инструкции для несущего вахту персонала о том, как безопасно нести вахту в любое время, как в море, так и в порту. Полный набор инструкций можно найти в Разделе А-VIII/2 Конвенции. От капитана, старшего механика и всего несущего вахту персонала (штурманскую, в машинном отделении и радиовахту) требуется исполнять свои обязанности в соответствии с этими принципами и инструкциями. Хранящиеся на борту справочники о процедурах также, вероятно, содержат некоторую информацию по этим вопросам, и в ваших интересах прочитать их.

Вы должны также быть знакомы с находящимся на борту Кодексом ISM, в котором сделан определенный упор на внутреннем управлении безопасностью и на разработке специфических для данной компании и для данного судна процедур обеспечения безопасности. Здесь должна содержаться документация по несению ходовой вахты и вахты в машинном отделении для судна, находящегося в море и в порту. От судоходных компаний требуется предложить ясные процедуры, которые должен выполнять несущий вахту персонал. От вас требуется не просто следовать таким процедурам, а будет полезно напоминать о них морякам, также знающим, но имеющим тенденцию забывать об этих процедурах.

Капитан несет непосредственную ответственность за обеспечение того, чтобы принципы и правила несения вахты выполнялись всегда и при любых обстоятельствах. Однако он или она сможет добиться успеха только благодаря приверженности и сотрудничеству всей команды как на борту, так и на берегу.





Раздел 4: Влияние поправок 2010 г.
к Конвенции ПДНВ на
владельцев сертификатов

Обновление и переаттестация

Манильские поправки 2010 г. вступают в силу 1 января 2012 г., однако, хотя некоторые администрации и могут ввести новые стандарты, они могут продолжать использовать существующие стандарты сертификации и профессиональной подготовки. Правительства могут обновлять и переаттестовывать сертификаты по существующей Конвенции до 1 января 2017 г., за исключением новых участников, начинающих свою деятельность после 1 июля 2013 г. и обязанных соответствовать новым обязательным стандартам.

Существуют два исключения из упомянутого выше правила, состоящие в том, что новое время отдыха для моряков вступает в силу 1 января 2012 г., а обязательная подготовка по безопасности вводится с 1 января 2014 г. Вы должны выяснить этот вопрос у своей администрации, поскольку национальные требования могут быть введены раньше.

У вас есть множество возможностей переаттестовать или обновить ваш сертификат в соответствии с Конвенцией ПДНВ. Вы должны помнить, что нынешний упор на сертификацию заключается в том, чтобы моряк мог продемонстрировать свою компетентность в обязанностях, которые ему предположительно придется исполнять. Кроме того, в соответствии с поправками судовладелец несет дополнительную ответственность в отношении служащих на его судах моряков, а также за выполнение ими установленных требований;

«моряки, назначенные на любое из судов, проходят переподготовку или новую подготовку в соответствии с требованием Конвенции». Следовательно, вы можете обновить свой сертификат компетентности различными способами:

1. Оценка текущего опыта работы и знаний, полученных на соответствующем судне по существующей Конвенции ПДНВ, например, подтверждение службы на танкере;
2. Курсы профессиональной подготовки компании, например, ознакомление с мерами безопасности в соответствии с новыми стандартами Конвенции ПДНВ;
3. Обучение в процессе службы, например, тренировки по тушению пожаров;
4. Прослушивание курса в аккредитованной учебной организации, например, по Электронно-картографической навигационной информационной системе (ECDIS) или для рядовых с объединенными обязанностями;
5. Устный экзамен в администрации, например, по управлению ресурсами мостика или машинного отделения. Все это соответствует требованиям Кодекса ISM и зависит от требований администрации.

Если вы моряк дальнего плавания, обладающий сертификатом, то маловероятно, что администрация потребует от вас повторной проверки, однако вы должны выяснить это в своей национальной администрации, а также проверить на соответствие флаг, под которым вы плаваете. Помните, что, если вы не хотите посещать расположенные на берегу курсы повышения квалификации, то должны иметь подтвержденные записи о прохождении на борту подготовки по мерам безопасности и действиям в чрезвычайных ситуациях.

Помните: *В соответствии с новым положением А I/6 любое лицо, осуществляющее профессиональную подготовку моряков на борту или на берегу, которую предполагается использовать для сертификации, должно само иметь соответствующую подготовку и квалификацию преподавателя и эксперта. Это не может мешать другим контролерам фиксировать выполненные задачи.*

Вы должны также помнить, что с 1 января 2017 г. все обладатели сертификатов ПДНВ должны отвечать требованиям к компетентности.

Дополнительные требования к компетентности в соответствии с дополненной Конвенцией ПДНВ 2010 г.

В остальной части этого раздела представлены те дополнительные требования, которые включены в дополненную Конвенцию ПДНВ 2010 г. Для того чтобы обновить сертификат Конвенции ПДНВ, вам необходимо доказать свою компетентность в перечисленных ниже задачах. Таблицы организованы по должностям в каждом подразделении на судне.

Капитан и палубная команда

Вахтенные офицеры штурманской вахты на судах валовой вместимостью 500 регистровых тонн или более :

1. Используют Электронно-картографическую навигационную информационную систему (ECDIS) для обеспечения безопасного судовождения.
2. Знают о ресурсах управления мостиком.
3. Используют свои лидерские способности и умение работать в команде.
4. Вносят свой вклад в безопасность персонала и судна.

Существует также множество важных поправок для других компетентностей.

Капитаны и старшие помощники капитана на судах валовой вместимостью 500 регистровых тонн или более

1. Используют Электронно-картографическую навигационную информационную систему (ECDIS) для обеспечения безопасного судовождения.
2. Знают о ресурсах управления мостиком.
3. Используют свои лидерские и руководящие способности.
4. Вносят свой вклад в безопасность персонала и судна.
5. Поддерживают безопасное судовождение путем использования информации, получаемой от навигационного оборудования и систем, облегчающих принятие командных решений.

Существует также ряд важных поправок для других компетентностей.

Вахтенные офицеры штурманской вахты и капитаны на судах валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн

1. Вносят свой вклад в безопасность персонала и судна.

Существует также ряд важных поправок для других компетентностей.

Такие рядовые члены экипажа, как палубный матрос 1-го класса

Новые требования Конвенции ПДНВ к минимальным стандартам компетентности для таких рядовых членов экипажа, как палубный матрос 1-го класса. Администрация как правило будет принимать сертификаты, выданные в соответствии с Конвенцией МОТ, но она может потребовать и некоторых новых навыков.

Машинное отделение

Вахтенные офицеры вахты в электромеханической части укомплектованного машинного отделения или назначенные вахтенные механики в периодически неукомплектованных машинных отделениях

1. Используют внутренние системы связи.
2. Знают о ресурсах управления машинным отделением.
3. Используют свои лидерские способности и умение работать в команде.
4. Вносят свой вклад в безопасность персонала и судна.
5. Осуществляют техническое обслуживание и ремонт электрического и электронного оборудования.
6. Правильно используют ручной инструмент, станки и измерительные приборы для изготовления и ремонта различных устройств на борту.

Существует также ряд важных поправок для других компетентностей.

Примечание: *Хотя минимальный срок подготовки вахтенного офицера вахты в электро-механическом отделении и был сокращен до 12 месяцев, этот срок следует рассматривать как абсолютно минимальный и он должен быть существенно более продолжительным для достижения требуемых компетентностей.*

Старший и второй механики на судах с тяговой мощностью 3000 кВт или более

1. Управляют работой главной энергетической установки судна.
2. Знают о ресурсах управления машинным отделением.

3. Используют свои лидерские и руководящие способности.
4. Вносят свой вклад в безопасность персонала и судна.

Существует также множество важных поправок для других компетентностей.

Старший и второй механики на судах с тяговой мощностью 750 - 3000 кВт

1. Повышены требования к каботажным плаваниям.

Матросы в составе вахты в электромеханической части

1. Новые компетентности для несения вахты в котельном отделении.

Такие рядовые члены экипажа, как матрос 1-го класса машинного отделения

Имеются новые требования Конвенции ПДНВ к минимальным стандартам компетентности для таких рядовых членов экипажа, как палубный матрос 1-го класса машинного отделения.

Администрация, как правило, будет принимать сертификаты, выданные в соответствии с национальным законодательством или Конвенцией МОР, но она может потребовать и некоторых новых умений.

Судовой офицер-электромеханик

Имеются новые требования Конвенции ПДНВ к минимальным стандартам компетентности для судового офицера-электромеханика. Администрация, как правило, будет принимать любые выданные текущие сертификаты и оценивать, какие новые умения могут потребоваться для полной компетентности в соответствии с Конвенцией ПДНВ.

Специалист-электромеханик рядового состава

Имеются новые требования Конвенции ПДНВ к минимальным стандартам компетентности для судового специалиста-электромеханика рядового состава. Администрация, как правило, будет принимать любые сертификаты, выданные в соответствии с национальным законодательством, но она может потребовать и некоторых новых умений.

Рядовые матросы с объединенными обязанностями (общего назначения)

Имеются новые требования Конвенции ПДНВ к минимальным стандартам компетентности для рядовых матросов с объединенными обязанностями. Администрация, как правило, будет принимать сертификаты, выданные в соответствии с национальным законодательством или Конвенцией МОР, но она может потребовать и некоторых новых умений.



Раздел 5: Где получить информацию по Конвенции ПДНВ

Где получить информацию по Конвенции ПДНВ

Мы надеемся, что этот справочник позволит вам лучше понимать требования Конвенции ПДНВ. Однако помните, что любые требования являются предметом конкретных мер, которые отдельные страны-участницы могут предпринимать при проведении Конвенции в жизнь. Поэтому ваш первый порт захода должен быть администрацией, выдавшей вам сертификат. Они могут более детально проинформировать вас о специфических требованиях и сроках, удовлетворяющих стандартам Конвенции, а также о сертификации ПДНВ. Многие администрации по всему миру публикуют эту информацию на регулярной основе.

Другим полезным источником информации являются учебные организации (при условии, что они осуществляют свою работу в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ). Они обычно знают, какие требования предъявляются к сертификации и могут указать вам правильное направление, если вам еще понадобится информация.

Ваш работодатель также может дать вам рекомендации (а, возможно, и оказать финансовую помощь) относительно того, как выполнять требования Конвенции ПДНВ. Если вы являетесь членом национального профсоюза, то он также может дать вам полезные рекомендации.

Так же, как и веб-сайт www.itf.org.uk, следующие сайты содержат информацию о ПДНВ и другую информацию, связанную с морской тематикой:

www.imo.org

www.dft.gov.uk/mca/

www.uscg.mil

www.nautinst.org

www.careersatsea.org

www.safety4sea.com

Приложение А

Страны-участницы Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) 1978 года в соответствии с поправками 31 июля 2011 г. утверждены Комитетом ИМО по безопасности на море к получению передаваемой информации, которая демонстрирует, что получено полное и окончательное выполнение соответствующих положений Конвенции.

Албания	Финляндия	Микронезии	Словения
Алжир	Франция	Монголия	Соломоновы Острова
Антигуа и Барбуда	Габон	Черногория	ЮАР
Аргентина	Гамбия	Монако	Испания
Австралия	Грузия	Марокко	Шри-Ланка
Австрия	Германия	Мозамбик	Судан
Азербайджан	Гана	Мьянма	Швеция
Багамские Острова	Греция	Намибия	Швейцария
Бангладеш	Гренада	Науру	Сирийская Арабская
Барбадос	Гватемала	Непал	Республика
Бельгия	Республика Гвинея	Нидерланды**	Таиланд
Белиз	Гаити	Новая Зеландия	Того
Бенин	Гондурас	Нигер	Тонга
Бразилия	Венгрия	Нигерия	Тринидад и Тобаго
Бруней	Исландия	Ниуэ	Тунис
Болгария	Индия	Норвегия	Турция
Камбоджа	Индонезия	Оман	Туркменистан
Камерун	Ирландия	Пакистан	Тувалу
Канада	Исламская республика Иран	Палау	Украина
Кабо-Верде	Италия	Панама	Объединенные Арабские
Чили	Израиль	Папуа - Новая Гвинея	Эмираты
Китай	Ямайка	Парагвай	Великобритания***
Колумбия	Япония	Перу	Объединённая Республика
Коморские острова	Иордания	Филиппины	Танзания
Коморские острова	Кения	Польша	США
Конго	Кирибати	Португалия	Уругвай
Острова Кука	Кувейт	Катар	Вануату
Кот-д'Ивуар	Латвия	Республика Корея	Венесуэла
Хорватия	Ливан	Республика Молдова	Вьетнам
Куба	Либерия	Румыния	Йемен
Кипр	Ливия	Российская Федерация	
Чешская Республика	Литва	Сент-Китс и Невис	Гонконг, Китай *
Корейская Народно-	Люксембург	Сент-Люсия	Макао, Китай *
Демократическая Республика	Мадагаскар	Сент-Винсент и Гренадины	
Дания*	Малави	Самоа	Фарерские острова *
Доминика	Малайзия	Сан-Томе и Принсипи	Остров Мэн ****
Эквадор	Мальдивские острова	Саудовская Аравия	Бермудские острова ***
Египет	Мальта	Сенегал	Каймановы острова ***
Экваториальная Гвинея	Маршалловы острова	Сербия	Гибралтар ***
Эритрея	Мавритания	Сейшельские Острова	
Эстония	Маврикий	Сьерра-Леоне	
Эфиопия	Мексика	Сингапур	
Фиджи	Федеративные Штаты	Словакия	

* Ассоциативный член

Приложение В

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, 1978 г., с поправками

Рекомендации офицерам-контролерам государства порта о мерах переходного характера, ведущих к полной реализации на практике требований Манильских поправок к Конвенции ПДНВ и Кодексу к 1 января 2017 г.

1. Комитет по безопасности на море на своей 89-й сессии (с 11 по 20 мая 2011 г.) отметил необходимость в некоторых разъяснениях по поводу реализации Манильских поправок 2010 г. к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) 1978 г. в связи с их предстоящим введением в действие 1 января 2012 г.
2. Комитет отметил, что измененные требования Главы VIII вступают в силу 1 января 2012 г. Однако некоторые аспекты профессиональной подготовки моряков, например, Управление ресурсами машинного отделения или Управление ресурсами мостика не требуют своего исполнения до 1 января 2017 г.
3. Комитет особо озабочен тем, что непосредственно перед датой вступления в силу, 1 января 2012 г., могут возникнуть практические трудности у всех моряков, к которым предъявляются требования по обеспечению безопасности, в связи с получением необходимой сертификации и/или необходимых подтверждений, которые требуются в соответствии с положением VI/6 Манильских поправок 2010 г. В связи с этим Комитет отметил, что переходные положения Раздела A-VI/6 предусматривают до 1 января 2014 г. признание моряков, начавших свою подтвержденную морскую службу до 1 января 2012 г.
4. Комитет настаивает на том, чтобы страны-участницы и компании как можно скорее обеспечили начало необходимой подготовки и сертификации моряков в полном соответствии с Манильскими поправками 2010 г.
5. Комитет рекомендует администрациям проинформировать свои власти государственного портового контроля о том, что до 1 января 2014 г., даже если документация моряков в отношении подготовки по мерам безопасности не будет соответствовать положению VI/6 с Манильскими поправками 2010 г., будет достаточно признать ее соответствие Разделу 13 Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS).
6. Комитет согласен с тем, чтобы:
 1. для моряков, имеющих сертификаты, выданные в соответствии с положениями Конвенции, которые вступают в силу сразу после 1 января 2012 г. и которые не отвечают требованиям Манильских поправок 2010 г., сроки действия любых переутвержденных сертификатов не выходили за 1 января 2017 г.;
 2. для моряков, имеющих сертификаты, выданные в соответствии с положениями Конвенции, которые вступают в силу сразу после 1 января 2012 г. и которые отвечают

требованиям Манильских поправок 2010 г., сроки действия любых переутвержденных сертификатов могли выходить за 1 января 2017 г.;

3. для моряков, которые начали подтвержденную морскую службу, утвержденные программы образования и профессиональной подготовки или утвержденный курс подготовки до 1 июля 2013 г., срок действия любого выданного сертификата не должен выходить за 1 января 2017 г., если он не соответствует требованиям Манильских поправок 2010 г.;
 4. для моряков, которые начали подтвержденную морскую службу, утвержденные программы образования и профессиональной подготовки или утвержденный курс подготовки после 1 июля 2013 г., срок действия любого выданного сертификата может выходить за 1 января 2017 г.
7. Обращая внимание на то, что таблица В-1/2 содержит перечень сертификатов или документальных свидетельств в соответствии с положениями Конвенции, Комитет рекомендует администрациям учитывать, что сертификаты или документальные свидетельства в соответствии с Манильскими поправками 2010 г. изменили свое содержание и название. Администрации могут выдавать сертификаты или документальные свидетельства в соответствии с положениями поправок к Конвенции ПДНВ 1995 г. со сроком действия, не выходящим за 1 января 2017 г., или, когда это необходимо, выдавать новые сертификаты в соответствии с Манильскими поправками 2010 г.
8. Поскольку требования к состоянию здоровья, изложенные в правиле I/9, подверглись серьезной переработке в Манильских поправках, Комитет согласился с тем, что правило I/15 применимо также к медицинским свидетельствам, выданным в соответствии с правилом I/9, и поэтому медицинские свидетельства, выданные в соответствии с поправками к Конвенции ПДНВ 1995 г., должны остаться действительными и после 1 января 2017 г. Таким образом, администрации могут продлить выдачу медицинских свидетельств в соответствии с поправками к Конвенции ПДНВ 1995 г. вплоть до 1 января 2017 г. или, если это необходимо, выдавать новые свидетельства в соответствии с Манильскими поправками 2010 г.
9. Комитет рекомендовал, чтобы те сертификаты моряков, срок действия которых истекает после 1 января 2017 г., власти государства порта рассматривали как достаточное свидетельство при отсутствии опровержения того, что моряк соответствует стандарту компетентности, установленному Манильскими поправками 2010 г., в соответствии с положениями о контроле Статьи X и правила I/4.
10. Правительства стран-участниц приглашаются действовать соответствующим образом и довести содержание настоящего циркуляра до всех заинтересованных сторон, а особенно до офицеров, производящих контроль государства порта, когда существующий контроль выполняется в соответствии с положениями Статьи X и правила I/4.

Приложение С – Общие требования

Примечание: Сертификат(ы), который необходимо иметь моряку, определяется функциями, которые он выполняет на борту, и степень ответственности. В таблице, которая приведена просто для примера, указаны типы сертификатов, соответствующие званиям и должностям экипажа обычного судна. Требования применительно к конкретной ситуации мы советуем искать в Разделе 2 Руководства, в Конвенции ПДНВ и у служащих морских ведомств как страны, выдавшей сертификат, так и (если не соответствует) государства флага судна, на котором моряк намерен работать.

Категория	Название по ПДНВ	Поправки 2010 г.
основной сертификат	Квалификационное свидетельство Профессиональный сертификат Подтверждение Сертификат вахтенного матроса Подтверждение признания, чужой флаг Годность по состоянию здоровья	Новые сертификат Новые сертификат Без изменений Без изменений Без изменений Изменен
питание	Сертификат повара	Требования МОТ
документ о базовой подготовке по безопасности	Методы персонального выживания Пожаротушение Оказание первой помощи Личная без-сть и социальная ответственность	Без изменений Без изменений Без изменений Без изменений
инструктаж	Инструктаж по специфике судна Инструктаж по безопасности	Без изменений Нов. требования
персонал с иными функциями безоп-ти	Владение спасательными средствами Спасательный катер Новое в пожаротушении Оказание первой помощи Оказание медицинской помощи Офицер по безопасности на судне Знание мер безопасности, тренинг вахтенных	переобуч., 5 лет переобуч., 5 лет переобуч., 5 лет Обновл. рук-во Обновл. рук-во Нов. требования Нов. требования
радиолок-ый прокладчик курса и связь	ARPA (если установлен) Радар ГМССБ	Без изменений Без изменений Без изменений
экипаж танкеров погрузка / разгрузка	Основы работы на нефтяных и хим. танкерах Повыш. квалиф. для работы на нефт. танкерах Повыш. квалиф. для работы на хим. танкерах Основы работы рядового состава на нефтяных и химических танкерах Основы раб. офиц. на танкерах для сжиж. газа Основы раб. ряд/с на танкерах для сжиж. газа Пов. квал. для раб. на танкерах для сжиж. газа	Новый формат Новый формат Новый формат Новый формат Новый формат Новый формат Новый формат
Персонал пассажирских судов	Управление толпой Подготовка по безопасности Безопасность пассажиров Упр-е в криз. ситуац. и поведение пассажиров	Без изменений Дополнения Без изменений Без изменений
Учения	Журнал учений	Без изменений

Офицеры										Рядовой состав										Проч.				
палубные				маш. отдел.						палубные				маш. отдел.				кухня		Проч.				
Капитан	Старший помощник	Вахтенный офицер	Сарший радист	Старший механик	Второй механик	Вахтенный офицер	Офицер-электротехник	Электромеханик	Стажер (палуб./ маш.)	Боцман	Вахтенные матросы матросыring	Матр. 1 кл. пал.МО	матрос-сварщик-механ	Юнга/Стажер	Электромеханик	Моторист насосной ст.	Вахтенный дизелист	Матрос-моторист 1 кл.	Матрос-электрик	Моторист-стажер	Ст. стюард/эконом	Кок/2-1 стюард	Стюард / разносчик	Всего персонала в непосредственном обслуж. пассажиров
♦	♦	♦	A	♦	♦	♦	♦	♦	♦		♦			♦		♦				♦			♦	♦
♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦		♦			♦		♦		♦		♦			♦	
♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦		♦			♦		♦		♦		♦			♦	♦
♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦		♦			♦		♦		♦		♦			♦	♦
♦	♦	♦		♦	♦	♦																		
D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
♦	♦	♦	♦																					
♦	♦	D	♦	♦	♦	D	♦		♦	D	♦	D		♦	D	♦								
D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D				D	D	D				D	D	D	D
♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦															
♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦															

Усл. обозн.: * = обяз. требование; D = если вып. конкр. функцию; A = радист на судне без ГМССБ должен иметь сертификат. Все члены экипажа должны иметь личные карточки учета учений, если хотят освободиться от переподготовки через 5 лет без обращения к судовым журналам учета учений.



Международная федерация транспортников

49-60 Borough Road, London SE1 1DR, UK

Tel: +44 (0)20 7403 2733

Fax: +44 (0)20 7357 7871

E-mail: mail@itf.org.uk

www.itfseafarers.org

www.itfglobal.org