

УПРАВЛЕНИЕ СУДНОМ И БЕЗОПАСНОСТЬ ПЛАВАНИЯ

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

**ЩЕРБАТЫХ В.В. КАПИТАН ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ,
ЗАВ. ЗАОЧНЫМ ОТДЕЛЕНИЕМ КОЛЛЕДЖА ГУМРФ
2019 Г.**

РАЗДЕЛ А-VIII/2 ПДНВ

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРИНЦИПЫ НЕСЕНИЯ ВАХТЫ

Часть 1 – Дипломирование

1 Вахтенный помощник капитана должен иметь надлежащую квалификацию в соответствии с

положениями главы II или главы VII, относящимися к обязанностям, связанным с несением ходовой навигационной или стояночной вахты

Часть 2 – Планирование рейса

Общие требования

3 Предстоящий рейс должен планироваться заранее с учетом всей относящейся к нему

информации, а любой проложенный курс должен быть проверен до начала рейса.

4 Старший механик, по консультации с капитаном, должен заранее определить потребности предстоящего рейса с учетом потребности в топливе, воде, смазочных материалах, химикатах, расходных и прочих запасных частях, инструментах, запасах, а также любые другие потребности.

ЧАСТЬ 2 – ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА (ПДНВ)

Планирование до начала каждого рейса

5. До начала каждого рейса капитан каждого судна должен обеспечить, чтобы предполагаемый путь из порта отхода до первого порта захода планировался с использованием надлежащих и подходящих карт и других навигационных пособий, необходимых для предстоящего рейса и содержащих точную, полную и откорректированную информацию в отношении тех навигационных ограничений и опасностей, которые имеют постоянный или предсказуемый характер и имеют отношение к безопасности плавания судна.

Проверка и прокладка запланированного пути

6. По завершении проверки запланированного пути, принимая во внимание всю относящуюся к нему информацию, запланированный путь должен быть проложен на соответствующих картах и быть постоянно доступным для вахтенного помощника капитана, который, до того как судно ляжет на соответствующий курс, обязан проверить его.

Отклонение от запланированного пути

7. Если в ходе рейса принято решение об изменении следующего порта захода, находящегося на запланированном пути, или если судну необходимо существенно отклониться от запланированного пути по другим причинам, то измененный путь должен прорабатываться до того, как судно существенно отклонится от первоначально запланированного пути.

ЧАСТЬ 3 – ПРИНЦИПЫ НЕСЕНИЯ ВАХТЫ В ЦЕЛОМ

8. Несение вахты должно быть основано на следующих принципах управления ресурсами наместике и в машинном отделении:

.1 для вахтенного персонала должна быть обеспечена надлежащая организация в соответствии с ситуациями;

.2 при распределении вахтенного персонала должны приниматься во внимание любые ограничения отдельных лиц в отношении квалификации или годности к несению вахты;

.3 должно быть установлено понимание членами вахтенного персонала личной роли и ответственности каждого из них, а также их роли в коллективе;

.4 капитан, старший механик и вахтенный помощник капитана должны поддерживать надлежащее несение вахты, в максимальной степени эффективно используя имеющиеся в наличии ресурсы, такие, как информация, установки/оборудование и другой персонал;

.5 члены вахтенного персонала должны понимать функции и работу установок/оборудования и быть ознакомлены с их управлением;

.6 члены вахтенного персонала должны понимать информацию и способы реагирования на информацию, поступающую от каждого поста/установки/оборудования;

.7 информация, поступающая от постов/установок/оборудования, должна надлежащим образом предоставляться всем членам вахтенного персонала;

.8 члены вахтенного персонала должны постоянно обмениваться соответствующей информацией в любой обстановке; и

.9 члены вахтенного персонала должны без колебаний уведомлять капитана/старшего механика/вахтенного помощника капитана о любых сомнениях в отношении того, какие действия следует предпринять в интересах обеспечения безопасности

ЧАСТЬ 4 – НЕСЕНИЕ ВАХТЫ В МОРЕ (ПДНВ)

Принципы, относящиеся к несению вахты в целом

9. Для обеспечения непрерывного несения безопасной вахты Стороны должны обращать внимание компаний, капитанов, старших механиков и вахтенного персонала на соблюдение нижеследующих принципов.

10. Капитан каждого судна обязан обеспечивать надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной или грузовой вахты. Под общим руководством капитана вахтенные помощники несут ответственность за безопасное судовождение во время своей вахты, уделяя особое внимание мерам по избежанию столкновения и посадки на мель.

11. Старший механик каждого судна, по консультации с капитаном, обязан обеспечивать надлежащую организацию несения безопасной вахты в машинном отделении.

Защита морской среды

12. Капитан, лица командного и рядового состава должны представлять себе серьезные последствия эксплуатационного или аварийного загрязнения морской среды и принимать все возможные меры предосторожности для предотвращения такого загрязнения, особенно в тех случаях, когда это предусмотрено соответствующими международными и портовыми правилами.

ЧАСТЬ 4-1 – ПРИНЦИПЫ НЕСЕНИЯ ХОДОВОЙ НАВИГАЦИОННОЙ ВАХТЫ

13 Вахтенный помощник капитана является представителем капитана и постоянно несет главную ответственность за безопасность плавания судна и соблюдение Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками.

Наблюдение

14 Должно постоянно вестись надлежащее наблюдение в соответствии с правилом 5 Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года. Его целями являются:

.1 поддержание постоянной бдительности с помощью зрения и слуха, а также всех других имеющихся в наличии средств в отношении любых существенных изменений в рабочей обстановке;

.2 всесторонняя оценка обстановки и опасности столкновения, посадки на мель и иных навигационных опасностей; и

.3 обнаружение терпящих бедствие судов или летательных аппаратов, лиц, потерпевших кораблекрушение, затонувших судов, их обломков и прочих опасностей для судоходства.

15 Наблюдатель должен иметь возможность полностью уделять свое внимание надлежащему наблюдению; он не должен брать на себя и ему нельзя поручать выполнение никаких других обязанностей, которые могли бы помешать ему выполнять эту задачу.

16 Обязанности наблюдателя и рулевого различны; рулевой, стоящий на руле, не должен считаться наблюдателем; это положение не распространяется на малые суда при условии

беспрепятственного кругового обзора с места рулевого и отсутствия ухудшения видимости в ночное время или иных помех ведению надлежащего наблюдения. В дневное время вахтенный помощник

капитана может оставаться единственным наблюдателем, при условии что в каждом таком случае:

.1 обстановка тщательно оценена и установлено без сомнения что это безопасно;

.2 полностью учтены все соответствующие факторы, включая но не ограничиваясь этим, следующее:

– состояние погоды;

– видимость;

– интенсивность движения судов;

близость навигационных опасностей; и

– необходимость повышенного внимания при плавании по системам разделения движения или вблизи них; и

.3 имеется возможность немедленного усиления вахты на мостике в случае, когда этого потребует изменившаяся обстановка.

17 ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ТОГО, ЧТО СОСТАВ ХОДОВОЙ НАВИГАЦИОННОЙ ВАХТЫ ДОСТАТОЧЕН ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОСТОЯННОГО НАДЛЕЖАЩЕГО НАБЛЮДЕНИЯ, КАПИТАН ДОЛЖЕН УЧИТЫВАТЬ ВСЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ФАКТОРЫ, ВКЛЮЧАЯ УКАЗАННЫЕ В НАСТОЯЩЕМ РАЗДЕЛЕ КОДЕКСА, А ТАКЖЕ СЛЕДУЮЩИЕ ФАКТОРЫ:

- .1 видимость, состояние погоды и моря;**
- .2 интенсивность движения судов и другую деятельность, осуществляемую в районе плавания судна;**
- .3 необходимость повышенного внимания при плавании по системам разделения движения и другим путям движения судов или вблизи них;**
- .4 дополнительную рабочую нагрузку, вызываемую характером функций судна, непосредственными эксплуатационными требованиями и предполагаемыми маневрами;**
- .5 годность любых членов экипажа, которые при необходимости могут быть включены в состав вахты, к выполнению соответствующих обязанностей;**
- .6 знание и уверенность в профессиональной пригодности лиц командного состава и экипажа судна;**
- .7 опыт каждого вахтенного помощника капитана и знание им судового оборудования, порядка действий и маневренности судна;**

- .8 и возможность немедленного усиления вахты на мостике в случае необходимости;**
- .9 рабочее состояние приборов и органов управления на мостике, включая системы аварийно-предупредительной сигнализации;**
- .10 управление рулем и гребным винтом и маневренные характеристики судна;**
- .11 размеры судна и обзор с места управления судном;**
- .12 конфигурацию мостика в той мере, в какой такая конфигурация может препятствовать вахтенному обнаруживать посредством зрения или слуха любые изменения окружающей обстановки; и**
- .13 любые другие соответствующие стандарты, процедуры или руководства, относящиеся к организации вахты и годности к выполнению обязанностей, которые приняты Организацией.**

ОРГАНИЗАЦИЯ ВАХТЫ (ПДНВ)

18 При определении состава вахты на ходовом мостике, в которую могут входить имеющие надлежащую квалификацию лица рядового состава, должны учитываться, среди прочего, следующие факторы:

- .1 непрерывное присутствие вахтенного персонала на ходовом мостике;**
- .2 состояние погоды, видимость, а также светлое или темное время суток; близость навигационных опасностей, которые могут потребовать от вахтенного помощника капитана выполнения дополнительных штурманских обязанностей;**
- .4 использование и техническое состояние навигационных средств, таких, как радиолокатор или радионавигационные средства, а также любого иного оборудования, влияющего на безопасность плавания судна;**
- .5 наличие на судне авторулевого;**
- .6 несение на судне радиовахты;**
- .7 органы управления необслуживаемых машинных помещений, сигнализация и индикаторы, предусмотренные на мостике, порядок их использования и ограничения;**
и
- .8 любые необычные обязанности ходовой навигационной вахты, которые могут быть вызваны особыми условиями эксплуатации.**

ПРИНЯТИЕ ВАХТЫ (ПДНВ)

Вахтенный помощник капитана не должен передавать вахту сменяющему помощнику, если имеются основания полагать, что последний не способен эффективно выполнять обязанности по несению вахты; в этом случае капитан должен быть информирован.

20 Заступающий на вахту помощник капитана должен убедиться в том, что весь персонал его вахты полностью способен выполнять свои обязанности, в частности адаптирован к условиям ночного наблюдения. Заступающий на вахту помощник капитана не должен принимать вахту до тех пор, пока его зрение полностью не адаптируется к условиям видимости.

21 До принятия вахты заступающие на вахту помощники капитана должны удостовериться в счислимом или истинном местоположении судна, следовании заданным путем, курсом и скоростью, проверить органы управления необслуживаемых машинных помещений и учесть любые навигационные опасности, ожидаемые за время несения вахты.

Заступающие на вахту помощники капитана должны лично удостовериться в отношении:

- .1 распоряжений по вахте и других особых инструкций капитана, касающихся плавания судна;
- .2 местоположения судна, его курса, скорости и осадки;
- .3 преобладающих и предвычисленных приливов, течений, погоды, видимости и влияния этих факторов на курс и скорость;
- .4 порядка использования главных двигателей для осуществления маневра, если главные двигатели управляются с мостика; и
- .5 навигационной обстановки, включая, но не ограничиваясь этим, следующее:
 - .5.1 рабочее состояние всего навигационного оборудования и оборудования, обеспечивающего безопасность, которое используется или, возможно, будет использоваться в течение вахты;
 - .5.2 поправки гиро- и магнитных компасов;
 - .5.3 наличие и перемещение судов, находящихся на виду, или судов, появления которых можно ожидать;
 - .5.4 обстоятельства и опасности, которые могут встретиться во время вахты; и
 - .5.5 возможное влияние крена, дифферента, плотности воды и проседания судна на запас воды под килем.

23 Если во время сдачи вахты выполняется маневр или другое действие по уклонению от какой-либо опасности, сдачу вахты необходимо отложить до момента, когда это действие будет полностью закончено.

НЕСЕНИЕ ХОДОВОЙ НАВИГАЦИОННОЙ ВАХТЫ (ПДНВ)

Вахтенный помощник капитана должен:

- .1 нести вахту на мостике;
- .2 не при каких обстоятельствах не оставлять мостик без должной замены; и
- .3 продолжать нести ответственность за безопасность плавания судна, несмотря на присутствие на мостике капитана, до тех пор, пока ему не будет специально сообщено о принятии капитаном на себя такой ответственности и это не будет взаимно понято.

Во время вахты для обеспечения плавания по заданному пути вахтенный помощник капитана должен проверять через достаточно частые промежутки времени курс, местоположение и скорость судна, используя любые имеющиеся необходимые навигационные средства.

26 Вахтенный помощник капитана должен в полной мере знать расположение и работу всего судового навигационного оборудования и оборудования, обеспечивающего безопасность, а также знать и учитывать их эксплуатационные ограничения

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА НЕ ДОЛЖЕН БРАТЬ НА СЕБЯ И ЕМУ НЕЛЬЗЯ ПОРУЧАТЬ ВЫПОЛНЕНИЕ ЛЮБЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ, МЕШАЮЩИХ ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПЛАВАНИЯ СУДНА.

При использовании радиолокатора вахтенный помощник капитана должен учитывать необходимость постоянного соблюдения положений относительно использования радиолокатора, которые содержатся в действующих Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками.

29 В случае необходимости вахтенный помощник капитана должен решительно пользоваться рулем, двигателями и звуковой сигнальной аппаратурой. Однако о предполагаемых изменениях частоты вращения главного двигателя необходимо давать своевременное предупреждение, если это возможно, или эффективно использовать имеющиеся на мостике органы управления двигателем в случае необслуживаемого машинного помещения в соответствии с применимыми процедурами.

30 Вахтенные помощники капитана должны знать характеристики управляемости своего судна, включая тормозной путь, и учитывать, что другие суда могут иметь разные характеристики управляемости.

31 Все предпринятые во время вахты действия, имеющие отношение к плаванию судна, должны надлежащим образом фиксироваться.

32 Особенно важно, чтобы в любое время вахтенный помощник капитана обеспечивал осуществление надлежащего наблюдения. На судах, где штурманская рубка отделена от рулевой, вахтенный помощник может заходить в штурманскую рубку в случае необходимости на короткий период для выполнения необходимых штурманских обязанностей, но перед этим он должен удостовериться, что это безопасно и что в период его отсутствия будет обеспечено надлежащее наблюдение.

33 Проверка работы судового навигационного оборудования, когда судно находится в море, должна проводиться так часто, как это практически целесообразно, и когда позволяют обстоятельства, в частности, если ожидаются опасности, которые могут повлиять на безопасность

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА ДОЛЖЕН ПРОВОДИТЬ РЕГУЛЯРНЫЕ ПРОВЕРКИ, ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ :

удержание судна на правильном курсе лицом, стоящим на руле, или авторулевым;

.2 определение поправок главного магнитного компаса не менее одного раза за вахту и, если это возможно, после каждого значительного изменения курса; частую сверку показаний гиро- и главного магнитного компасов и согласованность репитеров с основным компасом;

.3 проверку перехода с автоматического управления рулем на ручное по меньшей мере один раз за вахту;

.4 нормальное функционирование ходовых и сигнальных огней, а также другого навигационного оборудования;

.5 нормальное функционирование радиооборудования в соответствии с пунктом 86 настоящего раздела; и

.6 нормальное функционирование органов управления необслуживаемых машинных помещений, аварийно-предупредительной сигнализации и индикаторов.

ВПК ДОЛЖЕН УЧИТЫВАТЬ

Вахтенный помощник капитана должен учитывать необходимость постоянного соблюдения действующих требований Международной конвенции по охране человеческой жизни на море

(Конвенция СОЛАС) 1974 года*. Вахтенный помощник капитана должен учитывать:

.1 необходимость заблаговременного вызова рулевого и перехода на ручное управление рулем, чтобы безопасным образом выйти из любой потенциально опасной ситуации;

и

.2 что при управлении судном посредством авторулевого чрезвычайно опасно допускать развитие ситуации до момента, когда вахтенный помощник не имеет помощи и должен прерывать наблюдение для выполнения экстренного действия.

ВПК И РАДИОЛОКАТОР

Вахтенные помощники капитана должны глубоко знать использование установленных на судне электронавигационных средств, включая их возможности и ограничения, и при необходимости использовать каждое из этих средств, а также иметь в виду, что эхолот является важным навигационным средством.

37 Вахтенный помощник капитана должен использовать радиолокатор всякий раз при ухудшении или в ожидании ухудшения видимости и постоянно при плавании в районах интенсивного судоходства, учитывая ограничения радиолокатора.

38 Вахтенный помощник капитана должен обеспечивать, чтобы используемые шкалы дальности радиолокатора переключались достаточно часто для возможно более раннего обнаружения эхосигналов. Необходимо помнить, что эхосигналы от небольших объектов или объектов, имеющих плохую отражательную способность, могут быть не обнаружены.

39 При использовании радиолокатора вахтенный помощник капитана должен выбирать соответствующую шкалу дальности, внимательно следить за радиолокационным изображением и заблаговременно начинать прокладку курса целей или систематический анализ их движения.

ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА ДОЛЖЕН НЕМЕДЛЕННО ИЗВЕЩАТЬ КАПИТАНА:

- .1 при ухудшении или ожидаемом ухудшении видимости;**
- .2 если условия судопотока или перемещения отдельных судов вызывают опасения;**
- .3 если возникают затруднения в сохранении заданного курса;**
- .4 если в рассчитанное время не обнаружены берег, навигационный знак или ожидаемые глубины;**
- .5 если неожиданно открылся берег, навигационный знак или произошло изменение глубин;**
- .6 в случае поломки двигателей, органов дистанционного управления двигательной установкой, рулевого привода или какого-либо важного навигационного оборудования, аварийно-предупредительной сигнализации или индикатора;**
- .7 при отказе радиооборудования;**
- .8 в штормовую погоду, если есть опасение возможного повреждения;**
- .9 когда на пути судна встречаются опасности для плавания, такие, как лед или обломки судов;**
- и**
- .10 в любой другой аварийной ситуации или в случае возникновения каких-либо сомнений.**

НЕСЕНИЕ ВАХТЫ В РАЗЛИЧНЫХ УСЛОВИЯХ И РАЙОНАХ (ПДНВ)

ПЛАВАНИЕ В ХОРОШУЮ ПОГОДУ

Вахтенный помощник капитана должен часто и точно брать компасные пеленги приближающихся судов для того, чтобы своевременно определить опасность столкновения, и

учитывать, что такая опасность может иногда существовать даже при заметном изменении пеленга, особенно при сближении с очень большим судном или буксирным составом или при сближении с судном на малое расстояние.

Вахтенный помощник капитана должен также предпринимать своевременные и правильные действия в соответствии с применимыми Международными правилами предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками и затем проверять, что такие действия дают желаемый результат.

44 В хорошую погоду вахтенный помощник капитана должен, по возможности, практиковаться в использовании радиолокатора.

ПЛАВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ

При ухудшении или ожидаемом ухудшении видимости первой обязанностью вахтенного помощника капитана является выполнение соответствующих требований Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками, в особенности в отношении

подачи туманных сигналов, движения с умеренной скоростью и готовности двигателей к немедленным маневрам. Кроме того, вахтенный помощник капитана должен:

- .1** известить капитана;
- .2** выставить наблюдателя;
- .3** включить ходовые огни; и
- .4** включить радиолокатор и пользоваться им.

ПЛАВАНИЕ В ПРИБРЕЖНЫХ ВОДАХ И РАЙОНАХ ИНТЕНСИВНОГО СУДОХОДСТВА

В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

Капитан и вахтенный помощник капитана при организации наблюдения должны надлежащим

образом учитывать оборудование мостика и навигационные средства, доступные для использования,

их ограничения, а также принятые процедуры и меры предосторожности.

При плавании в этих районах следует пользоваться картой самого крупного масштаба, откорректированной на основе самой последней информации. Определения местоположения должны выполняться через короткие промежутки времени и более чем одним способом, когда это позволяют обстоятельства. При использовании ЭКНИС должны применяться электронные навигационные карты, имеющие надлежащий код (масштаб), и местоположение судна должно проверяться с помощью независимых средств определения местоположения через надлежащие промежутки времени.

48 Вахтенный помощник капитана должен четко опознавать все встречающиеся навигационные знаки.

НЕСЕНИЕ ВАХТЫ В РАЗЛИЧНЫХ УСЛОВИЯХ (ПДНВ)

СУДНО НА ЯКОРЕ

ПЛАВАНИЕ С ЛОЦМАНОМ НА БОРТУ

Присутствие лоцмана на борту и выполнение им своих обязанностей не освобождает капитана или вахтенного помощника капитана от их функций и обязанностей по обеспечению безопасности судна.

Капитан и лоцман должны обмениваться информацией относительно плавания, местных условий и характеристик данного судна. Капитан и/или вахтенный помощник капитана должны работать в тесном контакте с лоцманом и внимательно следить за местоположением и движением судна.

50 Если возникает сомнение в отношении действий или намерений лоцмана, вахтенный помощник капитана должен запросить у лоцмана разъяснение, а если сомнение все же остается, немедленно уведомить об этом капитана и принять любые необходимые меры до его появления.

Если капитан считает необходимым, непрерывное несение ходовой вахты осуществляется и при стоянке на якоре. Когда судно на якоре, вахтенный помощник капитана должен:

- .1 как можно быстрее определить и нанести местоположение судна на соответствующую карту;
- .2 когда позволяют обстоятельства, достаточно часто проверять путем взятия пеленгов навигационных знаков или легкоопознаваемых береговых объектов, стоит ли судно на якоре безопасно;
- .3 обеспечивать эффективное наблюдение;
- .4 обеспечивать регулярные обходы судна;
- .5 наблюдать за метеорологическими условиями, приливами и состоянием моря;
- .6 при обнаружении дрейфа судна извещать капитана и принимать все необходимые меры;
- .7 обеспечивать готовность главных двигателей и других механизмов в соответствии с указаниями капитана;
- .8 в случае ухудшения видимости извещать капитана;
- .9 обеспечивать выставление надлежащих огней и знаков и подачу соответствующих звуковых сигналов согласно всем применимым правилам; и
- .5 готовность всех систем борьбы за живучесть и противопожарных систем.

ЧАСТЬ 4-3 – ПРИНЦИПЫ НЕСЕНИЯ РАДИОВАХТЫ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Администрации должны обращать внимание компаний, капитанов и персонала, несущего радиовахту, на выполнение следующих положений по обеспечению несения надлежащей радиовахты, обеспечивающей безопасность, во время нахождения судна в море.

При применении настоящего Кодекса необходимо принимать во внимание Регламент радиосвязи.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВАХТЫ

При организации радиовахты капитан каждого морского судна должен:

- .1** обеспечивать, чтобы несение радиовахты соответствовало положениям Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС;
- .2** обеспечивать, чтобы на главные обязанности по несению радиовахты не оказывало отрицательного воздействия ведение радиообмена, не связанного с безопасностью движения судна и безопасностью мореплавания; и
- .3** учитывать радиооборудование, установленное на судне, и его эксплуатационное состояние.

НЕСЕНИЕ РАДИОВАХТЫ (ПДНВ)

Вахтенный радиооператор должен:

.1 обеспечивать несение вахты на частотах, предусмотренных Регламентом радиосвязии Конвенцией СОЛАС; и

.2 во время несения вахты регулярно проверять работу радиооборудования и его источников энергии и докладывать капитану о любой замеченной неисправности этого оборудования.

88. Должны выполняться требования Регламента радиосвязии Конвенции СОЛАС относительно ведения радиотелеграфного журнала или радиожурнала.

Ведение записей радиообмена, в соответствии с требованиями Регламента радиосвязии Конвенции СОЛАС, является обязанностью радиооператора, на которого возложена главная ответственность за радиосвязь при бедствии.

Записи подлежат следующие события с указанием времени, когда они имели место:

.1 краткое изложение радиообмена в случаях бедствия, срочности и в целях безопасности;

.2 важные происшествия, относящиеся к радиослужбе;

.3 где это необходимо, местоположение судна по меньшей мере раз в день; и

.4 краткое изложение состояния радиооборудования, включая его источники энергии.

89 Записи радиообмена должны храниться в месте ведения радиосвязии при бедствии и должны быть доступны:

.1 для проверки капитаном; и

.2 для проверки любым уполномоченным должностным лицом Администрации и любым

надлежащим образом уполномоченным должностным лицом, осуществляющим контроль согласно статье X Конвенции.

ЧАСТЬ 5 – НЕСЕНИЕ ВАХТЫ В ПОРТУ

Принципы, относящиеся к несению всех вахт

Общие положения

90 Капитан каждого судна, безопасно ошвартованного или безопасно стоящего на якоре при обычных условиях в порту, должен организовать соответствующее и эффективное несение вахты для обеспечения безопасности.

Специальные требования могут оказаться необходимыми для

специальных типов судовых двигательных установок или вспомогательного оборудования, а также

для судов, перевозящих опасные, ядовитые или легковоспламеняющиеся вещества или другие

специальные виды грузов.

Организация вахты

91 Вахта на палубе, когда судно находится в порту, должна быть организована так, чтобы постоянно:

обеспечивались охрана человеческой жизни, безопасность судна, порта и окружающей среды, а также безопасная эксплуатация всех механизмов, связанных с грузовыми операциями;

.2 соблюдались международные, национальные и местные правила; и

.3 поддерживались порядок и нормальная деятельность судна. Капитан судна должен определять состав вахты на палубе и ее продолжительность в зависимости от условий стоянки, типа судна и характера обязанностей вахтенных.

93 Если капитан сочтет это необходимым, ответственным за вахту на палубе должно назначаться квалифицированное лицо командного состава.

94 Необходимое оборудование должно быть размещено таким образом, чтобы обеспечить надлежащее несение вахты.

ЧАСТЬ 5-1 – ПРИНЯТИЕ ПАЛУБНОЙ ВАХТЫ

До принятия палубной вахты заступающий на вахту помощник капитана должен быть информирован вахтенным помощником капитана относительно:

.1 глубины у причала, осадки судна, уровня и времени полной и малой воды; состояния швартовов, положения якорей и количества вытравленной якорь-цепи, а также других особенностей стоянки, важных для безопасности судна; состояния главных двигателей и возможности их использования в аварийной ситуации;

.2 всех работ, подлежащих выполнению на судне;

.3 характера, количества и размещения груза, погруженного или оставшегося на судне, и любых остатков после разгрузки судна;

уровня воды в льялах и балластных танках;

.4 сигналов или огней, выставленных на судне или подаваемых звуковыми средствами;

.5 количества членов экипажа, которым необходимо быть на борту, и присутствия посторонних лиц на судне;

.6 состояния средств борьбы с пожаром;

.7 любых специальных портовых правил;

.8 распоряжений по вахте и специальных распоряжений капитана;

.9 имеющихся линий связи между судном и береговым персоналом, включая портовые власти, на случай возникновения аварийной ситуации или необходимости получения помощи;

.10 любых других обстоятельств, важных для безопасности судна, его экипажа, груза или для защиты окружающей среды от загрязнения; и

.11 процедур извещения соответствующих властей о любом загрязнении окружающей среды в результате деятельности судна.

ДО ПРИНЯТИЯ ПАЛУБНОЙ ВАХТЫ ЗАСТУПАЮЩИЕ НА ВАХТУ ЛИЦА КОМАНДНОГО СОСТАВА ДОЛЖНЫ УБЕДИТЬСЯ В ТОМ, ЧТО:

- .1 швартовы и якорь-цепь надлежащим образом закреплены;**
- .2 соответствующие сигналы или огни должным образом выставлены или подаются звуковыми сигнальными средствами;**
- .3 меры безопасности и правила противопожарной защиты выполняются;**
- .4 они знают характер любых опасных грузов, которые грузятся или выгружаются, а также соответствующие меры, принимаемые в случае какого-либо разлива или пожара; и**
- .5 нет никаких внешних условий или обстоятельств, угрожающих судну, и их собственное судно не создает угрозы для других.**