*Требования МК ПДМНВ-78 по подготовке и дипломировании моряков.*

ТРЕБОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПДМНВ-78

После ряда катастроф судов, приведших к гибели большого количества людей и загрязнению окружающей среды внимание мирового сообщества обращено на безопасность судоходства как в отношении сохранении жизни людей, судна и груза. В результате появились конвенции СОЛАС, МАРПОЛ, О грузовой марке и другие. Однако, судно может быть оборудовано по последнему слову техники, быть в исключительном техническом состоянии, но если экипаж не обладает необходимыми знаниями и умениями, то его безопасность, сохранность груза и безопасность самого экипажа не гарантирована.

Поэтому важнейшим фактором безопасности мореплавания является способность членов экипажа судна обеспечивать безопасную эксплуатацию судов, обеспеченную подготовленностью (компетентностью) членов экипажей морских судов к выполнению их обязанностей в использовании средств судовождения и судового оборудования и морские международные организации уделяют особое этому внимание.

*Международная конвенция о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты* 1978 г. с поправками (ПДМНВ-78) является ключевым международным документом, определяющим требования ко всем специалистам судовых экипажей в отношении их квалификации и организации несения ходовой вахты.

Основная цель Конвенции заключается в том, чтобы все суда были укомплектованы экипажами в надлежащем числе, при этом моряки имели надлежащую квалификацию, обладали соответствующей подготовкой и опытом и были годны к выполнению своих обязанностей.

Основные требования содержатся в Приложении к Конвенции, которое состоит из восьми глав:

Глава I. Общие положения (правила I/1—I/15).

Глава II. Капитан и палубная команда (правила II/1 —II/4).

Глава III. Машинная команда (правила III/1—III/4).

Глава IV. Радиосвязь и радиоспециалисты (правила IV/1,1У/2).

Глава V. Требования к специальной подготовке персонала определенных типов судов (правила V/I, V/2*).*

Глава VI. Функции, относящиеся к аварийным ситуациям, охране труда, медицинскому уходу и выживанию (правила VI/1—VI/4).

Глава VII. Альтернативное дипломирование (правила VII/1 — VI1/3).

Глава VIII. Несение вахты (правила VIII/1, VIII/2).

В Конвенции требования к компетентности экипажей судов сгруппированы по следующим семи функциям.

* 1. Судовождение.
* 2. Грузовые операции.
* **3. Управление операциями судна и забота о людях.**
* **4. Обслуживание судовой механической установки.**
* **5. Обслуживание электрических и электронных систем и приборов.**
* **6. Техническое обслуживание и ремонт.**
* 7. Радиосвязь.

Все перечисленные функции выполняются на следующих уровнях ответственности.

* 1. Уровень управления означает уровень ответственности, связанный с работой в качестве капитана, старшего помощника капитана, старшего или второго механика на морском судне.
* 2. Уровень эксплуатации означает уровень ответственности, связанный с работой в должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика либо радиооператора на морском судне.
* 3. Вспомогательный уровень означает уровень ответственности, связанный с выполнением назначенных задач, обязанностей под контролем лица, работающего на уровне управления или эксплуатации.

Конвенция ПДМНВ-78 содержит целый ряд правил, согласно которым при нахождении в портах суда могут подвергаться контролю со стороны должностных лиц с целью проверки наличия соответствующих дипломов у моряков, работающих на судне, а также оценки способности членов экипажа к несению вахты.

Конвенция не применяется к морякам, которые:

• служат на военных кораблях, военно-вспомогательных судах или

иных судах, используемых только для правительственной некоммерческой службы;

• работают на прогулочных яхтах или деревянных судах примитивной конструкции;

• работают на рыболовных судах.

Учитывая, что специфика работы моряков рыболовных судов значительно отличается от специфики работы моряков транспортных судов, Международной морской организацией было принято решение создать отдельный документ, обязательный для экипажей рыболовных судов. Таким документом является *Международная конвенция по подготовке и дипломированию персонала рыболовных судов и несению вахты*1995 г. (ПДНВ-Р 1995).

Требования к подготовке, дипломированию моряков и несению вахты следующие.

* 1. Устанавливается объем и содержание подготовки моряков по их специальностям применительно к судам различного назначения.
* 2. Устанавливается ряд дополнительных требований к подготовке моряков, выполняющих дополнительные обязанности в чрезвычайных ситуациях.
* 3. Определяется порядок дипломирования моряков и признания дипломов.
* 4. Конвенция требует, чтобы каждое морское судно имело *Свидетельство о минимальном составе экипажа* *(Certificate of minimum safe manning).*

Свидетельство регламентирует минимальный состав экипажа, при котором допускается выход судна в море.

Этот состав должен обеспечивать безопасность мореплавания, защиту и сохранность морской среды, выполнение требований относительно продолжительности рабочего времени на борту судна, недопущение перегрузки экипажа работой. Минимальный состав экипажа устанавливается в зависимости от типа, района плавания и назначения судна.

* 5. Регламентируются организация и особенности несения вахты в соответствии со следующими принципами:

• наблюдение;

• организация вахты;

• принятие вахты;

• несение ходовой вахты;

• несение вахты в различных условиях и районах.

**Правило III/1**

*Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных механиков судов с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением*

**1** Каждый вахтенный механик морского судна с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением и с главной двигательной установкой мощностью 750 кВт или более должен иметь профессиональный диплом.

**2** Каждый кандидат на получение диплома должен:

**.1** быть не моложе 18 лет;

**.2** пройти общую практическую профессиональную подготовку и иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев как часть одобренной программы подготовки, включающей подготовку на судне, которая отвечает требованиям раздела А-III/1 Кодекса ПДНВ и документально подтверждена в одобренной книжке регистрации подготовки, или же пройти общую практическую профессиональную подготовку и иметь одобренный стаж работы на судне не менее 36 месяцев, из которых не менее 30 месяцев являются стажем работы на судне в составе машинной команды;

**.3** в ходе требуемого стажа работы на судне выполнять обязанности по несению вахты в машинном отделении под руководством старшего механика или квалифицированного механика в течение периода не менее шести месяцев;

**.4** пройти одобренные обучение и подготовку и отвечать стандартам компетентности, указанным в разделе А-III/1 Кодекса ПДНВ; и

**.5** отвечать стандартам компетентности, указанным в пункте 2 раздела А**-VI/1,** пунктах 1−4раздела А-VI/2, пунктах 1−4 раздела А-VI/3 и пунктах 1−3 раздела А-VI/4 Кодекса ПДНВ.

**Раздел A-VIII/2**

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.

2 Вахтенный механик должен иметь надлежащую квалификацию в соответствии с положениями главы III или главы VII, относящимися к обязанностям, связанным с несением вахты в машинном отделении.

***Часть 4-2 – Принципы несения ходовой машинной вахты***

52 Термин машинная вахта, используемый в частях 4-2, 5-2 и 5-4 настоящего раздела, означает либо лицо или группу лиц, составляющих вахту, либо период ответственности лица командного состава, в течение которого его присутствие в машинном помещении может требоваться или не требоваться.

53 Вахтенный механик является представителем старшего механика и постоянно несет главную

ответственность за надежную и эффективную работу механизмов, влияющих на безопасность судна и их обслуживание, а также отвечает за осмотр, эксплуатацию и проверку, если это требуется, всех механизмов и оборудования, за которые отвечает машинная вахта.

Организация вахты

54 Состав вахты должен всегда быть достаточным для обеспечения безопасной работы всех механизмов, влияющих на эксплуатацию судна, как в автоматическом, так и в ручном режиме управления и соответствовать преобладающим обстоятельствам и условиям.

55 При определении состава машинной вахты, в которую могут входить имеющие соответствующую квалификацию лица рядового состава, должны учитываться, среди прочего, следующие факторы:

.1 тип судна, тип и состояние механизмов;

.2 надлежащее постоянное наблюдение за работой всех механизмов, влияющих на безопасную эксплуатацию судна;

Контрольные вопросы

* 1. Каковы требования Международной конвенции ПДМНВ-78?
* 2. Какова структура Конвенции ПДМНВ-78?
* 3. Назовите функции, по которым сгруппированы требования к компетентности экипажей судов.
* 4. Назовите уровни ответственности экипажа судна.
* 5. Какой документ выдается в соответствии с Конвенцией ПДМНВ-78?
* 6. К кому не применяется Конвенция ПДМНВ-78?