[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ 1978 ГОДА

Стороны Настоящей Конвенции,

Желая содействовать усилению охраны человеческой жизни и сохранности имущества на море, а также защиты морской среды путем установления, с общего согласия, международных норм подготовки и дипломирования моряков и несения вахты,

Считая, что лучшим способом достижения этой цели является заключение Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты,

Договорились о нижеследующем:

Статья I. ОБЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО КОНВЕНЦИИ

(1) Стороны обязуются осуществлять положения Конвенции и ее Приложения, которое составляет неотъемлемую часть Конвенции. Всякая ссылка на Конвенцию означает одновременно и ссылку на Приложение.

(2) Стороны обязуются издавать все законы, декреты, приказы и правила и принимать все другие меры, которые могут потребоваться для полного осуществления положений Конвенции в целях обеспечения того, чтобы, с точки зрения охраны человеческой жизни и сохранности имущества на море, а также защиты морской среды, моряки на судах имели надлежащую квалификацию и были способны выполнять свои обязанности.

Статья II. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В Конвенции, если специально не предусмотрено иное:

(*a*) «Сторона» означает государство, для которого Конвенция вступила в силу.

(*b*) «Администрация» означает Правительство Стороны, под флагом которой судно имеет право плавания.

(*c*) «Диплом» означает действительный документ, как бы он ни назывался, выданный Администрацией или по ее уполномочию, либо признаваемый Администрацией и дающий право его владельцу на занятие должности, указанной в этом документе или разрешенной национальными правилами.

(*d*) «Владелец диплома» означает лицо, которое на законных основаниях владеет дипломом.

(*e*) «Организация» означает Межправительственную морскую консультативную организацию (ИМКО).

(*f*) «Генеральный секретарь» означает Генерального секретаря Организации.

(*g*) «Морское судно» означает судно, иное чем те, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости либо в районах действия портовых правил.

(*h*) «Рыболовное судно» означает судно, используемое для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей или иных живых ресурсов моря.

(*i*) «Регламент радиосвязи» означает Регламент радиосвязи, который является приложением или рассматривается как приложение к самой последней действующей Международной конвенции электросвязи.

Статья III. Применение

Конвенция применяется к морякам, работающим на морских судах, имеющих право плавания под флагом Стороны, за исключением моряков, которые:

(*a*) служат на военных кораблях, военно-вспомогательных судах или работают на иных судах, принадлежащих государству либо эксплуатируемых им, и используемых исключительно для правительственной некоммерческой службы. Однако каждая Сторона, путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, должна обеспечить, чтобы лица, работающие на таких судах, отвечали, насколько это целесообразно и практически возможно, требованиям Конвенции;

(*b*) работают на рыболовных судах;

(*c*) работают на прогулочных яхтах, не занимающихся коммерческими перевозками; или

(*d*) работают на деревянных судах примитивной конструкции.

Статья IV. Представление информации

(1) Стороны в возможно короткий срок представляют Генеральному секретарю:

(*a*) тексты законов, декретов, приказов, правил и иных документов, изданных по различным вопросам, охватываемым Конвенцией;

(*b*) полные, где возможно, данные в отношении программы и срока обучения, а также национальные экзаменационные и иные требования для выдачи диплома в соответствии с Конвенцией;

(*c*) достаточное количество образцов дипломов, выдаваемых в соответствии с Конвенцией.

(2) Генеральный секретарь извещает все Стороны о любом представлении, полученном согласно подпункту (1)(*a*), и, в частности, для целей Статей IX и X, направляет им, по их просьбе, любую информацию, представленную ему согласно подпунктам (1)(*b*) и (*c*).

Статья V. Другие договоры и толкования

(1) Все предыдущие ныне действующие договоры, конвенции и соглашения между Сторонами, относящиеся к нормам подготовки и дипломированию моряков и несению вахты, продолжают сохранять в течение своего срока действия полную силу в отношении:

(*a*) моряков, к которым настоящая Конвенция не применяется;

(*b*) моряков, к которым настоящая Конвенция применяется, но по вопросам, которые специально не предусмотрены ею.

(2) Там, однако, где такие договоры, конвенции или соглашения противоречат положениям Конвенции, Стороны пересматривают свои обязательства по таким договорам, конвенциям и соглашениям с целью устранения противоречий между обязательствами по ним и обязательствами по Конвенции.

(3) Все вопросы, которые специально не предусмотрены в Конвенции, остаются предметом законодательства Сторон.

(4) Ничто в Конвенции не наносит ущерба кодификации и развитию морского права Конференцией по морскому праву Организации Объединенных Наций, созываемой в соответствии с Резолюцией 2750 C(XXV) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, а также нынешним притязаниям и правовым позициям любого государства по вопросам морского права и в отношении природы и пределов юрисдикции прибрежного государства и государства флага.

Статья VI. Дипломы

(1) Дипломы капитанов, лиц командного состава или рядового состава выдаются тем кандидатам, которые к удовлетворению Администрации отвечают требованиям в отношении работы, возраста, состояния здоровья, подготовки, квалификации и экзаменов согласно соответствующим положениям Приложения к Конвенции.

(2) Дипломы капитанов и лиц командного состава, выдаваемые в соответствии с настоящей Статьей, подтверждаются выдающей их Администрацией по форме, предписанной Правилом I/2 Приложения. Если подтверждение составлено не на английском языке, оно должно содержать перевод на этот язык.

Статья VII. Положения переходного периода

(1) Профессиональный стандартный диплом или диплом практика для работы в должности, на занятие которой Конвенцией требуется диплом, который до вступления в силу Конвенции для Стороны выдан в соответствии с законами Стороны или Регламентом радиосвязи, признается действительным для работы в такой должности и после вступления в силу Конвенции для этой Стороны.

(2) В течение не более пяти лет после вступления в силу Конвенции для Стороны, ее Администрация может продолжать выдачу профессиональных стандартных дипломов в соответствии с установившейся практикой. Такие дипломы признаются действительными для целей Конвенции. В течение этого переходного периода такие дипломы выдаются только морякам, которые начали свою работу на судах по определенной специальности, к которой относятся такие дипломы, до вступления в силу настоящей Конвенции для этой Стороны. Администрация обеспечивает, чтобы все другие кандидаты на получение диплома сдали экзамен и получили дипломы в соответствии с положениями Конвенции.

(3) Сторона, в течение двух лет после вступления в силу для нее настоящей Конвенции, может выдавать диплом практика морякам, которые не имеют ни соответствующего диплома по Конвенции, ни профессионального стандартного диплома, выданного согласно национальным законам до вступления в силу Конвенции для такой Стороны, но которые:

(*a*) проработали на море в должности, для которой они добиваются получения диплома практика, не менее трех лет в пределах семи лет, предшествующих вступлению в силу настоящей Конвенции для этой Стороны;

(*b*) представили доказательства того, что они работали удовлетворительно;

(*c*) отвечают требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, включая зрение и слух, учитывая при этом их возраст в момент подачи заявления.

Для целей настоящей Конвенции диплом практика, выданный на основании настоящего пункта, рассматривается как эквивалент диплома, выданного на основании положений Конвенции.

Статья VIII. Льготное разрешение

(1) В случаях исключительной необходимости Администрации, если, по их мнению, это не создает опасности для людей, имущества или окружающей среды, могут выдавать льготное разрешение, позволяющее определенному моряку работать на определенном судне в течение определенного срока, не превышающего шести месяцев, в должности, на занятие которой он не имеет соответствующего диплома при условии, что лицо, которому выдается льготное разрешение, для занятия вакантной должности, должно иметь квалификацию, отвечающую требованиям Администрации в отношении обеспечения безопасности. Такое разрешение предоставляется для занятия должности радиоспециалиста или радиотелефониста лишь при условиях, предусмотренных соответствующими положениями Регламента радиосвязи. Однако капитану или старшему механику льготное разрешение выдается лишь при форсмажорных обстоятельствах и только на возможно короткий срок.

(2) Любое льготное разрешение на занятие какой-либо должности выдается только лицу, на законных основаниях являющемуся владельцем диплома, для занятия должности одной ступенью ниже. Если по Конвенции не требуется диплома для занятия должности ступенью ниже, льготное разрешение может быть выдано лицу, чья квалификация и опыт, по мнению Администрации, явно соответствует требованиям для замещения такой должности, причем, если такое лицо не имеет соответствующего диплома, оно должно пройти проверку, принятую Администрацией, для подтверждения того, что выдача такого льготного разрешения не может снизить уровень безопасности. Кроме того, Администрация как можно скорее обеспечивает занятие упомянутой должности владельцем надлежащего диплома.

(3) Стороны как можно скорее после первого января каждого года направляют Генеральному секретарю доклад, содержащий сведения об общем количестве льготных разрешений в отношении каждой должности, для которой требуется диплом, выданный в течение года на морские суда, и данные о количестве таких судов вместимостью, соответственно, менее и более 1 600 брутторегистровых тонн.

Статья IX. Эквиваленты

(1) Конвенция не запрещает Администрации сохранять существующие или принимать иные методы теоретической и практической подготовки, включая те, которые охватывают стаж работы на судне и организацию судовой службы, специально учитывающие технический прогресс, особые типы

судов и виды перевозок, при условии, что опыт работы на судне, уровень знаний и квалификации в отношении навигационного и технического управления судном и обращения с грузом обеспечивают степень безопасности на море и дают эффект в части предотвращения загрязнения, по меньшей мере, эквивалентные требованиям Конвенции.

(2) Сведения о таких методах в возможно короткий срок предсталяются Генеральному секретарю, который рассылает их всем Сторонам.

Статья X. Контроль

(1) Суда, не считая исключенных Статьей III, при нахождении в портах Стороны подвергаются контролю, осуществляемому должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной с целью проверки того, что все работающие на них моряки, которые по Конвенции должны быть владельцами дипломов, имеют такие дипломы или соответствующие льготные разрешения. Эти дипломы должны признаваться, если нет очевидных оснований полагать, что диплом был получен незаконным путем или, что владелец диплома не является тем лицом, которому он был первоначально выдан.

(2) В случае обнаружения недочетов согласно пункту (1) или порядку, указанному в Правиле I/4 — «Порядок контроля», осуществляющее контроль должностное лицо немедленно уведомляет в письменном виде капитана судна и консула или, если консула не имеется, ближайшего дипломатического представителя, либо морские власти государства, под флагом которого судно имеет право плавания, для принятия соответствующих мер. Такое уведомление должно содержать подробные сведения об обнаруженных недочетах и основания, по которым Сторона считает, что эти недочеты создают опасность для людей, имущества и окружающей среды.

(3) Если при осуществлении контроля согласно пункту (1) недочеты, упомянутые в пункте (3) Правила I/4, не устранены, и установлено, что, принимая во внимание размер и тип судна, протяженность и характер его рейса, что этим создается опасность для людей, имущества и окружающей среды, осуществляющая контроль Сторона принимает меры, чтобы судно не вышло в море до тех пор, пока такие требования не будут выполнены настолько, чтобы считать такую опасность устраненной. О фактах, касающихся принятых мер, немедленно сообщается Генеральному секретарю.

(4) При осуществлении контроля согласно настоящей Статье принимаются все возможные меры, чтобы избежать необоснованного задержания или необоснованной отсрочки отхода судна. Если судно необоснованно задержано или его отход необоснованно отсрочен, оно имеет право на компенсацию понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

(5) Настоящая Статья применяется, поскольку это может быть необходимым для того, чтобы судам, имеющим право плавания под флагом государства, не являющегося Стороной, не создавать более благоприятных условий, чем судам, имеющим право плавания под флагом Стороны.

Статья XI. Содействие техническому сотрудничеству

(1) Стороны Конвенции, по консультации с Организацией и при ее содействии, оказывают поддержку тем из Сторон, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи в отношении:

(*a*) обучения административного и технического персонала;

(*b*) учреждения учебных заведений для подготовки моряков;

(*c*) оснащения оборудованием и пособиями учебных заведений;

(*d*) разработки соответствующих программ подготовки, включая прохождение практики на морских судах;

(*e*) принятия других мер по повышению квалификации моряков;

предпочтительно на национальной, субрегиональной или региональной основе для дальнейшего содействия осуществлению целей и задач Конвенции, учитывая при этом конкретные нужды развивающихся стран в этом отношении.

(2) Организация, со своей стороны, будет соответствующим образом продолжать прилагать усилия в вышеупомянутых направлениях по консультации и в сотрудничестве с другими международными организациями и, в частности, с Международной организацией труда.

Статья XII. Поправки

(1) В Конвенцию могут быть внесены поправки посредством одной из двух следующих процедур:

(*a*) Поправки после рассмотрения в Организации:

(i) любая предложенная Стороной поправка представляется Генеральному секретарю, который затем рассылает ее всем членам Организации, всем Сторонам и Генеральному директору Международного бюро труда не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения;

(ii) представленная и разосланная таким образом поправка передается на рассмотрение Комитету по безопасности на море Организации;

(iii) Стороны, независимо от того, являются ли они членами Организации или нет, имеют право на участие в работе Комитета по безопасности на море при рассмотрении и одобрении им поправок;

(iv) поправки одобряются большинством в две трети Сторон, присутствующих и голосующих в Комитете по безопасности на море, состав которого расширен, как это предусмотрено подпунктом (*a*)(iii) (далее — расширенный Комитет по безопасности на море), при условии что в момент голосования присутствует не менее одной трети Сторон;

(v) одобренные таким образом поправки направляются Генеральным секретарем всем сторонам для принятия;

(vi) поправка к статье считается принятой в дату, в которую она принята двумя третями Сторон;

(vii) поправка к Приложению считается принятой:

1. по истечении двух лет с даты, в которую она направлена Сторонам для принятия; или

2. по истечении иного срока, который не должен быть менее одного года, если он устанавливается большинством в две трети Сторон, присутствующих и голосующих в расширенном Комитете по безопасности на море во время ее одобрения;

однако, поправка считается не принятой, если в течение установленного срока более одной трети Сторон или Стороны, общий торговый флот которых составляет не менее пятидесяти процентов от валовой регистровой вместимости мирового торгового флота судов 100 регистровых

тонн и более, заявят Генеральному секретарю, что они возражают против такой поправки;

(viii) поправка к Статье вступает в силу для тех Сторон, которые ее приняли, по истечении шести месяцев с даты, в которую она считается принятой, а для каждой Стороны, которая примет ее после этой даты — по истечении шести месяцев с даты ее принятия такой Стороной;

(ix) поправка к Приложению вступает в силу для всех Сторон по истечении шести месяцев с даты, в которую она считается принятой, за исключением тех, которые сделали заявления согласно подпункту (*a*)(vii) о том, что они возражают против такой поправки и не отозвали такого заявления. До установленной даты вступления в силу поправки Сторона может уведомить Генерального секретаря, что она освобождает себя от введения в действие такой поправки на срок, не превышающий одного года, начиная с даты ее вступления в силу, или на такой больший срок, который может быть установлен большинством в две трети Сторон, присутствующих и голосующих в расширенном Комитете по безопасности на море во время одобрения поправки; или

(*b*) Поправки путем созыва Конференции:

(i) по просьбе Стороны, поддержанной не менее чем одной третью Сторон, Организация созывает совместно или по консультации с Генеральным директором Международного бюро труда Конференцию Сторон для рассмотрения поправок к Конвенции;

(ii) поправка, одобренная на Конференции большинством в две трети присутствующих и голосующих Сторон, направляется Генеральным секретарем всем Сторонам для принятия;

(iii) если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступает в силу в соответствии с условиями процедуры, предусмотренными для этой цели соответственно в подпунктах (*a*)(vi) и (*a*)(viii) или в подпунктах (*a*)(vii) и (*a*)(ix), причем, ссылки в этих подпунктах на расширенный Комитет по безопасности на море означают ссылки на Конференцию.

(2) Заявление о принятии поправки или о возражении против нее или уведомление согласно пункту (1)(*a*)(ix) представляется в письменном виде Генеральному секретарю, который извещает все Стороны о таких представлениях и о дате их получения.

(3) Генеральный секретарь извещает все Стороны о любых вступающих в силу поправках и о дате вступления в силу каждой из этих поправок.

Статья XIII. Подписание, ратификация, утверждение и присоединение

(1) Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с 1 декабря 1978 года по 30 ноября 1979 года, а затем для присоединения. Любое государство может стать Стороной путем:

(*a*) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;

(*b*) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или

(*c*) присоединения.

(2) Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение Генеральному секретарю соответствующего документа.

(3) Генеральный секретарь информирует все государства, которые подписали Конвенцию или присоединились к ней, Генерального директора Международного бюро труда о любом подписании или о сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении и о дате его сдачи на хранение.

Статья XIV. Вступление в силу

(1) Конвенция вступит в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, в которую не менее двадцати пяти государств, общий торговый флот которых составляет не менее пятидесяти процентов от валовой регистровой вместимости мирового торгового флота судов 100 регистровых тонн и более, либо подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдадут на хранение соответствующие документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении в соответствии со Статьей XIII.

(2) Генеральныи секретарь информирует все государства, подписавщие Конвенцию или присоединившиеся к ней, о дате ее вступления в силу.

(3) Документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение в течение двенадцати месяцев, упомянутых в пункте (1), приобретает силу в дату вступления в силу Конвенции или в дату, наступающую по истечении трех месяцев с момента сдачи на хранение такого документа, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

(4) Документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты вступления в силу Конвенции, приобретает силу по истечении трех месяцев с даты его сдачи на хранение.

(5) Документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты, в которую поправка к Конвенции считается принятой на основании Статьи XII, относится к Конвенции с такой поправкой.

Статья XV. Денонсация

(1) Конвенция может быть денонсирована любой Стороной в любое время по истечении пяти лет с даты вступления в силу Конвенции для этой Стороны.

(2) Денонсация осуществляется путем письменного уведомления, направляемого Генеральному секретарю, который информирует все другие Стороны и Генерального директора Меджународного бюро труда о таком полученном уведомлении и о дате его получения, а также о дате вступления в силу такой денонсации.

(3) Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты получения Генеральным секретарем уведомления о денонсации или по истечении большего срока, который может быть указан в уведомлении.

Статья XVI. Сдача на хранение и регистрация

(1) Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю, который направляет ее заверенные копии всем государствам, подписавщим Конвенцию или присоединившимся к ней.

(2) Как только Конвенция вступит в силу, Генеральный секретарь передаст ее текст Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со Статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья XVII. Языки

Конвенция составлена в одном экземпляре на английском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Официальные переводы на арабский и немецкий языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с подписанным оригиналом.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в ЛОНДОНЕ 7 июля одна тысяча девятьсот семьдесят восьмого года.

[*For signatures affixed to the Final Act, see p. 256 of this volume — Pour les signatures apposées sous l'Acte final, voir p. 256 du présent volume.*]

ПРИЛОЖЕНИЕ

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило I/1. Определения

В настоящей Конвенции, если специально не предусмотрено иное:

(*a*) «Правила» означают Правила, содержащиеся в Приложении Конвенции.

(*b*) «Одобрен» (и его производные) означает одобрен Администрацией.

(*c*) «Капитан» означает лицо, командующее судном.

(*d*) «Лицо командного состава» означает члена экипажа, не являющегося капитаном, назначаемого таковым согласно национальному закону или правилам либо, за их отсутствием, согласно коллективному договору или обычаю.

(*e*) «Помощник капитана» (штурман) означает квалифицированное лицо командного состава, несущее навигационную вахту.

(*f*) «Старший помощник капитана» означает лицо командного состава, следующее по должности после капитана, на которое возлагается командование судном в случае неспособности капитана командовать судном.

(*g*) «Механик» означает квалифицированное лицо командного состава, ответственное за несение вахты в машинном отделении.

(*h*) «Старший механик» означает старшего по должности механика, ответственного за судовую силовую установку.

(*i*) «Второй механик» означает механика, следующего по должности после старшего механика, на которого возлагается ответственность за судовую силовую установку в случае неспособности старшего механика нести такую ответственность.

(*j*) «Механик-стажер» означает лицо, проходящее подготовку, чтобы стать механиком, и назначаемое таковым согласно национальному закону или правилам.

(*k*) «Радиоспециалист» означает лицо, имеющее диплом оператора-радиотелеграфиста первого или второго класса либо общий диплом оператора радиосвязи морской подвижной службы, выдаваемый на основании положений Регламента радиосвязи, и работающее на радиотелеграфной станции судна, которое должно иметь такую станцию согласно требованиям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море.

(*l*) «Оператор-радиотелефонист» означает лицо, имеющее соответствующий диплом, выдаваемый на основании положений Регламента радиосвязи.

(*m*) «Лицо рядового состава» означает члена экипажа судна, не являющегося капитаном или лицом командного состава.

(*n*) «Прибрежное плавание» означает плавание у берегов Стороны, как оно определено такой Стороной.

(*o*) «Пропульсивная мощность» означает мощность, выражаемую в киловаттах и указываемую в свидетельстве о регистрации судна или в ином официальном документе.*

(*p*) «Обязанности по радиослужбе» охватывают, соответственно, несение радиовахты, технический уход и ремонт согласно Регламенту радиосвязи, Международной конвенции по охране человеческой жизни на море и, по усмотрению Администрации, соответствующим рекомендациям ИМКО.

(*q*) «Нефтяной танкер» означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом нефти и нефтепродуктов.

* Предполагается, что указанная в свидетельстве о регистрации судна или в ином официальном документе мощность есть общая максимальная длительная выходная мощность всех главных судовых силовых установок.

(*r*) «Танкер-химовоз» означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом любых жидких химических веществ, перечисленных в «Правилах постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические вещества наливом», разработанных ИМКО.

(*s*) «Танкер-газовоз» означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом любых сжиженных газов, перечисленных в «Правилах постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом», разработанных ИМКО.

Правило I/2. Содержание дипломов и форма подтверждения

1. Дипломы составляются на государственном языке или языках страны, где они выдаются. Если диплом составлен не на английском языке, его текст должен содержать перевод на английский язык.

2. В том, что касается радиоспециалиста и оператора-радиотелефониста, Администрации могут:

(*a*) включать дополнительные знания, предписываемые соответствующими Правилами Приложения Конвенции, в экзаменационную программу для выдачи диплома, отвечающего Регламенту радиосвязи; или

(*b*) выдавать отдельный диплом, подтверждающий, что его владелец обладает дополнительными знаниями, предписываемыми Приложением Конвенции.

3. Форма подтверждения диплома, предусмотренная Статьей VI Конвенции, должна быть следующей:

Форма подтверждения дипломов

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ДИПЛОМА

(Государственный герб) (Государство)

Выдано на основании положений Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.

* (Правительство (наименование государства) удостоверяет
(Я, нижеподписавшийся, удостоверяю , что

настоящий диплом/диплом № .....** выдан ..... (фамилия, имя, отчество владельца), который, как установлено, имеет квалификацию в должном соответствии с положениями Правила ..... Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. для выполнения обязанностей .....*** со следующими ограничениями:

Здесь указываются возможные ограничения или пишется "без ограничений" .....
.....
.....

Дата выдачи настоящего подтверждения: .....

(Гербовая печать)

.....
(Фамилия и подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица)

Дата рождения владельца диплома: .....

Подпись владельца диплома: .....

* Выбрать нужное.
** Ненужное зачеркнуть.
*** Указать вид или класс диплома.

Правило I/3. Принципы, определяющие прибрежное плавание

1. Любая Сторона при определении прибрежного плавания для целей Конвенции не должна предъявлять к морякам, работающим на судах, имеющих право плавания под флагом другой Стороны и совершающих такое прибрежное плавание, требований в отношении подготовки, опыта или дипломов, более строгих, чем предъявляемые к морякам судов, имеющих право плавания под ее собственным флагом. Ни в коем случае такая Сторона не должна предъявлять к морякам, работающим на судах, имеющих право плавания под флагом другой Стороны, требований, более строгих, чем требования Конвенции в отношении судов, не совершающих прибрежного плавания.

2. Что же касается судов, имеющих право плавания под флагом какой-либо Стороны и регулярно совершающих прибрежное плавание у берегов другой Стороны, то Сторона, под чьим флагом судно имеет право плавания, должна предписывать требования, предъявляемые к морякам, работающим на таких судах, в отношении подготовки, опыта и дипломов, по меньшей мере равные требованиям, предъявляемым Стороной у чьих берегов судно совершает плавание, при условии, что они не должны быть более строгими, чем требования Конвенции в отношении судов, не совершающих прибрежного плавания. Судно, плавание которого продолжается за пределами того, что определено какой-либо Стороной как прибрежное плавание, и которое заходит в воды, не охватываемые таким определением, должно выполнять требования Конвенции без каких-либо послаблений, предоставляемых согласно настоящему Правилу.

3. Сторона может предоставить судну, имеющему право плавания под ее флагом, послабления, предусмотренные положениями Конвенции в отношении прибрежного плавания, когда такое судно совершает регулярное прибрежное плавание, как оно определено такой Стороной, у берегов государства, не являющегося Стороной.

4. Ничто в настоящем Правиле ни коим образом не устанавливает пределов юрисдикции какого-либо государства, независимо от того, является оно Стороной Конвенции или нет.

Правило I/4. Порядок контроля

1. Контроль, осуществляемый согласно Статье X надлежащим образом на то уполномоченным должностным лицом, сводится к:

(*a*) Проверке, в соответствии с пунктом 1 Статьи X, того, что все работающие на борту моряки, от которых по Конвенции требуется, чтобы они были владельцами дипломов, имеют действительные дипломы или действительные льготные разрешения;

(*b*) Оценке способности моряков судна соблюдать предписываемый Конвенцией порядок несения вахты для того, чтобы установить, имеются ли основания полагать, что такой порядок не соблюдается, поскольку во время нахождения в порту какой-либо Стороны или на подходах к такому порту имело место следующее:

(i) столкновение судна, посадка на мель или касание грунта; или

(ii) судно, будучи на ходу, на якоре или у причала, допустило сброс веществ, который, согласно международным конвенциям, является незаконным; или

(iii) судно производило ошибочное или опасное маневрирование, не придерживалось знаков навигационной обстановки или системы разделения движения судов.

2. Осуществляющее контроль должностное лицо, в соответствии со Статьей X, сообщает в письменной форме капитану судна и соответствующему дипломатическому представителю государства флага об обнаруженных им в результате осуществления контроля, в соответствии с пунктом 1, каких-либо из следующих недочетов:

(*a*) отсутствие у моряков, которые должны обладать дипломами, соответствующих действительных дипломов или действительных льготных разрешений;

(*b*) невыполнение судном предписанных государством флага требований, касающихся несения вахты на ходовом мостике или в машинном отделении;

(*c*) отсутствие в составе вахты квалифицированного лица по обслуживанию оборудования и приборов, обеспечивающих безопасность плавания или предотвращение загрязнения;

(*d*) отсутствие у капитана возможности обеспечить отдохнувшим составом первую вахту при отходе в рейс и последующие сменяющие вахты.

3. Сторона может не выпускать судно согласно Статье X лишь тогда, когда не были приняты меры для устранения недочетов, упомянутых в пункте 2(*a*) — в том, что касается дипломов капитана, старшего механика, лиц командного состава, несущих вахту на ходовом мостике и в машинном отделении, и, где требуется, радиоспециалиста, и недочетов, упомянутых в пункте 2(*b*).

ГЛАВА II. КАПИТАН; ПАЛУБНАЯ КОМАНДА

Правило II/1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ НЕСЕНИЯ ХОДОВОЙ НАВИГАЦИОННОЙ ВАХТЫ

1. Для непрерывного обеспечения должного уровня безопасности при несении ходовой навигационной вахты Стороны должны обращать внимание владельцев и операторов судов, капитанов и вахтенного персонала на соблюдение следующих принципов, содержащихся в настоящем Правиле.

2. Капитан каждого судна обязан обеспечивать надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной вахты. Вахтенные помощники капитана, под общим руководством капитана, несут ответственность за безопасное судовождение во время своей вахты, особенно в те моменты, когда они предпринимают меры по избежанию столкновения или посадки на мель.

3. На всех судах должны приниматься во внимание изложенные ниже, но настоящим не исчерпываемые, основные принципы.

4. *Организация вахты*

(*a*) Состав вахты в любой момент должен быть достаточным и соответствующим условиям и обстановке с обязательным обеспечением должного наблюдения.

(*b*) При определении состава вахты на ходовом мостике, включая лиц рядового состава, должны, в частности, учитываться следующие факторы:

(i) непрерывное присутствие вахтенного персонала на ходовом мостике;

(ii) состояние погоды, видимость, а также светлое или темное время суток;

(iii) близость навигационных опасностей, которые могут потребовать от вахтенного помощника выполнения дополнительных штурманских обязанностей;

(iv) использование и техническое состояние навигационных средств, таких как радиолокатор или радионавигационные средства, а также любое иное оборудование, влияющее на безопасность плавания;

(v) наличие на судне авторулевого;

(vi) любые необычные дополнительные обязанности ходовой навигационной вахты, которые могут быть вызваны особыми обстоятельствами производственной деятельности судна.

5. *Годность к выполнению обязанностей.* Вахта должна быть организована таким образом, чтобы усталость как командного, так и рядового состава не повлияла на эффективность несения вахты. Служба должна быть организована таким образом, чтобы личный состав первой при отходе в рейс и последующих сменяющих вахт, получал достаточный отдых и был годен к несению вахты во всех иных отношениях.

6. *Судовождение*

(*a*) Предстоящий рейс должен планироваться заранее с учетом всей имеющейся информации с предварительной проработкой возможных путей следования.

(*b*) Во время ходовой вахты для обеспечения плавания по заданному пути следует через достаточно частые промежутки времени проверять курс, местоположение, скорость судна, используя для этой цели любые имеющиеся навигационные средства.

(*c*) Вахтенный помощник капитана должен знать расположение всех судовых навигационных средств и средств обеспечения безопасности и уметь пользоваться ими, принимая во внимание их эксплуатационные возможности.

(*d*) Вахтенный помощник не может брать на себя и ему нельзя поручать выполнение любых обязанностей, мешающих обеспечению безопасности плавания судна.

7. *Навигационное оборудование*

(*a*) Вахтенный помощник обязан обеспечить максимально эффективное использование всего имеющегося в его распоряжении навигационного оборудования.

(*b*) При использовании радиолокатора вахтенный помощник должен иметь в виду необходимость постоянного соблюдения положений, относящихся к использованию радиолокатора, которые содержатся в применяемых Правилах предупреждения столкновений судов в море.

(*c*) В случае необходимости вахтенный помощник капитана должен решительно пользоваться рулем, судовыми машинами и звуковой сигнальной аппаратурой.

8. *Обязанности и ответственность вахтенного помощника*

(*a*) Вахтенный помощник капитана обязан:

(i) нести вахту на ходовом мостике и не оставлять его ни при каких обстоятельствах без должной замены;

(ii) продолжать нести ответственность за безопасность плавания судна, несмотря на присутствие на ходовом мостике капитана до тех пор, пока капитан не сообщит ему о принятии на себя такой ответственности и не убедится, что его распоряжение понято;

(iii) в случае возникновения любых сомнений относительно выбора мер обеспечения безопасности, поставить в известность капитана;

(iv) не передавать вахту сменяющему помощнику, если имеются основания полагать, что последний, очевидно, не способен должным образом выполнять свои обязанности, и уведомить об этом капитана.

(*b*) По заступлении на вахту удостовериться в счислимом или истинном местоположении судна, следовании заданным путем, курсом и скоростью и учесть любые навигационные опасности, ожидаемые за время несения вахты.

(*c*) Надлежащим образом фиксировать все действия, предпринятые во время вахты, имеющие отношение к плаванию судна.

9. *Наблюдение.* Кроме осуществления надлежащего наблюдения в целях всесторонней оценки обстановки и риска столкновения, посадки на мель или иных навигационных опасностей, в обязанности наблюдателя входит обнаружение судов или самолетов, терпящих бедствие; лиц, потерпевших кораблекрушение, аварийных судов и обломков. При наблюдении надлежит соблюдать следующее:

(*a*) Наблюдатель должен иметь возможность полностью уделять свое внимание наблюдению; ему не следует поручать никаких обязанностей, которые могут помешать ему выполнять свою основную задачу.

(*b*) 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 каких-либо иных помех осуществлению надлежащего наблюдения. В дневное время вахтенный помощник капитана может оставаться единственным наблюдателем, однако такие случаи возможны только при условии, что:

(i) обстановка тщательно оценена и точно установлено, что все требования безопасности соблюдены;

(ii) полностью учтены все сопутствующие факторы, включая, но не ограничиваясь:

— состояние погоды,

— видимость,

— интенсивность судоходства,

— близость навигационных опасностей,

— обеспечение внимания, необходимого при плавании в районах, где действуют системы разделения движения, или вблизи них;

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

10. *Плавание с лоцманом на борту.* Присутствие лоцмана на борту и выполнение им своих обязанностей не освобождают капитана судна или вахтенного помощника капитана от их обязанностей и ответственности за безопасность судна. Капитан и лоцман должны обмениваться информацией относительно плавания, местных условий и особенностей данного судна. Капитан и вахтенный помощник должны работать в тесном контакте с лоцманом и следить за местоположением судна и его поведением.

11. *Охрана морской среды.* Капитан и вахтенный помощник капитана должны четко представлять себе серьезные последствия как эксплуатационного, так и аварийного загрязнения морской среды и предпринимать все возможные меры предосторожности для предотвращения подобного загрязнения особенно в тех случаях, где это предусмотрено соответствующими международными и портовыми правилами.

Правило II/2. Обязательные минимальные требования для дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более

Капитан и старший помощник капитана судов валовой вместимостью 1 600 регистровых тонн и более

1. Каждый капитан и старший помощник капитана морских судов валовой вместимостью 1 600 регистровых тонн и более должен иметь соответствующий диплом.

2. Каждый кандидат на получение диплома должен:

(*a*) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;

(*b*) отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированному вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более, и иметь одобренный стаж работы на судне в такой должности:

(i) для получения диплома старшего помощника капитана — не менее 18 месяцев; однако, указанный срок может быть сокращен до 12 месяцев в случае прохождения специальной подготовки, которую Администрация считает эквивалентной, по меньшей мере, шестимесячному стажу работы в должности вахтенного помощника капитана;

(ii) для получения диплома капитана — не менее 36 месяцев; однако, указанный срок может быть сокращен до 24 месяцев, если кандидат имеет стаж работы на судне в должности старшего помощника капитана не менее 12 месяцев или если кандидат прошел специальную подготовку, которую Администрация считает эквивалентной такой службе;

(*c*) сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации. В экзаменационные вопросы надлежит включать материал, изложенный в Дополнении к настоящему Правилу, однако Администрации предоставляется право изменять указанные экзаменационные требования для дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов ограниченных размеров, совершающих прибрежное плавание, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

Капитан и старший помощник капитана судов валовой вместимостью от 200 до 1 600 регистровых тонн

3. Каждый капитан и старший помощник капитана морских судов валовой вместимостью от 200 до 1 600 регистровых тонн должен иметь соответствующий диплом.

4. Каждый кандидат на получение диплома должен:

(*a*) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;

(*b*) (i) для получения диплома старшего помощника капитана отвечать требованиям, предъявляемым к вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более;

(ii) для получения диплома капитана отвечать требованиям, предъявляемым к вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более и иметь одобренный стаж работы на судне в этой должности не менее 36 месяцев; однако, указанный срок может быть сокращен до 24 месяцев, если кандидат имеет стаж работы на судне в должности старшего помощника капитана не менее 12 месяцев или если он прошел специальную подготовку, которую Администрация считает эквивалентной такой службе;

(*c*) сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации. В экзаменационные вопросы надлежит включать материал, изложенный в Дополнении к настоящему Правилу, однако Администрауии предоставляется право изменять указанные экзаменационные требования для дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов, совершающих прибрежное плавание, исключив из экзаменационных требований тот материал, который неприменим в отношении указанного плавания или судов, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

Общее

5. Уровень требований к знаниям, указанным в различных разделах Дополнения, может меняться в зависимости от того, выдается ли диплом капитана или старшего помощника капитана или в зависимости от того применимы ли диплом или дипломы к судам вместимостью 1 600 брутто-регистровых тонн и более или к судам вместимостью от 200 до 1 600 брутто-регистровых тонн.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРАВИЛУ II/2. МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ДИПЛОМОВ КАПИТАНА ИЛИ СТАРШЕГО ПОМОЩНИКА КАПИТАНА СУДОВ ВАЛОВОЙ ВМЕСТИМОСТЬЮ 200 РЕГИСТРОВЫХ ТОНН И БОЛЕЕ

1. Ниже приводится программа экзаменационных требований, предъявляемых к кандидатам на получение дипломов капитана или старшего помощника капитана судов

валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более. Цель программы — расширить и углубить объем материала, содержащегося в Правиле II/4 «Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более». Принимая во внимание тот факт, что капитан несет полную ответственность за безопасность судна, его пассажиров, экипажа и груза и что старший помощник капитана должен быть в любой момент готов принять на себя такую ответственность, экзамены по указанным предметам должны выявить способность кандидатов усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасности судна.

2. *Судовождение и определение местоположения судна*

(*a*) Планирование рейса и плавание в любых условиях:

(i) с применением подходящих методов прокладки океанских путей;

(ii) в стесненных водах;

(iii) во льдах;

(iv) в условиях ограниченной видимости;

(v) в районах систем разделения движения;

(vi) в районах с сильными приливами.

(*b*) Определение местоположения:

(i) астрономическими методами, в том числе с использованием Солнца, звезд, Луны и планет;

(ii) с использованием береговых ориентиров, включая умение брать пеленги береговых знаков и средств навигационного ограждения, таких как маяки, знаки и буи, а также с использованием соответствующих морских карт, извещений мореплавателям и иных пособий для проверки точности сделанных определений местоположения;

(iii) с использованием всех современных радионавигационных средств, как этого требует Администрация, обращая особое внимание на знание принципов работы таких средств, их ограничений, источников ошибок, на умение обнаружить неправильные показания, на владение методами коррекции для получения точного определения местоположения.

3. *Несение вахты*

(*a*) Показать основательные знания содержания, применения и целей Международных правил предупреждения столкновений судов в море, включая Приложения, касающиеся безопасности судовождения;

(*b*) Показать знание Правила II/1 — «Основные принципы несения ходовой навигационной вахты».

4. *Радиолокационное оборудование.* Продемонстрировать, используя радиолокационный тренажер, а при отсутствии такового — маневренный планшет, знание основ радиолокатора и умение пользоваться им, а также умение расшифровывать и анализировать полученную информацию, включая:

(*a*) факторы, влияющие на работу и точность;

(*b*) включение и работа с блоком индикатора;

(*c*) обнаружение неправильных показаний, ложных эхосигналов, засветки от морской поверхности и т.д.;

(*d*) расстояние и пеленг;

(*e*) выявление опасных эхосигналов;

(*f*) курс и скорость других судов;

(*g*) время и расстояние кратчайшего сближения с судами, следующими пересекающимися и встречными курсами, или обгоняющими;

(*h*) обнаружение изменений курса и скорости других судов;

(*i*) влияние изменений курса и/или скорости своего судна;

(*j*) применение Международных правил предупреждения столкновений судов в море.

5. *Гиро- и магнитные компасы.* Умение определять и корректировать поправки гиро- и магнитных компасов, а также знание средств коррекции таких поправок.

6. *Метеорология и океанография*

(*a*) Продемонстрировать умение понимать и читать синоптическую карту и прогнозировать погоду с учетом местных особенностей;

(*b*) Знание основных особенностей различных погодных систем, включая тропические циклоны и умение избегать их центра и опасных четвертей;

(*c*) Знание океанских течений;

(*d*) Умение пользоваться всеми необходимыми навигационными пособиями по приливам и течениям, включая пособия, издаваемые на английском языке;

(*e*) Умение рассчитывать элементы приливов.

7. *Маневрирование и управление судном.* Маневрирование и управление судном в любых условиях, включая:

(*a*) маневрирование при приближении к лоцманскому судну или станции с учетом погоды, состояния прилива, дистанции выбега и тормозного пути;

(*b*) управление судном при плавании в реках, эстуариях и т.д. с учетом влияния течения, ветра и стесненных вод на управляемость;

(*c*) маневрирование на мелководье с учетом уменьшения клиренса из-за эффекта проседания*, бортовой и килевой качки;

(*d*) взаимодействие между двигающимися судами, а также взаимодействие собственного судна с близлежащими берегами (канальный эффект);

(*e*) швартовка и отшвартовка при различных ветрах и течениях с использованием буксиров и без таковых;

(*f*) выбор якорной стоянки; постановка на один или два якоря на стесненной якорной стоянке и факторы, влияющие на выбор необходимой длины якорной цепи;

(*g*) ситуация «якорь не держит», очистка якоря;

(*h*) постановка в сухой док поврежденного и неповрежденного судна;

(*i*) управление судном в штормовых условиях, включая оказание помощи судну или самолету, терпящему бедствие, и буксировку; средства удержания неуправляемого судна в безопасном положении относительно волны, уменьшение дрейфа и использование масла;

(*j*) меры предосторожности при маневрировании во время спуска спасательных шлюпок или плотов в штормовую погоду;

(*k*) способы приема потерпевших на борт судна со спасательных шлюпок или плотов;

(*l*) умение определять маневренные элементы основных типов судов с учетом особенностей их двигателей, обращая особое внимание на тормозные пути и диаметр циркуляции при различных осадках и скоростях;

(*m*) важность плавания с уменьшенной скоростью для избежания повреждений, причиняемых попутной волной своего судна;

* *Проседание:* уменьшение клиренса под килем судна, наблюдаемое при движении судна и вызываемое как погружением корпуса, так и изменением дифферента; эффект проседания усиливается на мелководье и уменьшается с уменьшением скорости судна.

(*n*) практические меры, предпринимаемые при плавании во льдах или в условиях обледенения судна;

(*o*) пользование системами разделения движения и маневрирование при плавании в них.

8. *Остойчивость судна*, его устройство и борьба за живучесть*

(*a*) Понимание основных принципов устройства судна, теории и факторов, влияющих на дифференты и остойчивость, а также мер, предпринимаемых для обеспечения безопасного дифферента и остойчивости;

(*b*) Знание влияния повреждения и последующего затопления какого-либо отсека на посадку и остойчивость судна, а также контрмер, подлежащих принятию;

(*c*) Показать умение пользоваться таблицами остойчивости, посадки и напряжений, диаграммами и счетными устройствами для расчета напряжений, включая знания о погрузке грузов и балластировке для сохранения напряжений корпуса в допустимых пределах;

(*d*) Общее знание основных конструктивных узлов судна и названий различных частей;

(*e*) Знание рекомендаций ИМКО, касающихся остойчивости судна.

9. *Судовые силовые установки*

(*a*) Принципы работы судовых силовых установок;

(*b*) Судовые вспомогательные механизмы;

(*c*) Общее знание морских технических терминов.

10. *Обработка и укладка грузов*

(*a*) Укладка и крепление грузов на судне, включая знание грузовых устройств;

(*b*) Погрузочно-разгрузочные операции, обращая особое внимание на погрузку и разгрузку тяжеловесов;

(*c*) Международные правила и рекомендации, касающиеся перевозки грузов, особенно Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ);

(*d*) Перевозка опасных грузов. Меры предосторожности, предпринимаемые во время погрузки и разгрузки, и обеспечение их сохранности во время плавания;

(*e*) Практическое знание содержания и применения действующих руководств по безопасности танкеров;

(*f*) Практическое знание грузовых трубопроводов и насосных устройств, обычно применяемых на судах;

(*g*) Термины и определения, используемые для описания свойств обычных нефтяных грузов, таких как нефть-сырец и продукты ее переработки, лигроин.

(*h*) Правила предотвращения загрязнения; приемка балласта, очистка танков от жидкостей и газов.

(*i*) Погрузка поверх остатков.

11. *Противопожарная безопасность и средства пожаротушения*

(*a*) Организация учебных пожарных тревог;

(*b*) Виды и химическая природа возгорания;

(*c*) Системы пожаротушения;

(*d*) Прохождение одобренного курса противопожарной подготовки;

(*e*) Знание правил, касающихся противопожарных средств;

* Капитанам и старшим помощникам капитанов малых судов следует хорошо знать основные требования к остойчивости таких судов.

12. *Действия в аварийной обстановке*

(*a*) Меры, предосторожности при вынужденной преднамеренной посадке судна на мель;

(*b*) Меры предпринимаеые до и после посадки на мель;

(*c*) Снятие судна с мели с посторонней помощью и своими силами;

(*d*) Меры, предпринимаемые после столкновения;

(*e*) Временная заделка течи;

(*f*) Меры по защите и безопасности пассажиров и команды при авариях;

(*g*) Локализация последствий повреждения и спасание судна при пожаре или взрыве;

(*h*) Оставление судна;

(*i*) Аварийное управление, установка и применение временного рулевого управления и способы установки временного руля там, где это возможно;

(*j*) Спасание людей с терпящего бедствие или гибнущего судна;

(*k*) Действия по тревоге «человек за бортом».

13. *Медицинская помощь.* Должное умение применить на практике содержание следующих пособий:

(*a*) Международного медицинского руководства для судов или соответствующих национальных пособий;

(*b*) Медицинского раздела Международного свода сигналов;

(*c*) Руководства по оказанию первой помощи при возникновении несчастных случаев, связанных с перевозкой опасных грузов.

14. *Морское право*

(*a*) Знание международного морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той степени, в какой они касаются конкретных обязанностей и ответственности капитана, особенно в вопросах обеспечения безопасности и охраны морской среды. Особое внимание следует обратить на знание:

(i) судовых свидетельств и иных документов, наличие которых на судне предусмотрено международными конвенциями, порядок их получения и срок действия;

(ii) обязанностей, вытекающих из соответствующих требований Международной конвенции о грузовой марке;

(iii) обязанностей, вытекающих из соответствующих требований Международной конвенции по охране человеческой жизни на море;

(iv) обязанностей, вытекающих из Международных конвенций по предотвращению загрязнения с судов;

(v) морских санитарных деклараций; требований Международных санитарных правил;

(vi) обязанностей, вытекающих из Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море;

(vii) обязанностей, вытекающих из других международных документов, касающихся обеспечения безопасности судна, пассажиров, экипажа и груза.

(*b*) Объем знаний по национальному морскому законодательству устанавливается по усмотрению Администрации, однако должно быть предусмотрено знание национальных документов, направленных на выполнение международных соглашений и конвенций.

15. *Руководство личным составом и обязанности по его подготовке.* Умение руководить личным составом, организовывать его работу и подготовку.

16. *Связь*

(*a*) Умение передавать и принимать сообщения с помощью световых сигналов по азбуке Морзе и пользоваться Международным сводом сигналов в тех случаях, когда кандидат был подвергнут экзаменам по этим вопросам при получении дипломов на предыдущие должности, он может не сдавать такие экзамены при получении диплома капитана;

(*b*) Знание порядка пользования радиотелефонной связью и умение пользоваться радиотелефоном, особенно для передачи сообщений о бедствии, о безопасности, срочных и навигационных сообщений;

(*c*) Знание порядка подачи сигналов бедствия по радиотелеграфу, как предписывается Регламентом радиосвязи.

17. *Спасание людей средствами собственного судна.* Должное знание правил использования спасательных средств (Международная конвенция по охране человеческой жизни на море), организации учений по оставлению судна; использование спасательных шлюпок, спасательных плотов и иных спасательных средств.

18. *Поиск и спасание.* Должное знание Руководства ИМКО для торгового судна по поиску и спасанию (МЕРСАР).

19. *Демонстрация профессиональных навыков*

(*a*) *Судовождение.* Продемонстрировать умение пользоваться секстаном, пеленгаторами, азимутальным зеркалом и нанести местоположение судна на карту, проложить курс, взять пеленг.

(*b*) *Международные правила предупреждения столкновений судов в море*

(i) использование макетов судов, несущих предписанные огни или знаки, либо огонькового тренажера;

(ii) маневренный планшет или радиолокационный тренажер.

(*c*) *Радиолокатор*

(i) радиолокационный тренажер; или

(ii) маневренный планшет.

(*d*) *Борьба с огнем.* Прохождение одобренного курса противопожарной подготовки.

(*e*) *Связь.* Зрительный и звуковой практический тест.

(*f*) *Спасание людей.* Спуск и управление спасательной шлюпкой и умение пользоваться другими спасательными средствами, включая надевание спасательных жилетов.

Правило II/3. Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана и капитанов судов валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн

1. *Суда, не занятые в прибрежном плавании*

(*a*) Каждый капитан, работающий на морском судне валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн, не занятом в прибрежном плавании, должен иметь диплом, признаваемый Администрацией, для работы в должности капитана судов валовой вместимостью от 200 до 1 600 регистровых тонн.

(*b*) Каждый вахтенный помощник капитана, работающий на морском судне валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн, не занятом в прибрежном плавании, должен иметь соответствующий диплом для работы на судах валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более.

2. *Суда, занятые в прибрежном плавании*

(*a*) *Капитан*

(i) Каждый капитан морского судна валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн, занятого в прибрежном плавании, должен обладать соответствующим дипломом.

(ii) Каждый кандидат на получение диплома должен:

(1) быть не моложе 20 лет;

(2) иметь одобренный стаж работы на судне в должности вахтенного помощника капитана не менее 12 месяцев;

(3) отвечать требованиям Администрации в отношении надлежащих профессиональных знаний для работы на указанных судах, включая вопросы, изложенные в Дополнении к настоящему Правилу.

(*b*) *Вахтенный помощник капитана*

(i) Каждый вахтенный помощник капитана морского судна валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн, занятого в прибрежном плавании, должен обладать соответствующим дипломом.

(ii) Каждый кандидат на получение такого диплома должен:

(1) быть не моложе 18 лет;

(2) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;

(3) отвечать требованиям Администрации в отношении:

— успешного прохождения специальной подготовки, включающей достаточный период соответствующей работы на судне, установленный Администрацией; или

— иметь одобренный стаж работы на судне в составе палубной команды в течение не менее чем трех лет;

(4) отвечать требованиям Администрации в отношении надлежащих профессиональных знаний для работы на указанных судах, включая вопросы, изложенные в Дополнении.

3. *Подготовка.* Подготовка для получения необходимых знаний и практического опыта должна основываться на Правиле II/1 — «Основные принципы несения ходовой навигационной вахты» и на соответствующих международных правилах и рекомендациях.

4. *Исключения.* Если Администрация считает, что в связи с размером судна и условиями плавания применение требований настоящего Правила и Дополнения к нему во всей их полноте не является необходимым или целесообразным, то она может в определенной степени освободить капитана и вахтенного помощника капитана такого судна или класса судов от соответствия ряду требований, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРАВИЛУ II/3. МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ДИПЛОМА ВАХТЕННЫХ ПОМОЩНИКОВ КАПИТАНА И КАПИТАНОВ СУДОВ ВАЛОВОЙ ВМЕСТИМОСТЬЮ МЕНЕЕ 200 РЕГИСТРОВЫХ ТОНН

1. (*a*) Знание следующего:

(i) плавания с использованием береговых ориентиров и, в необходимой степени, с использованием мореходной астрономии;

(ii) Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

(iii) Международного кодекса морской перевозки опасных грузов;
(iv) магнитного компаса;
(v) радиотелефонии и визуальной сигнализации;
(vi) мер противопожарной безопасности и средств пожаротушения;
(vii) мероприятий по спасанию людей собственного судна;
(viii) порядка действий в аварийных случаях;
(ix) маневрирования судна;
(x) остойчивости судна;
(xi) метеорологии;
(xii) судовых силовых установок малых судов;
(xiii) первой помощи;
(xiv) процедур поиска и спасания;
(xv) мер по предотвращению загрязнения морской среды.

(*b*) В дополнение к требованиям, указанным в подпункте (*a*), обладать достаточными навыками правильного использования всех навигационных средств и оборудования, установленного на соответствующих судах.

(*c*) Уровень знаний по вопросам, указанным в подпунктах (*a*) и (*b*), должен быть достаточным для обеспечения надлежащего выполнения вахтенным помощником капитана своих обязанностей.

2. Каждый капитан морского судна валовой вместимостью менее 200 регистровых тонн должен, кроме соответствия требованиям, изложенным в пункте 1, отвечать требованиям Администрации в отношении необходимых знаний для надлежащего и безопасного выполнения всех обязанностей капитана.

Правило II/4. Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более

1. Каждый вахтенный помощник капитана морского судна валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более должен иметь соответствующий диплом.

2. Каждый кандидат на получение диплома должен:

(*a*) быть не моложе 18 лет;

(*b*) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;

(*c*) иметь одобренный стаж работы на судне в составе палубной команды не менее трех лет, из которых не менее шести месяцев несения вахты на мостике под руководством дипломированного вахтенного помощника капитана. Администрация, однако, может заменить часть этого стажа, но не более двух лет, курсом специальной подготовки, при условии, что по мнению Администрации, такая подготовка, по крайней мере, равноценна по своей значимости тому отрезку стажа, который она заменяет;

(*d*) отвечать требованиям Администрации в отношении теоретических знаний и практических навыков, необходимых для выполнения своих обязанностей, что подтверждается сдачей соответствующего экзамена.

3. *Дипломы для работы без ограничений.* В экзамен для получения дипломов без ограничения района плавания включается проверка теоретических знаний и практических навыков кандидата по вопросам, изложенным в Дополнении к настоящему Правилу.

4. *Дипломы с ограничением.* В экзамен для получения дипломов для работы на судах, занятых в прибрежном плавании, Администрация может не включать следующие вопросы из перечисленных в Дополнении, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах:

(*a*) мореходная астрономия;

(*b*) радионавигационные системы в тех районах, которые ими не охватываются.

5. *Уровень знаний*

(*a*) Вахтенный помощник капитана должен обладать достаточным уровнем знаний по вопросам, указанным в Дополнении, для обеспечения должного несения вахты. При определении необходимого уровня знаний Администрация должна принимать во внимание содержание каждого раздела Дополнения.

(*b*) Подготовка для получения теоретических знаний и практических навыков должна основываться на Правиле II/1 — «Основные принципы несения ходовой навигационной вахты» и на соответствующих меджународных правилах и рекомендациях.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРАВИЛУ II/4. МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ДИПЛОМА ВАХТЕННОГО ПОМОЩНИКА КАПИТАНА СУДОВ ВАЛОВОЙ ВМЕСТИМОСТЬЮ 200 РЕГИСТРОВЫХ ТОНН И БОЛЕЕ

1. *Мореходная астрономия.* Умение использовать небесные тела для определения местоположения судна и поправки компаса.

2. *Плавание с использованием наземных и береговых ориентиров*

(*a*) Умение определить местоположение судна с помощью:

(i) береговых ориентиров;

(ii) средств навигационного ограждения, включая маяки, знаки и буи;

(iii) счисления с учетом ветров, приливов, течений и скорости по оборотам машины в минуту и по лагу.

(*b*) Должное знание и практические навыки пользования морскими навигационными картами и пособиями, такими как лоции, таблицы приливов, извещения мореплавателям, навигационные предупреждения, передаваемые по радио, и информация о путях плавания.

3. *Судовождение с использованием радиолокатора.* Знание принципов радиолокации, умение пользоваться радиолокатором и расшифровывать и анализировать полученную информацию, включая следующее:

(*a*) факторы, влияющие на работу и точность;

(*b*) включение и работа с блоком индикатора;

(*c*) обнаружение неправильных показаний, ложных эхосигналов, засветки от морской поверхности и т.д.

(*d*) расстояние и пеленг;

(*e*) выявление опасных эхосигналов;

(*f*) курс и скорость других судов;

(*g*) время и расстояние кратчайшего сближения с судами, следующими пересекающимися и встречными курсами, или обгоняющими;

(*h*) обнаружение изменений курса и скорости других судов;

(*i*) влияние изменений курса и/или скорости своего судна;

(*j*) применение Международных правил предупреждения столкновений судов в море.

4. *Несение вахты*

(*a*) Показать должные знания содержания, применения и целей Международных правил предупреждения столкновений судов в море, включая Приложения, касающиеся безопасности судовождения.

(*b*) Показать знание Правила II/1 — «Основные принципы несения ходовой навигационной вахты».

5. *Радионавигационные системы.* Отвечать требованиям Администрации в отношении умения определять местоположение судна с помощью радионавигационных средств.

6. *Радиопеленгаторы и эхолоты.* Умение пользоваться указанным оборудованием и правильно применять полученную информацию.

7. *Метеорология.* Знание судовых метеорологических приборов и умение ими пользоваться. Знание характеристик различных систем погоды, порядка передачи сообщений и систем записи, а также умение пользоваться имеющейся информацией.

8. *Гиро- и магнитные компасы.* Знание принципов действия гиро- и магнитных компасов, включая поправки и коррекцию. Представление о периферийных системах гирокомпаса; умение пользоваться и обслуживать основные типы гирокомпасов.

9. *Авторулевой.* Знание различных систем этих приборов и их использование.

10. *Радиотелефон и визуальная сигнализация*

(*a*) Умение передавать и принимать сообщения с помощью световых сигналов по азбуке Морзе;

(*b*) Умение пользоваться Международным сводом сигналов;

(*c*) Знание порядка пользования радиотелефонной связью и умение пользоваться радиотелефоном, особенно для передачи сообщений о бедствии, о безопасности, срочных и навигационных сообщений.

11. *Противопожарная безопасность и средства пожаротушения*

(*a*) Организация учебных пожарных тревог;

(*b*) Виды и химическая природа возгорания;

(*c*) Системы пожаротушения;

(*d*) Прохождение одобренного курса противопожарной подготовки.

12. *Спасание людей средствами собственного судна.* Организация учений по оставлению судна; использование спасательных шлюпок, спасательных плотов и иных спасательных средств и их снабжения, включая переносные радиостанции и аварийные радиобуи (EPIRBs). Знание приемов выживания на море.

13. *Действия в аварийной обстановке.* Знание вопросов, перечисленных в соответствующем Приложении действующего издания МОТ/ИМКО «Документ для руководства».

14. *Маневрирование и управление судном.* Знание:

(*a*) влияния различных значений дедвейта, осадки, дифферента, скорости и клиренса под килем на диаметр циркуляции и тормозной путь;

(*b*) влияния ветра и течения на управляемость судна;

(*c*) маневрирования при тревоге «человек за бортом»;

(*d*) влияния проседания, мелководья и подобных явлений;

(*e*) надлежащих действий при постановке на якорь и швартовке.

15. *Остойчивость судна*

(*a*) Практическое знание и умение пользоваться таблицами остойчивости, дифферентовки и напряжений, диаграммами и счетными устройствами для расчета напряжений;

(*b*) Знание основных действий, предпринимаемых в случае частичной потери плавучести.

16. *Английский язык.* Достаточное знание английского языка, позволяющее вахтенному помощнику капитана пользоваться картами и другими морскими пособиями, понимать метеорологическую информацию и сообщения о безопасности судов и их эксплуатации, а также умение ясно выражать свои мысли при связи с другими судами или берегом, Умение понимать и использовать Стандартный морской словарь ИМКО.

17. *Устройство судна.* Общее знание основных структурных узлов судна и наименования его различных частей.

18. *Обработка и укладка грузов.* Знание методов безопасной обработки и укладки грузов и влияния этих факторов на безопасность судна.

19. *Медицинская помощь.* Практическое применение медицинских справочников и рекомендаций, передаваемых по радио, включая умение принимать на этой основе действенные меры при несчастных случаях или заболеваниях, типичных для судовых условий.

20. *Поиск и спасание.* Знание руководства ИМКО для торгового судна по поиску и спасанию (МЕРСАР).

21. *Предотвращение загрязнения морской среды.* Знание мер предосторожности, подлежащих соблюдению для предотвращения загрязнения морской среды.

Правило II/5. Обязательные минимальные требования по поддержанию и совершенствованию знаний и навыков капитанов и вахтенных помощников капитана

1. Каждый дипломированный капитан или вахтенный помощник капитана, служащий на море или собирающийся возвратиться на морскую службу после перерыва, должен, чтобы подтвердить свое соответствие такой службе, через регулярные промежутки времени, не превышающие пяти лет, предоставить Администрации свидетельства:

(*a*) в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;

(*b*) в отношении профессиональной пригодности:

(i) путем подтверждения стажа работы на судне в качестве капитана или вахтенного помощника капитана в течение не менее чем одного года за последние пять лет; или

(ii) путем подтверждения стажа работы, связанной с выполнением обязанностей, соответствующих виду диплома и считающихся равноценными морской службе, предусмотренной в пункте 1(*b*)(i); или

(iii) путем:

— прохождения установленной проверки; или

— успешного окончания одобренных курсов; или

— работы на судне в должности сверхштатного вахтенного помощника капитана (дублера) в течение не менее чем трех месяцев непосредственно перед занятием должности в соответствии с имеющимся дипломом.

2. Администрация должна, по консультации с заинтересованными лицами или организациями, составлять или способствовать составлению программ курсов переподготовки и повышения квалификации (факультативных или обязательных) для капитанов и вахтенных помощников капитана, находящихся на морской службе, и, особенно, для возвращающихся на морскую службу. Администрация должна обеспечить возможность всем указанным лицам пройти подготовку на соответствующих курсах в зависимости от их опыта работы и выполняемых обязанностей. Такие курсы должны быть одобрены Администрацией и учитывать изменения, происшедшие в области

судоходства и внесенные в соответствующие международные правила и рекомендации по вопросам охраны человеческой жизни на море и морской среды.

3. Каждый капитан и вахтенный помощник капитана должен для продолжения работы на морских судах, в отношении которых разработаны специальные международные требования по вопросам подготовки экипажа, успешно пройти соответствующие одобренные курсы подготовки.

4. Администрация должна обеспечить все суда, подлежащие ее юрисдикции, материалами, содержащими последние изменения в международных соглашениях по вопросам охраны человеческой жизни на море и морской среды.

Правило II/6. Обязательные минимальные требования к рядовому составу, несущему ходовую навигационную вахту

1. Минимальные требования к рядовому составу, несущему ходовую навигационную вахту на морском судне валовой вместимостью 200 регистровых тонн и болсе, изложены в пункте 2. Эти требования не являются требованиями к дипломированному матросу I класса*, а также, за исключением случаев, когда это касается судов ограниченных размеров, не являются требованиями, которым должен соответствовать матрос, являющийся единственным рядовым членом ходовой навигационной вахты. Администрация может требовать дополнительной подготовки и квалификации от матроса, являющегося единственным рядовым членом ходовой навигационной вахты.

2. Каждое лицо рядового состава, входящее в состав ходовой навигационной вахты на морском судне валовой вместимостью 200 регистровых тонн и более, должно:

(*a*) быть не моложе 16 лет;

(*b*) отвечать медицинским требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;

(*c*) отвечать требованиям Администрации в отношении:

(i) стажа работы на морском судне, включая период не менее чем шесть месяцев, связанный с выполнением обязанностей на ходовой навигационной вахте; или

(ii) успешного прохождения специальной подготовки либо на берегу либо на судне,включая достаточный период работы на судне, установленный Администрацией и составляющий не менее чем два месяца;

(*d*) иметь практический опыт или подготовку, включающие:

(i) основные принципы пожаротушения, оказания первой помощи, индивидуальные приемы выживания, а также вопросы, касающиеся опасности для здоровья и личной безопасности;

(ii) умение понимать приказы и быть понятым вахтенным помощником капитана по вопросам, связанным с выполнением своих обязанностей;

(iii) умение стоять на руле и выполнять команды, подаваемые на руль, а также достаточное для выполнения своих обязанностей знание гиро- и магнитных компасов;

(iv) умение вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение и докладывать приблизительное направление звукового сигнала, источника света или иного объекта в градусах или румбах;

(v) знакомство с переходом с автоматического управления судном на ручное и наоборот;

* Имеется в виду Конвенция о выдаче матросам свидетельств о квалификации 1946 г. или любые последующие конвенции МОТа.

(vi) умение пользоваться соответствующими системами внутренней связи и аварийной сигнализации;

(vii) знание сигналов бедствия, подаваемых пиротехническими средствами;

(viii) знание своих обязанностей в аварийной обстановке;

(ix) знание судовой терминологии и определений применительно к своим обязанностям.

3. Практический опыт, работа или подготовка, предусмотренные подпунктами 2(*c*) и (*d*), могут достигаться путем выполнения обязанностей, связанных с несением ходовой навигационной вахты, но только в том случае, когда они выполнялись под непосредственным руководством капитана, вахтенного помощника капитана или квалифицированным лицом рядового состава.

4. Администрация обязана обеспечить выдачу установленного документа каждому моряку, который за счет практического опыта или подготовки получает в соответствии с данным Правилом право работать в качестве матроса, входящего в состав ходовой навигационной вахты, или своевременное подтверждение уже имеющегося документа.

5. Администрация может считать, что моряк удовлетворяет требованиям настоящего Правила, если он прослужил в соответствующей должности в составе палубной команды в течение не менее одного года за пять лет, предшествующих вступлению в силу Конвенции для этой Администрации.

Правило II/7. Основные принципы несения вахты в порту

1. Капитан каждого судна, безопасно ошвартованного к причалу или стоящего в нормальной обстановке на якоре в порту, должен организовать несение вахты, достаточной для обеспечения безопасности.

2. При организации такой вахты необходимо принять во внимание положения «Рекомендации по принципам и инструкции для вахтенных помощников капитана, несущих вахту в порту» и «Рекомендации по принципам и инструкции для вахтенных механиков, несущих вахту в порту», принятых Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г.

Правило II/8. Обязательные минимальные требования, предъявляемые к вахте в порту на судах, перевозящих опасные грузы

1. На судне, перевозящем навалочные опасные грузы, включая взрывчатые, легковоспламеняющиеся, ядовитые, вредные для здоровья или загрязняющую окружающую среду, капитан должен обеспечивать несение надежной палубной и машинной вахт, состоящих из находящихся в постоянной готовности лиц командного и рядового состава, даже в тех случаях, когда судно безопасно ошвартовано или находится на якорной стоянке в порту.

2. На судне, перевозящем опасные грузы, иные чем навалочные или наливные, включая взрывчатые, легковоспламеняющиеся, ядовитые, вредные для здоровья или загрязняющие окружающую среду, капитан при организации надежной вахты должен полностью учесть характер, количество, упаковку и способ укладки опасного груза, а также особые условия на борту, на прилегающих акватории и берегу.

3. При организации вахты следует полностью учитывать «Рекомендации по принципам и инструкции для вахтенных помощников капитана, несущих вахту в порту» и «Рекомендации по принципам и инструкции для вахтенных механиков, несущих вахту в порту», принятых Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г.

ГЛАВА III. МАШИННАЯ КОМАНДА

Правило III/1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ НЕСЕНИЯ ХОДОВОЙ МАШИННОЙ ВАХТЫ

1. Для непрерывного обеспечения должного уровня безопасности при несении ходовой машинной вахты Стороны полжны обращать внимание владельцев и операторов судов, капитанов, старших механиков и вахтенного персонала на соблюдение принципов, изложенных в настоящем Правиле.

2. В настоящем Правиле термин «вахта» означает либо группу лиц, несущих службу, либо период ответственности механика, в т.ч., когда его непосредственное присутствие в машинном отделении может и не требоваться.

3. На всех судах должны приниматься во внимание изложенные ниже, но этим не ограничиваемые, основные принципы.

4. *Общее.* (*a*) Старший механик каждого судна обязан, по согласованию с капитаном, обеспечивать надлежащую организацию безопасности ходовой машинной вахты. При определении состава ходовой машинной вахты, в которую могут входить и соответствующие члены рядового состава, должны, в частности, учитываться следующие факторы:

(i) тип судна;

(ii) тип и состояние механизмов;

(iii) особые режимы работы, зависящие от внешних условий, таких как состояние погоды, ледовая обстановка, загрязненные воды, мелководье, аварийная обстановка, ограниченные возможности машины, вызванные повреждениями или загрязнением;

(iv) квалификация и опыт вахты;

(v) безопасность человеческой жизни, судна, груза и порта, а также охрана окружающей среды;

(vi) соблюдение международных, национальных и местных правил;

(vii) обеспечение нормальной эксплуатации судна.

(*b*) Вахтенный механик, находящийся под руководством старшего механика, несет ответственность за работу и проверки, по мере необходимости, всех механизмов и оборудования ему порученных. Вахтенный механик является представителем старшего механика и его основной обязанностью в течение всей вахты является надежная и эффективная работа механизмов, влияющих на безопасность судна, и уход за ними.

(*c*) Старший механик должен, по согласованию с капитаном, заранее определить объем технического снабжения предстоящего рейса, принимая во внимание потребности в топливе, воде, смазочных материалах, химических веществах, деталях разового применения и прочих запасных частях, инструментах, а также любых других необходимых видах снабжения.

5. *Эксплуатация.* (*a*) Вахтенный механик должен обеспечивать порядок несения вахты. Находящийся под его общим руководством рядовой состав ходовой машинной вахты, если такой имеется, обязан способствовать надежной и эффективной работе главной силовой установки и вспомогательного оборудования.

(*b*) В начале ходовой машинной вахты надлежит замерить рабочие параметры и состояние всех механизмов и отметить все механизмы, работающие с нарушениями, механизмы, в которых возможны неисправности, и механизмы, требующие специального обслуживания, а также уже принятые меры. В случае необходимости намечается план дальнейших действий.

(*c*) Вахтенный механик должен обеспечить постоянный контроль за работой главной силовой установки и вспомогательных механизмов, проведение регулярных ос-

мотров помещений машинного отделения и рулевого управления и принятие необходимых мер для устранения любой обнаруженной неисправности.

(*d*) В машинном отделении, где предполагается постоянное присутствие вахты, вахтенный механик должен быть в любое время готов управлять главной силовой установкой, выполняя распоряжения об изменении направления движения или скорости. В тех случаях, когда машинное отделение периодически переходит на безвахтенное обслуживание, вахтенный механик должен быть готов в любой момент прибыть в машинное отделение.

(*e*) Все приказания с мостика должны немедленно выполняться. Изменения направления движения или скорости главной силовой установки должны регистрироваться, за исключением тех случаев, когда Администрация считает, что для судна определенных размеров или характеристик такая регистрация нецелесообразна. Вахтенный механик должен обеспечивать наличие членов вахты у поста управления главной силовой установкой, если она управляется вручную, во время маневрирования или в положении «приготовиться».

(*f*) Вахтенному механику нельзя поручать и он не может брать на себя никаких обязанностей, мешающих ему обслуживать главную силовую установку и вспомогательное оборудование, Он должен обеспечить постоянное обслуживание главной силовой установки и вспомогательного оборудования до момента смены с вахты.

(*g*) Должное внимание следует уделять обслуживанию и уходу за всеми механизмами, включая механические, эллектрические, гидравлические и пневматические системы, приборы управления ими и устройства их защиты, системы бытового обслуживания и учет расхода запасов и запасных частей.

(*h*) Старший механик должен обеспечить, чтобы вахтенный механик имел всю информацию по вопросам профилактического ремонта, исправлению повреждений или ремонтных работ, подлежащих выполнению во время вахты. Вахтенный механик несет ответственность за отключение, переключение и регулировку всех используемых механизмов, находящихся в его ведении. О всех проводимых работах должны быть сделаны соответствующие записи.

(*i*) Перед сдачей вахты вахтенный механик должен соответствующим образом зафиксировать все события, относящиеся к главной силовой установке и к вспомогательному оборудованию.

(*j*) Для предотвращения опасности для судна или его экипажа, вахтенный механик должен немедленно докладывать на мостик о случаях пожара, о действиях в машинном отделении, могущих вызвать уменьшение скорости судна, о неизбежных выходе из строя рулевого управления или остановке судовых двигателей, об изменениях в подаче электроэнергии или об иных случаях, угрожающих безопасности. В тех случаях, когда это возможно, уведомление должно поступать на мостик до изменений в машинном отделении с тем, чтобы предоставить вахте на мостике максимальное время для принятия всех мер по избежанию возможной аварии.

(*k*) Когда главная силовая установка находится в состоянии готовности, вахтенный механик должен обеспечить немедленную готовность к действию всех механизмов и оборудования, которые могут потребоваться для совершения маневров, и достаточный резерв электроэнергии для подачи на рулевое управление и другие системы.

6. *Требования по несению вахты.* (*a*) Каждый вахтенный должен знать свои обязанности по несению вахты. Кроме того, каждый вахтенный обязан:

(i) уметь пользоваться соответствующими системами внутрисудовой связи;

(ii) знать аварийные выходы из машинного отделения;

(iii) знать аварийные сигналы, используемые в машинном отделении и уметь различать их, особенно при подаче сигнала о включении углекислотной станции;

(iv) знать расположение и уметь пользоваться противопожарным оборудованием в машинном отделении.

(*b*) Состав ходовой машинной вахты должен всегда, как в ручном, так и в автоматическом режиме, быть достаточным для обеспечения надежной работы всех механизмов, влияющих на эксплуатацию судна, и соответствовать преобладающей обстановке и условиям. Для достижения этой цели следует, в частности, принимать во внимание следующее:

(i) эффективное непрерывное наблюдение за работой всех механизмов, влияющих на надежную эксплуатацию судна;

(ii) состояние и надежность любой дистанционно управляемой главной силовой установки и рулевого оборудования, а также приборов управления ими, расположение этих приборов и порядок перехода на ручное управление в случаях их поломки или аварии;

(iii) расположение и работу стационарных приспособлений и устройств по обнаружению пожара, пожаротушению и локализации огня;

(iv) использование и эксплуатационное состояние вспомогательного, пускового и аварийного оборудования, влияющего на безопасность плавания, швартовки или постановки в док;

(v) мероприятия, необходимые для поддержания механизмов в рабочем состоянии с целью обеспечения их эффективной работы во всех условиях эксплуатации судна;

(vi) любые другие требования к вахте, которые могут возникнуть в результате особых эксплуатационных обстоятельств.

(*c*) На незащищенной якорной стоянке старший механик должен согласовать с капитаном вопрос о необходимости несения ходовой машинной вахты.

7. *Годность к несению вахты.* Организация несения вахты должна быть такой, чтобы члены вахты не теряли своей работоспособности из-за усталости. Старший механик должен организовать вахту таким образом, чтобы личный состав первой при отходе в рейс и последующих сменяющих вахт, получил достаточный отдых и был пригоден для несения вахты во всех иных отношениях.

8. *Охрана морской среды.* Весь командный и рядовой состав машинного отделения должен четко представлять себе серьезные последствия как эксплуатационного, так и аварийного загрязнения морской среды и предпринимать все возможные меры предосорожности для предотвращения подобного загрязнения, особенно в тех случаях, где это предусмотрено соответствующими международными и портовыми правилами.

Правило III/2. Обязательные минимальные требования для дипломирования старших и вторых механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 квт и более

1. Каждый старший и второй механик морского судна с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 квт и более должен иметь соответствующий диплом.

2. Каждый кандидат на получение диплома должен:

(*a*) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;

(*b*) отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированному вахтенному механику, и

(i) для получения диплома второго механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев в должности помощника механика или механика;

(ii) для получения диплома старшего механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 36 месяцев, из которых не менее 12 месяцев — механиком на руководящей должности при наличии диплома второго механика;

(*c*) пройти одобренный курс практической противопожарной подготовки;

(*d*) сдать соответствуюий экзамен, отвечающий требованиям Администрации. В экзаменационные вопросы следует включать материал, изложенный в Дополнении к данному Правилу, однако Администрации предоставляется право изменять экзаменационные требования для механиков судов с силовой установкой ограниченной пропульсивной мощности и совершающих прибрежное плавание, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

3. Подготовка для приобретения необходимых теоретических знаний и практических навыков должна учитывать соответствующие международные правила и рекомендации.

4. Уровень требований к знаниям, указанным в различных разделах Дополнения, может меняться в зависимости от того, выдается ли диплом старшего или второго механика.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРАВИЛУ III/2. МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ДИПЛОМОВ СТАРШЕГО И ВТОРОГО МЕХАНИКОВ СУДОВ С ГЛАВНОЙ СИЛОВОЙ УСТАНОВКОЙ ПРОПУЛЬСИВНОЙ МОЩНОСТЬЮ 3000 КВТ И БОЛЕЕ

1. Ниже приводится программа экзаменационных требований, предъявляемых для проведения экзамена к кандидатам на получение дипломов старшего или второго механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 квт и более. Принимая во внимание тот факт, что второй механик должен быть в любой момент готов принять на себя ответственность старшего механика, экзамены по указанным ниже вопросам должны выявить способность кандидатов усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасной эксплуатации судовых механизмов.

2. Что же касается пункта 4(*a*), приведенного ниже, то Администрация может не предъявлять требования к знаниям в отношении тех силовых установок, которые не указаны в выдаваемом дипломе. Такой диплом не действителен для работы на судах с силовыми установками, знание которых опущено из экзаменационных требований, до тех пор, пока механик не подтвердит свою компетентность в этих вопросах в соответствии с требованиями Администрации. Все ограничения должны быть отражены в дипломе.

3. Каждый кандидат должен обладать знаниями следующих дисциплин:

(*a*) термодинамика и теплопередача;

(*b*) механика и гидродинамика;

(*c*) принципы работы судовых установок (дизеля, паровых и газовых турбин) и рефрижераторных установок;

(*d*) физические и химические свойства топлива и смазочных материалов;

(*e*) технология материалов;

(*f*) физико-химическая природа возгорания и огнегасящие агенты;

(*g*) морская электротехника, электронное и электрическое оборудование;

(*h*) основы автоматизации, контрольно-измерительные системы и системы управления;

(*i*) теория устройства судна, включая борьбу за живучесть.

4. Каждый кандидат должен обладать, по крайней мере, достаточными практическими навыками по:

(*a*) эксплуатации и обслуживанию:
  (i) судовых дизелей;
  (ii) судовых паросиловых установок;
  (iii) судовых газовых турбин;

(*b*) эксплуатации и обслуживанию вспомогательных механизмов, включая системы насосов и трубопроводов, вспомогательную котельную установку и рулевое устройство;

(*c*) эксплуатации, проверке и обслуживанию электрического оборудования и приборов управления;

(*d*) эксплуатации и обслуживанию грузовых и палубных механизмов;

(*e*) обнаружению неисправной работы механизмов, локализации неисправных узлов и предотвращению крупных повреждений;

(*f*) организации грамотного обслуживания и ремонта;

(*g*) методам и средствам предотвращения, обнаружения и тушения пожаров;

(*h*) методам и средствам предотвращения загрязнения окружающей среды с судов;

(*i*) правилам предотвращения загрязнения морской среды;

(*j*) предупреждению воздействия загрязненной морской среды на остальную окружающую среду;

(*k*) оказанию первой помощи при травмах, типичных для машинного отделения, и использованию соответствующих средств;

(*l*) использованию спасательных средств и знанию их назначения;

(*m*) методам борьбы за живучесть;

(*n*) технике безопасности.

5. Каждый кандидат должен обладать знаниями в области морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той степени, в какой они связаны с обязанностями персонала машинного отделения, особенно в отношении безопасности судоходства и охраны морской среды. Объем знаний по национальному морскому законодательству определяется Администрацией, однако он должен включать национальные правила, принятые во исполнение международных соглашений и конвенций.

6. Каждый кандидат должен уметь руководить личным составом, организовывать его работу и подготовку.

Правило III/3. Обязательные минимальные требования для дипломирования старших и вторых механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью от 750 до 3000 квт

1. Каждый старший и второй механик морского судна с главной силовой установкой пропульсивной мощностью от 750 до 3000 квт должен иметь соответствующий диплом.

2. Каждый кандидат на получение диплома должен:

(*a*) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения и слуха;

(*b*) отвечать требованиям, предъявляемым к дипломированному вахтенному механику, и
  (i) для получения диплома второго механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев в должности помощника механика или механика;

(ii) для получения диплома старшего механика иметь одобренный стаж работы на судне не менее 24 месяцев, из которых не менее 12 месяцев при наличии диплома второго механика;

(iii) пройти одобренный курс практической противопожарной подготовки;

(iv) сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации. В экзаменационные вопросы следует включать материал, изложенный в Дополнении к данному Правилу, однако Администрации предоставляется право изменять экзаменационные требования для механиков судов, совершающих прибрежное плавание, принимая во внимание типы автоматического и дистационного управления этих судов и безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

3. Подготовка для получения необходимых теоретических знаний и практических навыков должна учитывать соответствующие международные правила и рекомендации.

4. Уровень требований к знаниям, указанным в различных разделах Дополнения, может меняться в зависимости от того, выдается ли диплом старшего или второго механика.

5. Каждый механик, получивший диплом второго механика судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 квт и более, может работать в должности старшего механика судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью менее 3000 квт при условии, что он имеет одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев механиком на руководящей должности.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРАВИЛУ III/3. МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ДИПЛОМОВ СТАРШЕГО И ВТОРОГО МЕХАНИКОВ СУДОВ С ГЛАВНОЙ СИЛОВОЙ УСТАНОВКОЙ ПРОПУЛЬСИВНОЙ МОЩНОСТЬЮ ОТ 750 ДО 3000 КВТ

1. Ниже приводится программа экзаменационных требований, предъявляемых к кандидатам на получение дипломов старшего и второго механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью от 750 до 3000 квт. Принимая во внимание тот факт, что второй механик должен быть в любой момент готов принять на себя ответственность старшего механика, экзамены по указанным ниже вопросам должны выявить способность кандидатов усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасной эксплуатации судовых механизмов.

2. Что же касается пунктов 3(*d*) и 4 (*a*), приведенных ниже, то Администрация может не предъявлять требования к знаниям в отношении тех силовых установок, которые не указаны в выдаваемом дипломе. Такой диплом не действителен для работы на судах с силовыми установками, знание которых опущено из экзаменационных требований, до тех пор, пока механик не подтвердит свою компетентность в этих вопросах в соответствии с требованиями Администрации. Все ограничения должны быть отражены в дипломе.

3. Каждый кандидат должен обладать знаниями достаточными элементарными теоретическими знаниями для понимания основ указанных ниже дисциплин:

(*a*) процессы сгорания;

(*b*) теплопередача;

(*c*) механика и гидродинамика;

(*d*) (i) судовые дизели;

(ii) судовые паросиловые установки;

(iii) судовые газовые турбины;

(*e*) системы рулевого устройства;

(*f*) свойства топлива и смазочных материалов;
(*g*) технология материалов;
(*h*) огнегасящие агенты;
(*i*) судовое электрооборудование;
(*j*) автоматизация, контрольно-измерительные системы и системы управления;
(*k*) устройство судна, включая борьбу за живучесть;
(*l*) вспомогательные системы.

4. Каждый кандидат должен обладать, по крайней мере, достаточными практическими навыками по:

(*a*) эксплуатации и обслуживанию:
(i) судовых дизелей;
(ii) судовых паросиловых установок;
(iii) судовых газовых турбин;
(*b*) эксплуатации и обслуживанию вспомогательных механизмов, включая рулевое устройство;
(*c*) эксплуатации, проверке и обслуживанию электрического оборудования и приборов управления;
(*d*) эксплуатации и обслуживанию грузовых и палубных механизмов;
(*e*) обнаружению неисправной работы механизмов, локализации неисправных узлов и предотвращению крупных повреждений;
(*f*) организации грамотного обслуживания и ремонта;
(*g*) методам и средствам предотвращения, обнаружения и тушения пожаров;
(*h*) соблюдению правил, касающихся загрязнения морской среды, а также методов и средств предотвращения такого загрязнения;
(*i*) оказанию первой помощи при травмах, типичных для машинного отделения, и использованию соответствующих средств;
(*j*) использованию спасательных средств и знанию их назначения;
(*k*) методам борьбы за живучесть, обращая особое внимание на меры, предпринимаемые в случае поступления воды в машинное отделение;
(*l*) технике безопасности.

5. Каждый кандидат должен обладать знаниями в области морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той степени, в какой они связаны с обязанностями персонала машинного отделения, особенно в отношении безопасности судоходства и охраны морской среды. Объем знаний по национальному морскому законодательству определяется Администрацией, однако он должен включать национальные правила, принятые во исполнение международных соглашений и конвенций.

6. Каждый кандидат должен уметь руководить личным составом, организовывать его работу и подготовку.

Правило III/4. Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенного механика судов с традиционно обслуживаемым или периодически необслуживаемым машинным отделением

1. Каждый вахтенный механик судна с традиционно обслуживаемым или периодически необслуживаемым машинным отделением и с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 750 квт и более, должен иметь соответствующий диплом.

2. Каждый кандидат на получение диплома должен:

(*a*) быть не моложе 18 лет;

(*b*) отвечать требованиям Администрации в отношении здоровья, особенно зрения и слуха;

(*c*) пройти не менее, чем трехлетний курс одобренного обучения или подготовки, связанный с выполнением обязанностей судового механика;

(*d*) иметь одобренный стаж работы на судне, который может быть включен в трехлетний период, указанный в подпункте (c);

(*e*) отвечать требованиям Администрации в отношении теоретических знаний и практических навыков эксплуатации и обслуживания судовых механизмов в объеме обязанностей механика;

(*f*) пройти одобренный курс практической противопожарной подготовки;

(*g*) знать технику безопасности.

Администрации предоставляется право изменять требования, изложенные в подпунктах (*c*) и (*d*), для механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью менее 3000 квт и совершающих прибрежное плавание, принимая во внимание безопасность других судов, которые могут плавать в тех же водах.

3. Каждый кандидат должен быть знаком с эксплуатацией и обслуживанием главных и вспомогательных механизмов, включая требования различных инструкций, и знать, по крайней мере, следующие специальные вопросы:

(*a*) *Несение вахты*

(i) обязанности при заступлении на вахту;

(ii) обычные обязанности при несении вахты;

(iii) ведение машинного журнала и понимание его записей;

(iv) обязанности при сдаче вахты.

(*b*) *Главная силовая установка и вспомогательные механизмы*

(i) участие в подготовке к работе главной силовой установки и вспомогательных механизмов;

(ii) эксплуатация паровых котлов, включая систему сжигания топлива;

(iii) способы проверки уровня воды в котлах и необходимые действия при нарушении нормального уровня;

(iv) обнаружение типичных неисправностей механизмов и установок в машинном и котельном отделениях и меры по предотвращению поломок.

(*c*) *Насосные системы*

(i) обычные обязанности при эксплуатации насосных систем;

(ii) эксплуатация льяльной, балластной и грузовой насосных систем.

(*d*) *Электроэнергетическая установка.* Подготовка, пуск, соединение и переключение преобразователей и генераторов.

(*e*) *Обеспечение безопасности и действия в аварийной обстановке*

(i) меры предосторожности, соблюдаемые во время несения вахты, и неотложные действия в случае возникновения пожара или аварии, особенно в отношении топливных систем;

(ii) надежная защита электрических и иных типов установок и оборудования, необходимая до выдачи личному составу рзрешения их обслуживать.

(*f*) *Меры по предотвращению загрязнения.* Меры по предотвращению загрязнения морской среды нефтепродуктами, остатками груза, сточными водами, дымом и другими загрязнителями. Использования оборудования, предотвращающего загрязнение, включая сепарторы нефтеводяной смеси, отстойные танки и установку по очистке сточных вод.

(*g*) *Оказание первой помощи.* Оказание первой помощи при травмах, типичных для машинного отделения.

4. В тех случаях, когда судно не оборудовано паровыми котлами, Администрации предоставляется право исключить требования, предусмотренные пунктами 3(*b*)(ii) и (iii). Диплом, выданный с соответствующим ограничением, не действителсн для работы на судах, оборудованных паровыми котлами, до тех пор, пока механик не подтвердит свою компетентность в этих вопросах в соответствии с требованиями Администрации. Все ограничения должны быть отражены в дипломе.

5. Подготовка для получения Теоретических знаний и практических навыков должна учитывать соответствующие международные правила и рекомендации.

Правило III/5. Обязательные минимальные требования по поддержанию и совершенствованию должного уровня уровня знаний и навыков

1. Каждый дипломированный механик, служащий на море или собирающийся возвратиться на морскую службу после перерыва, должен, чтобы подтвердить свое соответствие такой службе, через регулярные промежутки времени, не превышающие 5 лет, представлять Администрации свидетельства:

(*a*) в отношении состояния здоровья, включая зрение и слух;

(*b*) в отношении профессиональной пригодности:

(i) путем подтверждения стажа работы на судне в качестве механика не менее, чем одного года за последние пять лет; или

(ii) путем подтверждения стажа работы, связанной с выполнением обязанностей, соответствующих виду диплома и считающихся равноценными морской службе, предусмотренной в пункте 1(*b*)(i); или

(iii) путем:

— прохождения установленной проверки; или

— успешного окончания одобренных курсов; или

— работы на судне в должности сверхштатного механика (дублера) или в должности ниже указанной в его дипломе, в течение не менее, чем трех месяцев непосредственно перед занятием должности в соответствии с имеющимся дипломом.

2. Курс или курсы, указанные в пункте 1(*b*)(iii), должны учитывать изменения, внесенные в соответствующие международные правила и рекомендации по вопросам охраны человеческой жизни на море и морской среды.

3. Администрация должна обеспечить все суда, подлежащие ее юрисдикции, материалами, содержащими последние изменения в международых соглашениях по вопросам охраны человеческой жизни на море и морской среды.

Правило III/6. Обязательные минимальные требования к рядовому составу машинной вахты

1. Минимальные требования к рядовому составу машинной вахты указаны в пункте 2. Эти требования не касаются:

(*a*) членов рядового состава, исполняющих обязанности помощника вахтенного механика*;

(*b*) учеников;

* Имеется в виду Резолюция 9 — «Рекомендация по минимальным требованиям к членам рядового состава, исполняющим обязанности помощника вахтенного механика», принятая Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г.

(*c*) членов рядового состава, обязанности которых во время вахты не требуют профессиональных навыков.

2. Каждый член рядового состава машинной вахты должен:

(*a*) быть не моложе 16 лет;

(*b*) отвечать требованиям Администрации в отношении здоровья, особенно зрения и слуха;

(*c*) отвечать требованиям Администрации в отношении:

(i) практического опыта или подготовки по пожаротушению, основам оказания первой помощи, индивидуальным приемам выживания, а также по вопросам, касающимся опасности для здоровья и личной безопасности;

(ii) умения понимать приказания и быть понятым по вопросам, связанным с выполнением своих обязанностей;

(*d*) отвечать требованиям Администрации в отношении:

(i) опыта работы на берегу, соответствующего его судовым обязанностям, и достаточного стажа работы на судне; или

(ii) прохождения специальной подготовки, либо на берегу, либо на судне, включая одобренный стаж работы на судне; или

(iii) одобренного стажа работы на судне не менее, чем шесть месяцев.

3. Каждый такой член рядового состава должен знать:

(*a*) порядок несения вахты в машинном отделении и порядок выполнения своих обязанностей по вахте;

(*b*) правила техники безопасности, связанные с работой в машинном отделении;

(*c*) терминологию, применяемую в машинном отделении, и названия мехнизмов и оборудования, связанных с выполнением его обязанностей;

(*d*) основные действия, связанные с охраной окружающей среды.

4. Каждый член рядового состава, несущий вахту в котельном помещении, должен знать правила эксплуатации котлов и уметь поддерживать нужный уровень воды и давления пара.

5. Каждый член рядового состава, несущий машинную вахту, должен знать свои обязанности по вахте в машинном отделении того судна, на котором он работает. Особенно это касается следующего:

(*a*) умения пользоваться соответствующими системами внутрисудовой связи;

(*b*) знания запасных и аварийных выходов из машинногио отделения;

(*c*) знания аварийных сигналов и умения различать их, особенно при подаче сигнала о включении углекислотной станции;

(*d*) знания расположения и умения пользоваться противопожарным оборудованием в машинном отделении.

6. Моряк может считаться отвечающим требованиям Администрации в соответствии с этим Правилом, если он проработал в соответствующей должности в машинном отделении не менее одного года из последних пяти лет, предшествовавших вступлению в силу Конвенции для этой Администрации.

ГЛАВА IV. РАДИОТЕХНИЧЕСКАЯ СЛУЖБА. НЕСЕНИЕ РАДИОВАХТЫ И ОБСЛУЖИВАНИЕ РАДИООБОРУДОВАНИЯ

Пояснение. Обязательные требования, касающиеся несения радиовахты, изложены в Регламенте радиосвязи, а требования в отношении несения радиовахты по обеспечению безопасности и в отношении обслуживания изложены в Международной кон-

венции по охране человеческой жизни на море и в Регламенте радиосвязи, причем, следует учитывать возможные поправки к обоим документам и время их вступления в силу. Следует учитывать также соответствующие Резолюции, принятые Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г.

Правило IV/1. Обязательные минимальные требования для дипломирования радиоспециалистов

1. Каждый радиоспециалист, отвечающий за несение радиовахты на судне или несущий ее, должен обладать соответствующим дипломом или дипломами, выдаваемыми или признаваемыми Администрацией в соответствии с положениями Регламента радиосвязи, и иметь достаточный стаж работы по специальности.

2. Кроме этого радиоспециалист должен:

(*a*) быть не моложе 18 лет;

(*b*) Отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения, слуха и речи;

(*c*) отвечать требованиям Дополнения к настоящему Правилу.

3. Каждый кандидат на получение диплома должен сдать экзамен или экзамены в соответствии с требованиями Администрации.

4. Уровень знаний кандидата на получение диплома должен быть достаточным для эффективного и надежного выполнения им обязанностей радиоспециалиста. При определении соответствующего уровня знаний и объема подготовки, необходимой для приобретения таких знаний и практических навыков, Администрация должна учитывать требования Регламента радиосвязи и Дополнения к настоящему Правилу. Администрация должна также учитывать соответствующие Резолюции, принятые Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г. и соответствующие рекомендации ИМКО.

Дополнение к правилу IV/1. Минимальные дополнительные знания и практические навыки необходимые радиоспециалистам

В дополнение к требованиям для получения диплома, предусмотренного Регламентом радиосвязи, радиоспециалист должен иметь знания и получить практическую подготовку в следующем:

(*a*) обеспечение радиосвязи в аварийной обстановке, включая:

(i) оставление судна;

(ii) пожар на судне;

(iii) частичный или полный выход из строя судовой радиостанции;

(*b*) эксплуатация спасательных шлюпок, спасательных плотов и иных плавучих средств и их оборудования, особенно в части переносных и стационарных радиостанций на спасательных шлюпках и аварийных радиобуев;

(*c*) способы выживания на море;

(*d*) оказание первой помощи;

(*e*) предотвращение пожара и пожаротушение, обращая особое внимание на средства радиосвязи;

(*f*) предупредительные меры по обеспечению безопасности судна и экипажа в связи с опасностями, возникающими при использовании радиооборудования, включая электрические, радиационные, химические и механические опасности;

(*g*) применение Руководства ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР), обращая особое внимание на радиосвязь;

(*h*) системы регистрации местоположения судов и соответствующие действия;

(*i*) применение Международного свода сигналов и Стандартного морского словаря ИМКО;

(*j*) организация и порядок оказания медицинской помощи по радио.

Правило IV/2. Обязательные минимальные требования по поддержанию и совершенствованию должного уровня знаний и навыков радиоспециалистов

1. Каждый дипломированный радиоспециалист должен, чтобы подтвердить свое соответствие морской службе, представить Администрации свидетельства:

(*a*) в отношении состояния здоровья, особенно зрения, слуха и речи, которые должны представляться через регулярные промежутки времени, не превышающие 5 лет; и

(*b*) в отношении профессиональной пригодности:

(i) путем подтверждения стажа работы в должности радиоспециалиста без перерыва, который превышает пять лет;

(ii) в случае такового перерыва путем прохождения установленной проверки или успешного окончания одобренных курсов на судне или на берегу, учитывающих вопросы охраны человеческой жизни на море, использование современного радиооборудования и, возможно, радионавигационного оборудования.

2. Если на судах, имеющих право плавания под флагом Администрации, вводится новый порядок или методы работы или устанавливается новое оборудование, то Администрация может потребовать от радиоспециалистов сдачи одобренного дополнительного экзамена или прохождения соответствующих курсов либо на берегу, либо на судне, обращая при этом особое внимание на обязанности по обеспечению безопасности.

3. Каждый радиоспециалист должен для продолжения работы на морских судах, в отношении которых разработаны специальные международные требования по вопросам подготовки экипажа, успешно пройти соответствующие одобренные курсы подготовки или сдать экзамен, охватывающие соответствующие международные правила и рекомендации.

4. Администрация должна обеспечить все суда, подлежащие ее юрисдикции, материалами, содержащими последние изменения, касающиеся радиосвязи и охрны человеческой жизни на море.

5. Администрация должна, по консультации с заинтересованными сторонами, составлять или способствовать составлению программ курсов переподготовки и повышения квалификации (факультативных или обязательных, на судне или на берегу) для радиоспециалистов, работающих на судах, и особенно для лиц, возвращающихся на морскую спужбу. Курс или курсы должны учитывать вопросы, непосредственно связанные с выполнением обязанностей радиоспециалиста, изменения в осуществлении радиосвязи на судах и соответствующие правила и рекомендации*, касающиеся охраны человеческой жизни на море.

Правило IV/3. Обязательные минимальные требования для дипломирования оператора-радиотелефониста

1. Каждый оператор-радиотелефонист, отвечающий за несение радиовахты на судне или несущий ее, должны обладать соответствующим дипломом или дипломами, выдаваемыми или признаваемыми Администрацией в соответствии с положениями Регламента радиосвязи.

* Включая любые рекомендации ИМКО, касающиеся развития системы передачи сообщений о бедствии на море.

2. Кроме этого, оператор-радиотелефонист на судне, где в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море предусмотрен радиотелефон, должен:

(*a*) быть не моложе 18 лет;

(*b*) Отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья, особенно зрения, слуха и речи;

(*c*) отвечать требованиям Дополнения к настоящему Правилу.

3. Каждый кандидат на получение диплома должен сдать экзамен или экзамены в соответствии с требованиями Администрации.

4. Уровень знаний кандидата на получение диплома должен быть достаточным для эффективного и надежного выполнения им обязанностей оператора-радиотелефониста. При определении соответствующего уровня знаний и объема подготовки, необходимой для приобретения таких знаний и практических навыков, Администрация должна учитывать требования Регламента радиосвязи и Дополнения к настоящему Правилу. Администрация должна также учитывать соответствующие резолюции, принятые Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г. и соответствующие рекомендации ИМКО.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРАВИЛУ IV/3. МИНИМАЛЬНЫЕ ДОПОЛНЕНИТЕЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ И ПРАКТИЧЕСКИЕ НАВЫКИ, НЕОБХОДИМЫЕ ОПЕРАТОРУ-РАДИОТЕЛЕФОНИСТУ

В дополнение к требованиям для получения диплома, предусмотренного Регламентом радиосвязи, оператор-радиотелефонист должен иметь знания и получить практическую подготовку в следующем:

(*a*) обеспечение радиосвязи в аварийной обстановке, включая:

(i) оставление судна;

(ii) пожар на судне;

(iii) частичный или полный выход из строя судовой радиостанции;

(*b*) эксплуатация спасательных шлюпок, спасательных плотов и иных плавучих средств и их оборудования, особенно в части переносных и стационарных радиостанций на спасательных шлюпках и аварийных радиобуев;

(*c*) способы выживания на море;

(*d*) оказание первой помощи;

(*e*) предотвращение пожаров и пожаротушение, обращая особое внимание на средства радиосвязи;

(*f*) предупредительные меры по обеспечению безопасности судна и экипажа в связи с опасностями, возникающими при использовании радио-оборудования, включая электрические, радиационные, химические и механические опасности;

(*g*) применение Руководства ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР), обращая особое внимание на радиосвязь;

(*h*) системы регистрации местоположения судов и соответствующие действия;

(*i*) применение Меджународного свода сигналов и Стандартного морского словаря ИМКО;

(*j*) организация и порядок оказания медицинской помощи по радио.

ГЛАВА V. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ТАНКЕРОВ

Правило V/1. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ И КВАЛИФИКАЦИИ КАПИТАНОВ, ЛИЦ КОМАНДНОГО И РЯДОВОГО СОСТАВА НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ

1. Лица командного и рядового состава, которым предстоит выполнять особые обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств нефтяных танкеров, и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей на нефтяных танкерах в качестве членов экипажа, до того, как приступить к выполнению таких обязанностей, должны пройти на берегу соответствующую противопожарную подготовку и:

(*a*) в течение определенного срока пройти стажировку на судне для приобретения надежных навыков по безопасной эксплуатации; или

(*b*) пройти одобренные курсы для работы на нефтяных танкерах, которые охватывают основные правила безопасности и меры предосторожности, предотвращающие загрязнение, и порядок соблюдения таких правил и мер, устройство различных типов нефтяных танкеров, виды грузов, их опасные свойства, грузовые устройства, общий порядок грузовых операций и терминологию, связанную с нефтяными танкерами.

2. Капитаны, старшие механики, старшие помощники капитана, вторые механики и иные лица, если они есть, которые несут непосредственную ответственность за погрузку, выгрузку, меры предосторожности во время перевозки груза и обращение с ним, дополнительно к положениям пункта 1 должны:

(*a*) иметь надлежащий опыт, соответствующий их обязанностям на нефтяных танкерах; и

(*b*) пройти курсы подготовки по специальной программе в отношении выполнения обязанностей, которые, в частности, охватывают вопросы безопасности танкеров, меры безопасности и системы пожаротушения, меры предотвращения и контроля загрязнения, практику эксплуатации и обязанности, вытекающие из соответствующих законов и правил.

3. В течение двух лет после вступления в силу настоящей Конвенции для Стороны, можно считать, что моряк отвечает требованиям пункта 2(*b*), если он проработал в соответствующей должности на нефтяном танкере не менее одного года из предшествующих пяти лет.

Правило V/2. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ КАПИТАНОВ, КОМАНДНОГО И РЯДОВОГО СОСТАВА ТАНКЕРОВ-ХИМОВОЗОВ

1. Лица командного и рядового состава, которым предстоит выполнять особые обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств химовозов, и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей, но которые ранее не работали на танкерах-химовозах в качестве членов экипажа, до того, как приступить к выполнению таких обязанностей, должны пройти на берегу соответствующую противопожарную подготовку; и

(*a*) в течение определенного срока пройти стажировку на судне для приобретения надежных навыков по безопасной эксплуатации; или

(*b*) пройти одобренные курсы для работы на танкерах-химовозах, которые охватывают основные правила безопасности и меры предосторожности, предотвращающие загрязнение, и порядок соблюдения таких правил и мер, устройство различных типов танкеров-химовозов, виды грузов, их опасные свойства, грузовые устройства, общий порядок грузовых операций и терминологию, связанную с танкерами-химовозами.

2. Капитаны, старшие помощники капитана, старшие и вторые механики и иные лица, если они есть, которые несут непосредственную ответственность за погрузку,

выгрузку, меры предосторожности во время перевозки груза и обращение с ним, дополнительно к положениям пункта 1 должны:

(*a*) иметь надлежащий опыт, соответствующий их обязанностям на танкерах-химовозах; и

(*b*) пройти курс подготовки по специальной программе в отношении выполнения обязанностей, которые, в частности, охватывают вопросы безопасности танкеров-химовозов, меры безопасности и системы пожаротушения, меры предотвращения и контроля загрязнения, практику эксплуатации и обязанности, вытекающие из соответствующих законов и правил.

3. В течение двух лет после вступления в силу настоящей Конвенции для Стороны, можно считать, что моряк отвечает требованиям пункта 2(*b*), если он проработал в соответствующей должности на танкерах-химовозах не менее одного года из предшествующих пяти лет.

Правило V/3. Обязательные минимальные требования для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава танкеров-газовозов

1. Лица командного и рядового состава, которым предстоит выполнять особые обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств танкеров-газовозов, и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей, но которые ранее не работали на танкерах-газовозах в качестве членов экипажа, до того, как приступить к выполнению таких обязанностей, должны пройти на берегу соответствующую противопожарную подготовку и:

(*a*) в течение определенного срока пройти стажировку на судне для приобретения надлежащих навыков по безопасной эксплуатации; или

(*b*) пройти одобренные курсы для работы на танкерах-газовозах, которые охватывают основные правила безопасности и меры предосторожности, предотвращающие загрязнение, и порядок соблюдения таких правил и мер, устройство различных типов танкеров-газовозов, виды грузов, их опасные свойства, грузовые устройства, общий порядок грузовых операций и терминологию, связанную с танкерами-газовозами.

2. Капитаны, старшие помощники капитанов, старшие и вторые механики и иные лица, если они есть, которые несут непосредственную ответственность за погрузку, выгрузку, меры предосторожности во время перевозки груза и обращение с ним, дополнительно к положениям пункта 1 должны:

(*a*) иметь надлежащий опыт, соответствующий их обязанностям на танкерах-газовозах; и

(*b*) пройти курсы подготовки по специальной программе в отношении выполняемых обязанностей, которые, в частности, охватывают вопросы безопасности танкеров-газовозов, меры безопасности и системы пожаротушения, меры предотвращения и контроля загрязнения, практику эксплуатации и обязанности, вытекающие из соответствующих законов и правил.

3. В течение двух лет после вступления в силу настоящей Конвенции для Стороны, можно считать, что моряк отвечает требованиям пункта 2(*b*), если он проработал в соответствующей должности на танкере-газовозе не менее одного года из предшествующих пяти лет.

ГЛАВА VI. СПЕЦИАЛИСТЫ ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ ШЛЮПКАМ И ПЛОТАМ

Правило VI/1. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ДИПЛОМИРОВАНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ ШЛЮПКАМ И ПЛОТАМ

Для получения диплома специалиста по спасательным шлюпкам и плотам каждый моряк должен:

(*a*) быть не моложе 17 с половиной лет;

(*b*) отвечать требованиям Администрации в отношении состояния здоровья;

(*c*) иметь одобренный стаж работы на судне продолжительностью не менее 12 месяцев либо пройти одобренный курс подготовки и иметь одобренный стаж работы на судне продолжительностью не менее 9 месяцев;

(*d*) доказать Администрации, путем сдачи экзаменов либо путем прохождения проверки во время учебы на одобренных курсах подготовки, что он знает содержание Дополнения к настоящему Правилу;

(*e*) доказать Администрации, путем сдачи экзамена либо путем прохождения регулярной проверки во время учебы на одобренных курсах подготовки, что он умеет:

(i) правильно надевать спасательный жилет, прыгать в воду с высоты; подниматься в спасательном жилете на спасательное средство из воды;

(ii) будучи в спасательном жилете возвратить перевернутый спасательный плот в нормальное положение;

(iii) понимать маркировку на спасательных шлюпках и плотах относительно количества людей, на которое они рассчитаны;

(iv) правильно подавать команды по спуску и занятию мест в спасательных шлюпках и плотах, отходить от судна, управлять спасательными шлюпками и плотами и оставлять их;

(v) подготовить и благополучно спустить на воду спасательную шлюпку или плот и быстро отойти от борта судна;

(vi) оказать помощь получившим телесное повреждение во время и после оставления судна;

(vii) грести и управлять спасательными шлюпками и плотами, устанавливать мачту, ставить паруса, управлять шлюпкой под парусом и вести ее по компасу;

(viii) пользоваться сигнальной техникой, включая пиротехнические средства;

(ix) пользоваться переносной радиоаппаратурой для спасательных шлюпок и плотов.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРАВИЛУ VI/1. МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ, ТРЕБУЕМЫЕ ДЛЯ ДИПЛОМИРОВАНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ ШЛЮПКАМ И ПЛОТАМ

1. Типы возможных аварийных ситуаций: столкновение, пожар, гибель судна.

2. Принципы выживания, включая:

(*a*) значение подготовки и учений;

(*b*) необходимость быть в состоянии готовности к любой аварийной ситуации;

(*c*) действия при вызове к месту нахождения спасательных шлюпок и плотов;

(*d*) действия по команде «оставить судно»;

(*e*) действия при нахождении в воде;

(*f*) действия на борту спасательных шлюпок и плотов;

(*g*) основные опасности для спасающихся.

3. Личные обязанности каждого члена экипажа согласно расписанию по тревогам, включая знание различия сигналов шлюпочной и пожарной тревоги.

4. Типы судового штатного спасательного снабжения.

5. Конструкция и оборудование спасательных шлюпок и плотов и предметы их снабжения.

6. Характеристики и приспособления спасательных шлюпок и плотов.

7. Различные типы устройств для спуска спасательных шлюпок и плотов.

8. Приемы спуска спасательных шлюпок и плотов во время волнения.

9. Действия после оставления судна.

10. Управление спасательными шлюпками и плотами в штормовую погоду.

11. Использование фалиня, морского плавучего якоря и прочих предметов снабжения.

12. Рационы пищи и питьевой воды в спасательных шлюпках и плотах.

13. Приемы спасания при помощи вертолетов.

14. Применение аптечки первой медицинской помощи и приемы приведения в сознание.

15. Радиоаппаратура спасательных средств, включая аварийные радиобуи.

16. Эффект переохлаждения и средства его предупреждения, использование защитных одеял и одежды.

17. Приемы пуска и эксплуатации двигателя и его вспомогательных устройств спасательных шлюпок и плотов, с использованием предусмотренного огнетушителя.

18. Использование аварийных шлюпок и моторных спасательных шлюпок для сбора спасательных плотов и подбирание спасшихся людей и людей, оказавшихся за бортом.

19. Приемы выбрасывания спасательных шлюпок и плотов на берег.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИЮ МОРЯКОВ 1978 ГОДА[1]

1. Во исполнение Резолюции A.248(VII), принятой Ассамблеей Межправительственной морской консультативной организации 15 октября 1971 года, Организация созвала Международную конференцию по подготовке и дипломированию моряков, которая была проведена в Лондоне с 14 июня по 7 июля 1978 года. Конференция была созвана в сотрудничестве с Международной организацией труда.

2. По приглашению Межправительственной морской консультативной организации следующие государства были представлены на Конференции делегациями:

Австралия
Алжир
Ангола
Аргентина
Бангладеш
Бахрейн
Бельгия
Берег Слоновой Кости
Бразилия
Ватикан
Гана
Германская Демократическая Республика
Гренада
Греция
Дания
Демократический Йемен
Египет
Израиль
Индия
Индонезия
Ирак
Ирландия
Испания
Италия
Канада
Катар
Кения
Кипр
Китай
Колумбия
Корейская Республика
Куба
Кувейт
Либерия
Ливийская Арабская Джамахирия
Мадагаскар
Малайзия
Марокко
Мексика
Нигерия
Нидерланды
Новая Зеландия
Норвегия
Объединенная Республика Камерун
Острова Зеленого Мыса
Панама
Перу
Польша
Португалия
Румыния
Саудовская Аравия
Сенегал
Сингапур
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Соединенные Штаты Америки
Сомали
Союз Советских Социалистических Республик
Судан
Таиланд
Тринидад и Тобаго
Уругвай
Федеративная Республика Германии
Филиппины
Финляндия
Франция
Чехословакия
Чили
Швейцария
Швеция
Югославия
Ямайка
Япония

3. Правительство Фиджи было представлено на Конференции наблюдателем.

4. Гонконг — ассоциированный член Международной морской Консультативной организации прислал на Конференцию наблюдателей.

[1] Published for information only. The International Maritime Organization, in a communication dated 5 June 1985, informed the Secretary-General that it did not consider the Final Act of the Conference to be an integral part of the International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978 — Publié pour information seulement. L'Organisation maritime internationale, dans une communication en date du 5 juin 1985, a informé le Secrétaire général qu'elle ne considérait pas l'Acte final de la Conférence comme partie intégrante de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

5. Международная организация труда прислала на Конференцию трехстороннюю делегацию, состоящую из представителей правительств, судовладельцев и моряков. На Конференции была также представлена Программа в области окружающей среды Организации Объединенных Наций.

6. На Конференцию прислали наблюдателей следующие межправительственные организации:

Комиссия Европейских Сообществ
Лига Арабских Стран

7. На Конференцию прислали также наблюдателей следующие неправительственные организации:

Международная палата судоходства (МПС)
Международная федерация судовладельцев (МФС)
Международная конфедерация свободных профсоюзов (МКСП)
Международный комкитет морской радиосвязи (МКМР)
Международный морской форум нефтяных компаний (ОКИМФ)
Международная ассоциация морских лоцманов (МАМЛ)
Международная ассоциация судовладельцев (ИНСА)
Международная организация друзей Земли (ФОЕ)
Международная ассоциация подрядчиков по буровым работам (ИАДК)
Международная ассоциация институтов навигации (МАИН)
Международная федерация ассоциаций капитанов (МФАК)
Международный форум по промышленной разведке и добыче нефти (Р и Д форум)

8. Следующее освободительное движение, признанное Организацией африканского единства/Лигой Арабских Стран, прислало наблюдателей на Конференцию:

Организация освобождения Палестины (ООП)

9. Конференцию открыл г-н Ч.П.Шривастава, Генеральный секретарь Межправительственной морской консультативной организации. От имени Правительства Соединенного Королевства делегатов приветствовал парламентский заместитель государственного секретаря по делам компаний, авиации и судоходства г-н С.Клинтон Дейвис. В своем выступлении он подчеркнул важность Конференции и высказался в поддержку ее целей.

10. Г-н Таге Мадсен, глава делегации Дании, был избран председателем Конференции.

11. Конференцией были избраны следующие десять заместителей председателя:

капитан М.П.Палет (Аргентина)
капитан С.А.Е.Капанема (Бразилия)
г-н У.Мораис (Острова Зеленого Мыса)
капитан Г.Хауссманн (Германская Демократическая Республика)
г-н С.Кугблену (Гана)
д-р С.Д.Салман Алхашим (Ирак)
г-н Е.Херинга (Нидерланды)
Е.П. г-н Фан Ваннамети (Таиланд)
г-н Г.Ф.Колесников (СССР)
г-н Дж.К.Райс-Оксли (Соединенное Королевство)

12. В состав Секретариата Конференции входили:

Генеральный секретарь: г-н Ч.П.Шривастава Генеральный секретарь Организации

Исполнительный секретарь: капитан Г.П.Костылев

Заместитель исполнительного секретаря: капитан В.С.Г.Моррисон

Секретарь пленарных заседаний: г-н де Худе

13. Конференция учредила следующие комитеты:

Организационный комитет

Председатель: г-н Таге Мадсен (Дания) Председатель Конференции

Комитет I

Председатель: г-н И.Вонау (Польша)

Заместитель председателя: Достопочтенный г-н Дж.Ф.Б.Купер (Либерия)

Комитет II

Председатель: капитан П.С.Ванчисвар (Индия)

Заместитель председателя: г-н М.В.Хали (Саудовская Аравия)

Комитет III

Председатель: г-н Т.Ф.Балмер (Соединенное Королевство)

Заместитель председателя: г-н Х.К.Олдаг (Федеративная Республика Германии)

Комитет IV

Председатель: г-н О.Андерсен (Норвегия)

Заместитель председателя: г-н Г.Г.Гарднер (Канада)

Редакционный комитет

Председатель: г-н Дж.Г.Сингман (Соединенные Штаты)

Заместитель председателя: капитан Отман бин Дарус (Малайзия)

Комитет по проверке полномочий

Председатель: г-н Э.Б.Шамфор (Объединенная Республика Камерун)

14. В качестве основы для работы на Конференции были использованы следующие документы:

— проект Меджународной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и связанных с ней резолюций, подготовленный Подкомитетом по подготовке моряков и несению вахты Межправительственной морской консультативной организации и одобренный ее Комитетом по безопасности на море;

— предложения и замечания к проекту, представленные Конференции заинтересованными правительствами и организациями;

— Резолюции 8 и 13, принятые Международной конференцией по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года.

15. В результате обсуждений, нашедших отражение в кратких протоколах пленарных заседаний, Конференция приняла Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, которая является Документом 1, приложенным к настоящему Заключительному акту.

16. Конференция приняла также резолюции, содержащиеся в Документе 2, приложенном к настоящему Заключительному акту.

17. Текст настоящего Заключтельного акта и приложенных к нему Документов составлен в одном подлинном экземпляре на русском, английском, испанском, китайском и французском языках и сдан на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации. Официальные переводы Конвенции на арабский и немецкий языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с настоящим заключительным актом.

18. Генеральнй секретарь Межправительственной морской консультативной организации направит правительствам государств, приглашенных на Конференцию, заверенные копии настоящего Заключительного акта вместе с резолюциями Конференции, заверенные копии аутентичных текстов Конвенции, а также официальные переводы Конвенции, когда они будут подготовлены, в соответствии с пожеланиями этих правительств.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся поставили свои подписи под настоящим Заключительным актом.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ седьмого июля одна тысяча девятьсот семьдесят восьмого года.

[*For signatures affixed to the Final Act, see p. 379 of this volume — Pour les signatures apposées sous l'Acte final, voir p. 379 du présent volume.*]

Документ 2

РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ КОНФЕРЕНЦИЕЙ

Резолюция 1. Инструкция для помощников капитана, несущих ходовую навигационную вахту

Конференция,

Признавая важность безопасной и эффективной ходовой навигационной вахты для обеспечения охраны человеческой жизни и имущества на море, а также для предотвращения загрязнения морской среды,

Имея в виду Основные принципы несения ходовой навигационной вахты, входящие в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.,

Принимая во внимание необходимость введения инструкции для помощников капитана, несущих ходовую навигационную вахту,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по инструкции для помощников капитана, несущих ходовую навигационную вахту, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

Приложение. Рекомендация по инструкции для помощников капитана, несущих ходовую навигационную вахту

Введение

1. Настоящая Рекомендация содержит общую инструкцию для помощников капитана, несущих ходовую навигационную вахту, в которую, при необходимости, капитаны вносят соответствующие дополнения. Особенно важно, чтобы вахтенные помощники осознали, что квалифицированное выполнение своих обязанностей необходимо в целях охраны человеческой жизни и имущества на море и предотвращения загрязнения морской среды.

Общее

2. Вахтенный помощник является представителем капитана, и его первостепенной обязанностью является постоянное обеспечение безопасности плавания судна. Он обязан всегда выполнять соответствующие правила предупреждения столкновений судов в море (см. также пункты 22 и 23).

3. Особенно важно, чтобы в любое время вахтенный помощник обеспечивал осуществление эффективного 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 обязан удостовериться, что это безопасно и что в период его отсутствия будет обеспечено надлежащее наблюдение.

4. Вахтенный помощник должен помнить, что судовые машины находятся в его распоряжении, и он обязан незамедлительно использовать их в случае необходимости. Однако, по возможности, следует давать своевременное уведомление о намерении изменить режим работы машин. Вахтенный помощник должен также знать характеристики управляемости своего судна, в том числе тормозной путь, и должен учитывать, что другие суда могут иметь разные характеристики управляемости.

5. Вахтенный помощник должен также помнить, что в его распоряжении имеются звуковые сигнальные устройства, и он должен незамедлительно использовать их согласно применяемым правилам предупреждения столкновений судов в море.

Принятие вахты

6. Заступающий на вахту помощник должен убедиться в том, что весь персонал его вахты способен эффективно выполнять свои обязанности, в частности, полностью адаптирован к условиям ночного наблюдения.

7. Заступающий на вахту помощник не должен принимать вахту до тех пор, пока его зрение полностью не адаптируется к условиям видимости и пока он лично не удостоверится в отношении:

(*a*) постоянно действующих распоряжений и других особых инструкций капитана, касающихся плавания судна;

(*b*) местоположения судна, а также его курса, скорости и осадки;

(*c*) преобладающих и предвычисленных приливов, течений, погоды, видимости и влияния этих факторов на курс и скорость;

(*d*) навигационной обстановки, включая нижеследующее, но не ограничиваясь этим:

(i) рабочее состояние всего навигационного и спасательного оборудования, которое используется или возможно будет использоваться в течение вахты;

(ii) погрешности гиро- и магнитных компасов;

(iii) наличие и перемещение судов, находящихся на виду, или судов, появления которых можно ожидать;

(iv) обстоятельства и опасности, которые могут встретиться в течение его вахты;

(v) возможное влияние крена, дифферента, плотности воды и проседания* судна на запас воды под килем.

8. Если во время сдачи вахты выполняется маневр или другое действие по уклонению от какой-либо опасности, сдача вахты должна быть отложена до момента, когда это действие будет полностью закончено.

Периодические проверки навигационного оборудования

9. Проверка работы судового навигационного оборудования, когда судно находится в море, должна выполняться так часто, как это практически целесообразно, и когда позволяют обстоятельства, в частности, если ожидаются опасности, которые могут повлиять на безопасность плавания судна; по мере необходимости, должна производиться соответствующая запись.

10. Вахтенный помощник должен проводить регулярные проверки, чтобы обеспечить:

(*a*) удержание судна на правильном курсе рулевым матросом или авторулевым;

(*b*) определение погрешностей компаса не менее одного раза за вахту и, если это возможно, после каждого значительного изменения курса; частую сверку показаний гиро- и магнитного компасов и согласованность репитеров с основным компасом;

* *Проседание:* Уменьшение клиренса под килем судна, наблюдаемое при движении судна и вызываемое как погруженнем корпуса, так и изменением дифферента; эффект проседания усиливается на мелководье и уменьшается с уменьшением скорости судна.

(*c*) проверку перехода с автоматического управления рулем на ручное, по крайней мере, один раз за вахту;

(*d*) нормальное функционирование ходовых и сигнальных огней, а также другого навигационного оборудования.

Авторулевой

11. Вахтенный помощник должен учитывать необходимость постоянного соответствия требованиям Правила 19 Главы V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года. Он должен учитывать необходимость заблаговременного вызова рулевого и перехода на ручное управление рулем, чтобы безопасным образом выйти из любой потенциально опасной ситуации. 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. Переход с автоматического управления на ручное и наоборот должен выполняться либо вахтенным помощником лично, либо под его непосредственным наблюдением.

Радионавигационное оборудование

12. Вахтенный помощник должен быть хорошо знаком с установленными на судне электрорадионавигационными приборами, в том числе с их возможностями и ограничениями.

13. Эхолот является важным навигационным прибором и должен использоваться во всех случаях, когда это необходимо.

Радиолокатор

14. Вахтенный помощник должен использовать радиолокатор по мере необходимости, всякий раз при ухудшении видимости и всегда при плавании в районах интенсивного судоходства, учитывая возможности радиолокатора.

15. При пользовании радиолокатором вахтенный помощник должен подбирать соответствующую шкалу дальности, внимательно следить за радиолокационным изображением и эффективно использовать данные радиолокатора.

16. Вахтенный помощник должен обеспечить, чтобы применяемые радиолокатора переключались через достаточно частые пормежутки времени для возможно раннего обнаружения эхо-сигналов.

17. Необходимо помнить, что слабые или удаленные эхо-сигналы могут быть не обнаружены.

18. Вахтенный помощник должен заблаговременно начинать опеделение элементов движения или систематический анализ целей.

19. В хорошую погоду и когда есть возможность, вахтенный помощник должен практиковаться в использовании радиолокатора.

Плавание в прибрежных водах

20. При плавании в этих районах следует пользоваться картой самого крупного масштаба, откорректированной на основе самой последней информации. Определение местоположения следует выполнять через короткие промежутки времени; всякий раз, когда позволяют обстоятельства, определение местоположения следует выполнять более чем одним способом.

21. Вахтенный помощник должен четко опознавать все встречающиеся навигационные знаки.

Плавание в хорошую погоду

22. Вахтенный помощник должен часто и точно брать компасные пеленги приближающихся судов для того, чтобы своевременно определить опасность столкно-

вения; такая опасность может иногда существовать даже при заметном изменении пеленга, в частности, при сближении с очень большим судном или буксиром, занятым буксировкой, или при сближении с судном на малое расстояние. Вахтенный помощник должен также предпринимать своевременные и правильные действия в соответствии с применяемыми правилами предупреждения столкновений судов в море и затем проверять, что такие действия дают желаемый результат.

Плавание в условиях ограниченной видимости

23. При ухудшении видимости первой обязанностью вахтенного помощника является выполнение соответствующих требований применяемых правил предупреждения столкновений судов в море, в особенности в отношении подачи туманных звуковых сигналов, движения с умеренной скоростью и готовности машины к немедленным маневрам. Кроме того, он обязан:

(*a*) известить капитана (см. пункт 24);

(*b*) выставить наблюдателя и матроса-рулевого и, в районах интенсивного судоходства, немедленно перейти на ручное управление;

(*c*) включить ходовые огни;

(*d*) включить радиолокатор и пользоваться им.

Важно, чтобы вахтенный помощник твердо знал характеристики управляемости своего судна, в том числе тормозной путь, и учитывал, что другие суда могут иметь разные характеристики управляемости.

Вызов капитана

24. Вахтенный помощник обязан немедленно извещать капитана при следующих обстоятельствах:

(*a*) при ухудшении видимости;

(*b*) когда условия судоходства или перемещения отдельных судов вызывают опасения;

(*c*) когда возникают затруднения в сохранении заданного курса;

(*d*) если в рассчитанное время не обнаружены берег, навигационный знак или ожидаемые глубины;

(*e*) если неожиданно открылся берег, навигационный знак или произошло изменение глубин;

(*f*) в случае поломки машин, рулевого устройства или какого-либо важного навигационного оборудования;

(*g*) в штормовую погоду, если есть опасение возможного штормового повреждения;

(*h*) когда на пути судна встречаются опасности для плавания, такие как лед или обломки судов;

(*i*) в любом другом аварийном случае или в обстановке, вызывающей сомнения.

Несмотря на требование о немедленном извещении капитана в указанных выше случаях, вахтенный помощник должен, помимо этого, если потребуют обстоятельства, незамедлительно предпринимать действия для обеспечения безопасности судна.

Плавание с лоцманом на борту

25. Если возникает сомнение в действиях или намерениях лоцмана, вахтенный помощник должен просить у лоцмана разъяснения, а если сомнение все же остается, он обязан немедленно поставить об этом в известность капитана и предпринять необходимые меры до его появления.

Состав вахты

26. Вахтенный помощник обязан должным образом инструктировать и информировать персонал вахты, чтобы обеспечить несение вахты с соблюдением требований безопасности, включая надлежащее наблюдение.

Судно на якоре

27. Если капитан считает необходимым, несение ходовой вахты осуществляется и при стоянке на якоре. При всех обстоятельствах, когда судно на якоре, вахтенный помощник обязан:

(*a*) быстро определить и нанести местоположение судна на соответствующую карту; достаточно часто, в соответствии с обстановкой проверять путем взятия пеленгов неподвижных навигационных знаков или легкоопознаваемых береговых объеков, стоит ли судно на якоре безопасно;

(*b*) обеспечивать эффективное наблюдение;

(*c*) обеспечивать регулярные обходы судна;

(*d*) наблюдать за метеорологическими условиями, приливами и состоянием моря;

(*e*) при обнаружении дрейфа судна извещать капитана и принимать все необходимые меры;

(*f*) обеспечивать готовность главных двигателей и другого оборудования в соответствии с указаниями капитана;

(*g*) в случае ухудшения видимости извещать капитана и выполнять соответствующие требования правил предупреждения столкновений судов в море;

(*h*) обспечивать своевременное выставление надлежащих огней и знаков и подачу соответствующих звуковых сигналов, как это требуется;

(*i*) принимать меры по предупреждению загрязнения окружающей среды с судна и выполнять соответствующие требования, касающиеся загрязнения.

Резолюция 2. Инструкция для механиков, несущих ходовую машинную вахту

Конференция,

Признавая важность безопасной и эффективной ходовой машинной вахты для обеспечения охраны человеческой жизни и имущества на море, а также для предотвращения загрязнения морской среды,

Имея в виду Основные принципы несения ходовой машинной вахты, входящие в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.,

Принимая во внимание необходимость введения инструкции для механиков, несущих ходовую машинную вахту,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по инструкции для механиков, несущих ходовую машинную вахту, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию и доводить будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

ПРИЛОЖЕНИЕ. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ИНСТРУКЦИИ ДЛЯ МЕХАНИКОВ, НЕСУЩИХ ХОДОВУЮ МАШИННУЮ ВАХТУ

Введение

1. Настоящая Рекомендация содержит общую инструкцию для механиков по несению:

(*a*) ходовой машинной вахты (Часть I);

(*b*) машинной вахты на незащищенной якорной стоянке (Часть II).

2. При необходимости, старший механик должен вносить в инструкцию дополнения.

3. Каждый вахтенный механик должен осознавать, что эффективное выполнение его обязанностей необходимо в целях охраны человеческой жизни и имущества на море и предотвращения загрязнения морской среды. Термин «вахта», употребляемый в этой Рекомендации, означает, соответственно, либо «персонал, составляющий вахту», либо «период ответственности», в течение которого физическое присутствие механика в машинном помещении может и не требоваться.

4. Настоящая инструкция, включая нижеследующее, но не ограничиваясь этим, должна приниматься во внимание на всех судах.

Часть I. ХОДОВАЯ МАШИННАЯ ВАХТА

Общее

5. Вахтенный механик является представителем старшего механика, и его основной обязанностью в течение всей вахты является надежная и эффективная работа механизмов, влияющих на безопасность судна, и уход за ними. Он должен всегда обеспечивать незамедлительное исполнение команд с мостика, относящихся к изменению скорости и направления движения.

6. Вахтенный механик должен обеспечивать соблюдение порядка несения вахты. Находящийся под его общим руководством рядовой состав ходовой машинной вахты обязан способствовать надежной и эффективной работе главной силовой установки и вспомогательного оборудования.

7. Вахтенный механик должен обеспечить постоянное наблюдение за работой главной силовой установки и вспомогательного оборудования до момента смены вахты. Он должен также обеспечить соответствующие обходы помещений машинного отделения и рулевого управления с целью выявления неисправностей в работе и поломок оборудования и сообщения об этом, а также обеспечения выполнения текущих регулировок, поддержания оборудования в надлежащем состоянии и для других необходимых целей.

8. Вахтенный механик должен требовать, чтобы вахтенный персонал информировал его о потенциально опасных условиях, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на механическую установку и поставить под угрозу безопасность человеческой жизни или судна.

9. Вахтенный механик должен обеспечить наблюдение за вахтой в машинном отделении и организовать замену в случае неспособности какого-либо члена вахты выполнять свои обязанности. В машинном отделении должно находиться достаточное количество вахтенного персонала, чтобы обеспечить ручное управление механической установкой или дроссельными клапанами.

10. Вахтенный механик должен предпринимать необходимые действия для ограничения последствий повреждений, возникающих в результате поломки оборудования, пожара, затопления, пробоины, столкновения, посадки на мель и других причин.

11. Вахтенный механик должен обеспечить чтобы весь вахтенный персонал хорошо знал количество, расположение и типы противопожарного оборудования и оборудования, необходимого для борьбы за живучесть, правила их использования и различные меры предосторожности, которые должны соблюдаться.

12. Вахтенный механик должен знать о потенциальных, опасностях, которые могут вызвать травмы персонала в машинных помещениях, и уметь оказать первую помощь.

13. Вахтенный механик продолжает нести ответственность за работу машинного отделения, несмотря на присутствие в машинном отделении старшего механика, до тех пор, пока старший механик особо не сообщит ему о принятии ответственности на себя и не убедится, что его распоряжение понято.

Принятие вахты

14. Вахтенный механик не должен передавать вахту сменяющему механику, если имеются основания полагать, что последний явно не способен должным образом выполнять свои обязанности; в этом случае он обязан уведомить об этом старшего механика. Заступающий на вахту механик должен убедиться в том, что весь персонал его вахты способен эффективно выполнять свои обязанности.

15. Заступающий на вахту механик не должен принимать вахту до тех пор, пока он не просмотрит машинный журнал и не проверит соответствие записей в нем своим собственным наблюдениям.

16. Перед приемом вахты заступающий механик обязан лично удостовериться, по меньшей мере, в отношении нижеследующего:

(*a*) постоянно действующих распоряжений и особых инструкций старшего механика, касающихся эксплуатации судовых систем и механизмов;

(*b*) характера всех работ, выполняемых по механизмам и системам, соответствующего персонала и потенциальных опасностей;

(*c*) уровня и, где необходимо, состояния воды или остатка воды в трюмах, балластных, сливных, резервных танках, в танках пресной воды, сточных цистернах и специальных требований по использованию или удалению их содержимого;

(*d*) состояния и уровня топлива в резервных, отстойных танках, расходных цистернах и других устройствах для хранения топлива;

(*e*) специальных требований, касающихся сброса из санитарных систем;

(*f*) состояния и режима эксплуатации различных главных и вспомогательных систем;

(*g*) состояния оборудования пульта контроля и управления, где он имеется, и оборудования, управляемого вручную;

(*h*) состояния и режима эксплуатации систем автоматического управления и защиты котлов, где они имеются, таких как системы защиты по обрыву факела, системы защиты по предельным уровням воды, системы управления горением, системы управления подачей топлива и другого оборудования, связанного с эксплуатацией паровых котлов;

(*i*) потенциально неблагоприятных условий эксплуатации в результате плохой погоды, ледовой обстановки, загрязненной воды или мелководья;

(*j*) специальных режимов эксплуатации, вызванных поломкой оборудования и неблагоприятными условиями эксплуатации судна;

(*k*) докладов рядовых членов машинной команды в отношении закрепленных за ними обязанностей;

(*l*) наличия средств борьбы с пожаром.

Периодические проверки механизмов

17. Обязанностью вахтенного механика является периодический осмотр механизмов, за которые он несет ответственность. При таком осмотре необходимо удостовериться в том, что:

(*a*) главная силовая установка и вспомогательное оборудование, системы управления, щиты приборов и системы связи функционируют удовлетворительно;

(*b*) рулевое устройство и все связанное с ним оборудование функционирует удовлетворительно;

(*c*) в котле и теплообменном оборудовании поддерживается надлежащий уровень воды;

(*d*) выхлопные газы двигателей или котлов указывают на хорошие характеристики сгорания, и сажа сдувается там, где это предусмотрено;

(*e*) состояние трюмов в отношении уровня воды и загрязнения удовлетворительное;

(*f*) различные системы трубопроводов, включая трубопроводы систем управления и механизмов, не имеют протечек, функционируют нормально и надлежащим образом обслуживаются; особое внимание обращается на трубопроводы с нефтепродуктами под давлением.

Машинный журнал

18. Перед сдачей вахты вахтенный механик должен убедиться в том, что все имевшие место в течение вахты события, связанные с эксплуатацией главной силовой установки и вспомогательного оборудования, соответствующим образом занесены в журнал.

Профилактическое обслуживание и ремонт

19. Вахтенный механик должен помогать любому механику, ответственному за техническое обслуживание, при проведении всех работ по профилактике, борьбе за живучесть или ремонту. Такие работы должны включать нижеследующее, но не ограничиваться этим:

(*a*) отключение и байпасирование оборудования, на котором будет проводиться работа;

(*b*) регулировку остающейся части оборудования для надлежащей и безопасной работы во время технического обслуживания;

(*c*) в помощь сменяющим механикам и для ведения записей, занесение в машинный журнал или другой соответствующий документ сведений об оборудовании, на котором проводятся работы, об обслуживающем его персонале, о принятых мерах предосторожности и кем они приняты;

(*d*) проверку и ввод в действие, при необходимости, отремонтированных механизмов или оборудования.

20. Вахтенный механик должен быть уверен в том, что любой рядовой член машинной команды, выполняющий работы по техническому обслуживанию, может помочь в ручном управлении механизмами в случае выхода из строя средств автоматизации.

Связь с ходовым мостиком

21. Вахтенный механик должен твердо помнить, что изменения скорости судна, в результате неисправности механизмов или потери управляемости, могут подвергнуть угрозе безопасность судна и человеческой жизни на море. Необходимо немедленно до-

кладывать на мостик о случаях пожара и неизбежных действиях в машинном отделении, которые могут привести к снижению скорости судна, угрозе выхода из строя рулевого устройства, остановке главного двигателя или каким-либо изменениям в выработке электроэнергии или подобной угрозе безопасности. Это уведомление должно быть сделано, по возможности, перед изменением скорости судна с тем, чтобы предоставить мостику маскимальное время для принятия всех возможных действий, направленных на предупреждение потенциальной морской аварии.

Плавание в районах интенсивного судоходства

22. Получив сообщение о том, что судно находится в районе интенсивного судоходства, вахтенный механик должен обеспечить, чтобы все механизмы, связанные с маневрированием судна, могли быть немедленно переведены на ручное управление. Вахтенный механик должен также убедиться в том, что имеется надлежащий резерв мощности для рулевой машины и для других потребностей при маневрировании. Аварийное рулевое устройство и другое вспомогательное оборудование должно быть готово для немедленного использования.

Плавание в условиях ограниченной видимости

23. Вахтенный механик должен обеспечить постоянное давление воздуха или пара для подачи туманных звуковых сигналов. Он должен быть готов к выполнению любой команды с мостика и, кроме того, он должен обеспечить, чтобы вспомогательные механизмы, используемые при маневрировании, находились в полной готовности.

Вызов старшего механика

24. Вахтенный механик обязан немедленно извещать старшего механика в следующих случаях:

(i) когда имеют место нарушения в работе или поломка двигателя, которые, по его мнению, могут поставить под угрозу безопасность судна;

(ii) когда имеют место нарушения в работе, которые, по его мнению, могут вызвать поломку или выход из строя главной силовой установки, вспомогательных механизмов или систем управления и регулирования;

(iii) при аварийных ситуациях или ситуациях, когда он сомневается в том, какое принять решение или меры.

25. Несмотря на требование о немедленном извещении старшего механика в указанных выше случаях, вахтенный механик должен, помимо этого, если потребуют обстоятельства, незамедлительно предпринимать действия для обеспечения безопасности судна, его механизмов и экипажа.

Вахтенный персонал

26. Вахтенный механик должен давать вахтенному персоналу все необходимые инструкции и информацию, которые обеспечивают несение безопасной вахты. Текущее техническое обслуживание механизмов, выполняемое как разовое задание при несении безопасной вахты, должно быть включено в распорядок несения вахты. Ремонтные работы, включающие ремонт электрического, механического, гидравлического, пневматического или применяемого электронного оборудования, по всему судну должны проводиться с ведома вахтенного механика и старшего механика. Об этих работах должны быть сделаны записи.

Часть II. Машинная вахта на незащищенной якорной стоянке

Когда судно стоит на якоре на открытом рейде или в каких-либо других фактически морских условиях, вахтенный механик должен удостовериться в том, что:

(*a*) обеспечивается надлежащее несение вахты;

(*b*) осуществляется периодическая проверка всех работающих и резервных механизмов;

(*c*) главные и вспомогательные механизмы поддерживаются в состоянии готовности в соответствии с распоряжениями, полученными с мостика;

(*d*) принимаются меры по охране окружающей среды от загрязнения с судна и соблюдаются соответствующие правила по предотвращению загрязнения;

(*e*) все системы борьбы за живучесть и противопожарные системы находятся в готовности.

Резолюция 3. Принципы и инструкция для помощников капитана, несущих вахту в порту

Конференция,

Признавая важность безопасной и эффективной вахты в порту для обеспечения охраны человеческой жизни и имущества на море, а также для предотвращения загрязнения морской среды,

Имея в виду Основные принципы несения ходовой навигационной вахты, входящие в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.,

Принимая во внимание необходимость введения принципов и инструкции для помощников капитана, несущих вахту в порту,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по принципам и инструкции для помощников капитана, несущих вахту в порту, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

Приложение. Рекомендация по принципам и инструкции для помощников капитана, несущих вахту в порту

Введение

1. Настоящая Рекомендация применяется к судам, безопасно ошвартованным у причала или безопасно стоящим на якоре при обычных условиях в порту. К судам, находящимся на незащищенной якорной стоянке, следует применять дополнительные меры предосторожности, указанные в Правиле II/1 — «Основные принципы несения ходовой навигационной вахты», входящие в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., и в «Рекомендации по инструкции для помощников капитана, несущих ходовую навигационную вахту», принятой Конференцией. Особые требования могут предъявляться в отношении специальных типов судов или груза.

2. Владельцам и операторам судов, капитанам и вахтенным помощникам следует принимать во внимание следующие принципы и инструкцию.

Организация вахты

3. Организация вахты, когда судно находится в порту, должна быть такой, чтобы:

(*a*) обеспечивалась безопасность человеческой жизни, судна, груза и порта;

(*b*) соблюдались международные, национальные и местные правила;

(*c*) поддерживался порядок и нормальная деятельность на судне.

4. Капитан судна определяет состав вахты и ее продолжительность в зависимости от условий стоянки, типа судна и характера обязанностей вахтенных.

5. Ответственным за вахту всегда должен быть квалифицированный помощник капитана, за исключением судов вместимостью менее 500 брутто-регистровых тонн, не перевозящих опасные грузы, на которых капитан может поручить несение вахты в порту любому члену экипажа, имеющему соответствующую квалификацию.

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

Принятие вахты

7. Вахтенный помощник не должен передавать вахту сменяющему помощнику, если имеются основания полагать, что последний явно не способен должным образом выполнять свои обязанности; в этом случае он обязан уведомить об этом капитана.

8. Вахтенный помощник, сдающий вахту должен проинформировать заступающего на вахту относительно:

(*a*) 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 обстановке;

(*b*) всех работ, производящихся на борту судна; характера, количества и размещения груза, погруженного или оставшегося на судне, или любых остатков после выгрузки судна;

(*c*) уровня воды в льялах и балластных танках;

(*d*) сигналов или огней, выставленных на судне;

(*e*) количества членов экапижа и присутствия любых других лиц на борту судна;

(*f*) состояния противопожарных средств;

(*g*) любых специальных портовых правил;

(*h*) постоянно действующих и специальных распоряжений капитана;

(*i*) линий связи, действующих между судном и берегом или портовыми властями, на случай возникновения аварийной обстановки или необходимости оказания помощи;

(*j*) других обстоятельств, важных для безопасности судна и охраны окружающей среды от загрязнения.

9. Заступивший на вахту помощник должен удостовериться в том, что:

(*a*) швартовы или якорь-цепь надлежащим образом закреплены;

(*b*) соответствующие сигналы или огни должным образом подняты и выставлены;

(*c*) меры безопасности и правила противопожарной защиты выполняются;

(*d*) он знает характер всех вредных или опасных грузов, которые грузятся или выгружаются, и готов предпринять соответствующие действия в случае какого-либо разлива или пожара;

(*e*) нет никаких внешних условий или обстоятельств, угрожающих судну, и его собственное судно не создает угрозы для других.

10. Если в момент сдачи вахты производятся какие-либо важные операции, они должны быть завершены помощником, сдающим вахту, за исключением случаев, когда имеется иное распоряжение капитана.

Несение вахты

11. Вахтенный помощник обязан:

(*a*) совершать обходы судна через соответствующие промежутки времени;

(*b*) обращать особое внимание на:

(i) состояние и крепление трапа, якорь-цепи или швартовов, особенно при смене приливного течения или в местах стоянки с большими подъемами и спадами воды и, если необходимо, принимать меры, обеспечивающие нахождение их в нормальных рабочих условиях;

(ii) осадку, запас воды под килем и состояние судна, исключающие опасный крен и дифферент во время погрузочно-разгрузочных работ или принятия балласта;

(iii) состояние погоды и моря;

(iv) выполнение всех правил, связанных с соблюдением мер безопасности и противопожарной защитой;

(v) уровень воды в льялах и танках;

(vi) присутствие посторонних на борту судна и их местонахождение, особенно, если они находятся в удаленных или закрытых помещениях;

(vii) выставление всякого рода сигналов или огней;

(*c*) в плохую погоду или при получении штормового предупреждения принять необходимые меры для защиты судна, экипажа и груза;

(*d*) принять все меры, обеспечивающие предотвращение загрязнения окружающей среды собственным судном;

(*e*) в аварийной обстановке, угрожающей безопасности судна, поднять тревогу, известить капитана, принять все возможные меры, предотвращающие нанесение судну ущерба, и, если необходимо, просить помощь у береговых властей или соседних судов;

(*f*) знать состояние остойчивости судна с тем, чтобы в случае пожара береговые пожарные власти могли получить уведомление о приблизительном количестве воды, которое можно подать насосом на борт судна без угрозы для судна;

(*g*) предлагать помощь судам или отдельным лицам, терпящим бедствие;

(*h*) принимать необходимые меры по предотвращению аварийных случаев или повреждений при проворачивании винтов;

(*i*) заносить в журнал все важные события, касающиеся судна.

Резолюция 4. Принципы и инструкция для вахтенных механиков, несущих машинную вахту в порту

Конференция,

Признавая важность безопасной и эффективной машинной вахты для обеспечения охраны человеческой жизни и имущества на море, а также предотвращения загрязнения морской среды,

Имея в виду Основные принципы несения ходовой машинной вахты, входящие в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.,

Принимая во внимание необходимость введения принципов и инструкции для вахтенных механиков, несущих машинную вахту в порту,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по принципам и инструкции для вахтенных механиков, несущих машинную вахту в порту, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

ПРИЛОЖЕНИЕ. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПРИНЦИПАМ И ИНСТРУКЦИИ ДЛЯ ВАХТЕННЫХ МЕХАНИКОВ, НЕСУЩИХ МАШИННУЮ ВАХТУ В ПОРТУ

Введение

1. Настоящая Рекомендация применяется к судам в эксплуатации, находящимся в порту, безопасно ошвартованным у причала или безопасно стоящим на якоре, и касается требований по несению вахты механиками в таких случаях. Особые требования могут быть необходимы для судов, имеющих специальные типы главных силовых установок или вспомогательного оборудования, и для судов, перевозящих вредные, опасные, токсичные или легковоспламеняющиеся материалы или другие специальные виды груза.

Организация вахты

2. Старший механик каждого судна обязан, при консультации с капитаном, обеспечить, чтобы организация машинной вахты соответствовала несению безопасной машинной вахты в порту. При решении вопроса о составе машинной вахты, которая может включать соответствующих рядовых членов машинной команды, должны быть приняты во внимание, среди прочего, следующие факторы:

(*a*) тип судна;

(*b*) тип и состояние машинной установки;

(*c*) особые режимы работы, диктуемые погодными условиями, ледовой обстановкой, загрязненными водами или мелководьем, аварийными условиями, ограничением ущерба или ликвидацией загрязнения;

(*d*) квалификация и опыт рядовых членов вахты;

(*e*) безопасность человеческой жизни, судна, груза, порта и окружающей среды;

(*f*) соблюдение международных, национальных и местных правил;

(*g*) соблюдение обычного распорядка на судне.

3. Под руководством старшего механика вахтенный механик несет ответственность за необходимый контроль и проверку всех механизмов и оборудования, входящих в сферу его ответственности.

4. (*a*) На всех судах с главной силовой установкой мощностью 3000 квт и более всегда должен быть вахтенный механик.

(*b*) На судах с главной силовой установкой мощностью 1500-3000 квт, по усмотрению капитана и при консультации со старшим механиком может не наз-

начаться вахтенный механик, при условии наличия вахтенного помощника капитана и отсутствия на борту опасного груза навалом.

(*c*) На судах с главной силовой установкой мощностью менее 1500 квт необязательно наличие вахтенного механика, при условии отсутствия на борту опасного груза навалом.

5. Состав вахты должен быть всегда таким, чтобы гарантировать безопасную работу всего оборудования, связанного с грузовыми операциями, безопасность судна, порта и окружающей среды.

6. Вахтенному механику нельзя поручать и он не может брать на себя никаких обязанностей, которые могли бы помешать ему выполнять обязанности, связанные с наблюдением за работой судовых механизмов.

Принятие вахты

7. Вахтенный механик не должен передавать вахту сменяющему механику, если он имеет основания полагать, что последний явно не способен должным образом выполнять свои обязанности; в этом случае он обязан уведомить об этом старшего механика. Заступающий на вахту механик должен убедиться в том, что весь персонал его вахты полностью способен эффективно выполнять свои обязанности.

8. Перед приемом вахты заступающий механик должен быть проинформирован вахтенным механиком в отношении:

(*a*) действующих в этот день распоряжений и особых инструкций, касающихся эксплуатации судна, технического обслуживания и ремонта судовых механизмов или систем управления и контроля;

(*b*) характера всех работ, выполняемых по механизмам и системам, соответствующего персонала и потенциальных опасностей;

(*c*) уровня и, где необходимо, состояния воды или остатка воды в трюмах, балластных, отстойных, резервных танках, сточных цистернах и специальных требований по использованию или удалению их содержимого;

(*d*) любых специальных требований, касающихся сброса из санитарных систем;

(*e*) состояния и степени готовности переносного противопожарного оборудования, стационарных установок пожаротушения и систем обнаружения пожара;

(*f*) персонала, назначенного для проведения ремонтно-производственных работ на борту судна, места их работы и функций по ремонту, а также относительно любых других назначенных лиц и необходимого состава экипажа;

(*g*) любых портовых правил, касающихся сливов с судна, требований по борьбе с пожаром и готовности судна, особенно в условиях возможной плохой погоды;

(*h*) имеющихся линий связи между судном и береговым персоналом, включая портовые власти, на случай возникновения аварийной обстановки или необходимости получения помощи;

(*i*) других обстоятельств, важных для безопасности судна, его экипажа, груза и охраны окружающей среды от загрязнения;

(*j*) порядка извещения соответствующих властей о загрязнении окружающей среды в результате ремонтно-производственных работ.

9. Сменяющий механик перед принятием на себя ответственности за вахту должен:

(*a*) убедиться в том, что он полностью осведомлен о всех действующих распоряжениях и особых инструкциях, касающихся эксплуатации судна, технического обслуживания и ремонта судовых механизмов и систем управления и контроля;

(*b*) знать действующие и потенциальные источники энергии, тепла и освещения и их распределение;

(*c*) знать о наличии и состоянии судовых запасов топлива, смазок и всех запасов воды;

(*d*) знать судовую балластную систему и управление ею;

(*e*) проверить наличие соответствующих лиц рядового состава машинной команды и убедиться в том, что они физически способны эффективно выполнять свои обязанности;

(*f*) знать о ходе грузовых операций, состоянии работ по техническому обслуживанию и ремонту и других операциях во время вахты;

(*g*) знать о вспомогательных установках, обслуживающих помещения для пассажиров или экипажа, а также используемых для грузовых операций, для эксплуатационных систем водоснабжения и газоотвода;

(*h*) знать портовые требования по предотвращению загрязнения и надлежащую работу судового оборудования для удовлетворения этим требованиям;

(*i*) знать все правила, касающиеся обеспечения безопасности и противопожарной защиты, а также знать средства связи с береговой противопожарной службой;

(*j*) знать все судовые системы предупредительной и тревожной сигнализации и соответствующие ответные действия на срабатывание этих систем;

(*k*) ознакомиться с готовностью и действием всех систем обнаружения и тушения пожара, а также пожарной сигнализации, методами локализации пожара, типами переносного противопожарного оборудования на борту и способами наиболее эффективного его использования;

(*l*) знать расположение и способы использования оборудования, предназначенного для обеспечения охраны человеческой жизни в пожароопасной или ядовитой окружающей среде;

(*m*) удостовериться, что все необходимое для оказания первой помощи, особенно при ожогах *или ошпариваниях*, находится в легкодоступном месте;

(*n*) знать все средства внутрисудовой связи и связи между судном и соответствующими береговыми властями;

(*o*) быть готовым к тому, чтобы привести так быстро, как это возможно, судно и его механизмы в состояние требуемое для постоянной готовности или при аварийной ситуации.

Несение вахты

10. Вахтенный механик должен обращать особое внимание на:

(*a*) соблюдение всех распоряжений, специальных рабочих процедур и правил, относящихся к опасным условиям и их предотвращению на всех участках, находящихся под его ответственностью;

[*b*] контрольно-измерительное оборудование всех энергетических установок, узлов и систем, находящихся в работе;

[*c*] методы, приемы и процедуры, необходимые для предотвращения нарушения требований в отношении загрязнения, предъявляемых местными властями;

[*d*] состояние льял.

11. Вахтенный механик должен:

(*a*) в аварийной ситуации подавать сигналы тревоги, когда, по его мнению, это требуется, и принимать все возможные меры для предотвращения нанесения ущерба судну, его грузу и людям;

(*b*) знать требования грузового помощника капитана относительно оборудования, необходимого для погрузки и выгрузки груза, и дополнительные требования в отношении балластной и других систем управления остойчивостью судна;

(*c*) совершать частые обходы судна для выявления возможных неисправностей или поломок оборудования и принимать немедленные меры по их устранению для обеспечения безопасности судна, грузовых операций, порта и окружающей среды;

(*d*) обеспечивать, в пределах своей ответственности, принятие необходимых мер для предотвращения аварий или повреждений различных электрических, гидравлических, пневматических и механических систем судна;

(*e*) обеспечивать надлежащую запись всех важных событий, связанных с работой, наладкой или ремонтом судовых механизмов.

РЕЗОЛЮЦИЯ 5. ОСНОВНЫЕ УКАЗАНИЯ И ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ РАДИОСПЕЦИАЛИСТОВ ПО НЕСЕНИЮ РАДИОВАХТЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ БЕЗОПАСНОСТЬ, И ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ РАДИОАППАРАТУРЫ

Конференция,

Признавая важность надежной и эффективной радиовахты и технического обслуживания радиоаппаратуры для обеспечения охраны человеческой жизни и имущества на море,

Учитывая положения Регламента радиосвязи, приложенного к Международной конвенции электросвязи, и положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море,

Принимая во внимание необходимость выработки основных указаний и инструкции для радиоспециалистов по этому вопросу,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по основным указаниям и инструкции для радиоспециалистов по несению радиовахты, обеспечивающей безопасность, и техническому обслуживанию радиоаппаратуры, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

ПРИЛОЖЕНИЕ. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ОСНОВНЫМ УКАЗАНИЯМ И ИНСТРУКЦИИ ДЛЯ РАДИОСПЕЦИАЛИСТОВ ПО НЕСЕНИЮ РАДИОВАХТЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ БЕЗОПАСНОСТЬ, И ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ РАДИОАППАРАТУРЫ

Введение

1. Правительства должны обращать внимание владельцев и операторов судов, капитанов и персонала, несущего радиовахту, на следующие указания и инструкцию, которые необходимо соблюдать при несении надлежащей радиовахты, обеспечивающей безопасность, при нахождении судна в море.

2. Принимая во внимание инструкцию, приведенную в настоящей Рекомендации, необходимо также соблюдать требования Регламента радиосвязи, приложенного к Ме-

ждународной конвенции электросвязи*, требования Международной конвенции по охране человеческой жизни на море** и любых других соответствующих международных соглашений.

3. Ни одно положение данной Рекомендации никоим образом не является поправкой к Регламенту радиосвязи или Конвенции СОЛАС и не изменяет какие-либо их положения, а в случае возникновения какого-либо конфликта положениям Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС должно всегда отдаваться предпочтение.

4. Кроме того, настоящая Рекомендация не имеет целью как-либо воспрепятствовать дальнейшей разработке системы по обеспечению безопасности на море.

A. *Основные указания, которые следует соблюдать*

5. Капитан каждого судна должен требовать, чтобы:

(*a*) радиовахта велась согласно соответствующим положениям Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС;

(*b*) аппаратура содержалась в надлежащем рабочем состоянии.

6. На всех судах должны приниматься во внимание изложенные ниже, но настоящим не исчерпываемые, основные указания:

(*a*) должно поддерживаться непрерывное наблюдение на частоте бедствия 500 кГц с помощью головных телефонов или громкоговорителя в период несения радиоспециалистом вахты, а в остальное время — с помощью радиотелеграфного автоаларма;

(*b*) если потребуется, в соответствии с международными соглашениями, необходимо вести наблюдение также на других частотах бедствия;

(*c*) радиослужба, обеспечивающая безопасность, должна предусматриваться для собственного судна и для других судов;

(*d*) обязательную аппаратуру радиосвязи необходимо постоянно поддерживать в надлежащем рабочем состоянии;

(*e*) когда радиоспециалисту разрешается прервать наблюдение на частоте бедствия для выполнения других обязанностей в соответствии с Конвенцией СОЛАС или для ведения радиообмена на другой частоте, или для выполнения других важных обязанностей по радио, необходимо использовать радиотелеграфный автоаларм, если слуховое прослушивание практически невозможно; однако, в периоды молчания несение слуховой вахты должно выполняться согласно подпункту (h);

(*f*) при нахождении судна в море, когда радиоспециалист не находится на вахте, резервные радиотелеграфный передатчик и приемник должны быть настроены на частоту 500 кГц;

(*g*) когда судно находится в море, радиотелеграфный автоаларм необходимо проверять при его включении и выключении. Если обнаружено, что он работает неэффективно, об этом немедленно докладывается капитану или вахтенному помощнику;

(*h*) в периоды молчания, которые бывают во время вахты, следует принимать меры для прослушивания на частоте 500 кГц, чтобы гарантировать прием сигналов бедствия или других срочных сообщений путем поиска в полосе 495-505 кГц;

(*i*) необходимо иметь регулярно корректируемые данные о местоположении судна, и, по приказу капитана, эту информацию следует помещать на виду на рабочем месте, где возможно, вводить в автоматическое устройство для подачи сигналов тревоги;

---

* Далее именуемый Регламентом радиосвязи.

** Далее именуемая Конвенцией СОЛАС.

(*j*) необходимо иметь список судов, находящихся поблизости (названия, позывные сигналы и местоположение, если оно известно);

(*k*) сообщения о бедствии, срочности и безопасности необходимо передавать вахтенному помощнику сразу после их приема;

(*l*) регулярные метеосводки и навигационные предупреждения для района, в котором следует судно, и, по запросу капитана, для других районов необходимо передавать вахтенному помощнику сразу после их приема;

(*m*) на судах, участвующих в системе регистрации местоположения судов, соответствующие сообщения о местоположении судна, по указанию капитана, должны быть переданы в случаях необходимости;

(*n*) дополнительные часы несения вахты, не установленные Регламентом радиосвязи, должны распределяться так, чтобы охватить, насколько это возможно, списки обмена, метеосводки, навигационные предупреждения, передачу данных метеорологического наблюдения (если есть суда, добровольно ведущие такое наблюдение и время наилучшего распространения коротких волн;

(*o*) несение радиотелефонной вахты должно осуществляться в соответствии с Конвенцией СОЛАС;

(*p*) неразрешенные передачи, особенно те, которые имели место в периоды молчания или во время передачи сигналов бедствия, и любые случаи предумышленных помех должны, по возможности, опознаваться, регистрироваться в вахтенном радиожурнале и доводиться до сведения Администрации с приложением соответствующей выписки из радиожурнала согласно Регламенту радиосвязи;

(*q*) организация радиовахты должна быть такой, чтобы эффективность работы вахтенного не снижалась из-за усталости, и чтобы он был достаточно отдохнувшим и во всех других отношениях годным к исполнению своих обязанностей;

(*r*) необходимо принимать меры предосторожности для того, чтобы слух несущего радиовахту оператора не ухудшался из-за чрезмерного постороннего шума на судне. Если нельзя избежать чрезмерного шума, необходимо пользоваться защитными слуховыми устройствами.

B. *Инструкция по несению радиовахты, обеспечивающей безопасность, техническому обслуживанию радиоаппаратуры*

Общее

7. Перед началом рейса вахтенный радиоспециалист должен убедиться в том, что:

(*a*) вся радиоаппаратура, за которую радиоспециалист несет ответственность, находится в надлежащем рабочем состоянии, и аккумуляторные батареи достаточно заряжены;

(*b*) все документы и приложения к ним, требуемые международными соглашениями, инструкции к судовым радиостанциям и дополнительные документы, требуемые контролирующей Администрацией, имеются в наличии; о несоответствиях следует доложить капитану;

(*c*) часы в радиорубке сверены;

(*d*) антенны установлены правильно, не повреждены и должным образом подсоединены.

8. Радиоспециалист должен убедиться в том, что все соответствующие документы откорректированы в соответствии с последними дополнениями.

9. Радиоспециалист при назначении на судно должен удостовериться в том, что вся техническая документация, запасные части, испытательные приборы и инстру-

менты для аппаратуры радиосвязи и, по усмотрению капитана, для радионавигационной аппаратуры имеются на борту судна. О несоответствиях следует доложить капитану.

Обязанности по несению вахты

10. *Радиотелеграф.* (*a*) Непосредственно перед выходом из порта радиоспециалист должен, если это практически осуществимо, получить очередные метеосводки и навигационные предупреждения для района плавания и, по указанию капитана, для других районов и передать эти сообщения капитану.

(*b*) При выходе из порта радиоспециалист, открыв станцию, должен:

(i) прослушать на частоте бедствия 500 кГц, нет ли ситуации бедствия;

(ii) передать TR (название судна, местоположение, порт назначения и т.д.) местной береговой станции и другим соответствующим береговым станциям, с которыми возможен радиообмен;

(iii) принять метеосводки и навигационные предупреждения в первую соответствующую передачу.

(*c*) Когда станция открыта, радиоспециалист должен:

(i) передавать сигналы времени в штурманскую рубку не реже одного раза в день для проверки хронометра;

(ii) проверять часы в радиорубке по стандартным сигналам времени не реже одного раза в день;

(iii) на выделенных судах, в часы своей вахты, стремиться передать все имеющиеся сообщения OBS (метеосводки) через соответствующие береговые станции;

(iv) передавать TR при входе в зону действия средних частот или в зону действия другой береговой станции, с которой возможен радиообмен; участвующую в радиообмене береговую станцию необходимо известить о том, что судно покидает обслуживаемую ею зону;

(v) насколько это возможно, слушать списки обмена, передаваемые береговыми станциями, с которыми возможен радиообмен; услышав позывной сигнал собственного судна, необходимо отвечать как можно быстрее.

(*d*) Закрывая станцию по прибытии в порт, радиоспециалист должен:

(i) известить местную береговую станцию и другие береговые станции, с которыми поддерживалась связь, о прибытии судна в порт и о прекращении работы станции;

(ii) обеспечить заземление антенны;

(iii) проверить, достаточно ли заряжены аккумуляторные батареи.

11. *Радиотелефон.* (*a*) При несении радиовахты в радиорубке на частоте 2182 кГц, эту частоту следует прослушивать для приема сигналов бедствия, срочности и безопасности.

(*b*) Если такие сообщения приняты, необходимо придерживаться процедур, детально изложенных в пунктах 12, 13 и 14, соответственно.

(*c*) Время начала и конца прослушивания на частоте 2181 кГц и подробности сообщений, о бедствии, срочности и безопасности, не являющихся повторением сообщений, принятых до этого на частоте 500 кГц, следует записывать в вахтенный радиожурнал.

Действия, которые необходимо предпринимать в случаях бедствия, срочности и в целях безопасности

12. *Бедствие.* Вызов в случаях бедствия должен пользоваться абсолютным приоритетом перед всеми другими передачами. Все слышащие его станции должны не-

медленно прекратить любые передачи, которые могут причинить помеху радиообмену в случае бедствия.

(*a*) Если терпит бедствие собственное судно, радиоспециалист должен:

(i) получить с мостика фактическое или счислимое местоположение судна или, если это невозможно, использовать последнее известное местоположение или истинный пеленг и расстояние от фиксированного географического положения; если используется последнее известное местоположение судна, то время нахождения судна в этих координатах должно указываться по среднему гринвичскому времени;

(ii) как правило, вести передачу на частоте 500 кГц, соблюдая порядок передачи сигналов бедствия по радиотелеграфу в соответствии с Регламентом радиосвязи; вызов в случае бедствия и сообщение о бедствии должны передаваться только по указанию капитана или лица, ответственного за судно; при необходимости можно использовать другие подходящие международные частоты бедствия (или иные частоты) в соответствии с Регламентом радиосвязи;

(iii) периодически повторять, особенно в периоды молчания, сообщение о бедствии, предваряемое сигналом тревоги, если необходимо, и вызовом в случае бедствия, до тех пор, пока не будет получен ответ;

(iv) если на сообщение о бедствии, переданное на частоте бедствия, нет ответа, повторять это сообщение на любой другой частоте, на которой можно привлечь внимание;

(v) использовать все средства для привлечения внимания;

(vi) передавать капитану все сообщения, относящиеся к бедствию, немедленно после их приема;

(vii) в случае, когда судно должно быть покинуто экипажем до того, как его местоположение установлено другими судами, установить радиоаппаратуру на непрерывное излучение, если это необходимо и позволяют обстоятельства.

(*b*) Если терпят бедствие другие суда, радиоспециалист должен:

(i) принять и передать сообщение на мостик;

(ii) по возможности одновременно взять радиопеленг; если этот пеленг относительный, необходимо также указать курс судна;

(iii) немедленно подтвердить прием сообщения, если собственное судно находится несомненно вблизи места бедствия; в зонах, где осуществима надежная связь с береговыми станциями, необходимо задержать подтверждение на небольшой промежуток времени, чтобы береговая станция могла подтвердить прием;

(iv) если собственное судно явно не находится вблизи места бедствия, задержать на некоторое время подтверждение приема сообщения, чтобы дать возможность ближайшим станциям подтвердить прием без помех;

(v) не подтверждать приема:

(1) если собственное судно находится на большом расстоянии от места бедствия и не в состоянии оказать помощь, кроме тех случаев, когда прослушивается сообщение о бедствии, которое не было подтверждено;

(2) сообщения о бедствии, переданного береговой станцией, до тех пор, пока капитан не подтвердит, что судно в состоянии оказать помощь;

(vi) в случае, указанном в подпункте (v)(1), и, когда:

(1) стало известно, что терпящее бедствие судно не в состоянии само передать сообщение о бедствии; или

(2) капитан считает необходимым оказание дальнейшей помощи; или

(3) были приняты сигналы радиомаяков-индикаторов места бедствия в то время, когда срочный радиообмен или радиообмен в случае бедствия не велся;

передать сообщение о бедствии, по возможности предварив его сигналом тревоги, используя соответствующий передатчик, работающий на полную мощность, и используя порядок передачи DDD на частоте 500 кГц или «Mayday Relay» на частоте 2182 кГц или 156,8 МГц, если эта частота применима, или на любой другой частоте, которая может быть использована в случае бедствия, и принять все другие меры, как если бы бедствие терпело собственное судно, для уведомления властей, которые могут оказать помощь;

(vii) по указанию капитана как можно скорее сообщить название собственного судна, его местоположение, скорость и предполагаемое время прибытия на место бедствия, а если местоположение судна, терпящего бедствие, известно неточно, то истинный пеленг судна, терпящего бедствие, предварив свою передачу сокращением QTE и определением пеленга;

(viii) записать в журнал и передать на мостик подтверждения получения сигнала другими судами, их местоположение, предполагаемое время прибытия на место бедствия и другие сообщения, относящиеся к бедствию;

(ix) если руководство обменом в случае бедствия осуществляется береговой станцией или судном, находящимся в более благоприятном положении для оказания помощи судну, терпящему бедствие, как правило, работать со станцией, руководящей обменом;

(x) продолжать вести непрерывное наблюдение до тех пор, пока судно находится в состоянии бедствия; однако, если соответствующая помощь оказывается ближайшими судами или поддерживается связь с береговыми станциями и очевидно, что не потребуется средство связи судна или специальная консультация, можно возобновить нормальную работу.

13. *Срочность.* (*a*) Если передача сигналов срочности касается собственного судна, радиоспециалист должен:

(i) соблюдая порядок передачи сигналов срочности по радиотелеграфу, передать, только по распоряжению капитана, сигнал срочности и сообщение на частоте 500 кГц или на любой другой частоте, которую можно использовать в случае бедствия. Если сообщение длительное, или это медицинская консультация, или если сообщение повторяется в зоне интенсивного радиообмена, передать сообщение на рабочей частоте; в таких случаях при вызове необходимо сообщить подробные сведения о частоте, на которой будет передаваться срочное сообщение;

(ii) если срочное сообщение касается потери одного или нескольких человек за бортом, разрешается предварить вызов радиотелеграфным сигналом тревоги, но только в тех случаях, когда требуется помощь других судов, и она не может быть должным образом получена путем использования сигнала срочности;

(iii) если сообщение адресовано какой-то определенной станции, установить связь с этой станцией, прежде чем перейти на рабочую частоту;

(iv) если сообщение адресовано всем станциям, выждать достаточное время перед повторением вызова и передачей сообщения;

(v) когда условия срочности, сообщенные всем станциям, заканчиваются, и нет дальнейшей необходимости предпринимать какие-либо действия, передать на соответствующей частоте сообщение об аннулировании срочности, адресованное всем станциям.

(*b*) Если передача сигналов срочности касается других судов, радиоспециалист должен:

(i) поскольку сигнал срочности имеет приоритет над всеми другими сообщениями, кроме сообщений о бедствии, принять меры, чтобы не причинять помех сигналу или передаче сообщения, которое следует за сигналом срочности;

(ii) принять и передать сообщение на мостик;

(iii) продолжать прослушивание, по крайней мере, в течение 3 минут; по истечении этого периода, если срочное сообщение не услышано, известить, если возможно, береговую станцию о приеме сигнала срочности; затем необходимо возобновить нормальную работу;

(iv) если сигнал срочности адресован какой-либо определенной станции, разрешается продолжать работу на частотах, иных чем те, которые используются для передачи сигнала срочности или срочного сообщения; необходимо оказывать любую помощь, если потребуется, для передачи срочного сообщения адресатам, например путем ретрансляции.

14. *Безопасность.* (*a*) Если необходимо передать сообщение о безопасности, радиоспециалист должен:

(i) передать сигнал безопасности к концу ближайшего периода молчания и вызов на одной или нескольких международных частотах бедствия (500 кГц, 2182 кГц и 156,8 МГц, там, где она применима) или на любой другой частоте, которую можно использовать в случае бедствия;

(ii) немедленно после окончания периода молчания передать сообщение о безопасности, следующее за вызовом, на рабочей частоте, делая соответствующее объявление об этом в конце вызова; вне районов интенсивного радиообмена короткие сообщения о безопасности могут передаваться исключительно на частоте 500 кГц;

(iii) передать сигналы безопасности и сообщения, содержащие важные метеорологические и навигационные предупреждения, как можно скорее, и повторить их в конце ближайшего периода молчания, следующего после передачи.

(*b*) Услышав сигнал безопасности*, радиоспециалист должен:

(i) не создавать помех передаче сигнала или сообщения;

(ii) принять и передать сообщение на мостик;

(iii) оказывать любую помощь, если необходимо, в передаче таких сообщений, когда они адресованы «всем судам», и, если требуется, ретранслировать адресатам сообщения в сокращенном виде.

Другие обязанности

15. *Ведение радиожурнала.* (*a*) Радиожурнал должен вестись в соответствии с требованиями Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС;

(*b*) радиожурнал должен храниться в радиорубке и предъявляться для проверки должностным лицам, уполномоченным Администрацией; время всех записей должно указываться по среднему гринвичскому времени;

(*c*) радиожурнал должен предъявляться для проверки капитану в любое время, и радиоспециалист должен обращать внимание капитана на каждую запись, имеющую значение для безопасности.

16. *Необходимые проверки технического состояния радиоаппаратуры.* Когда судно находится в море, радиоспециалист должен проводить проверку оборудования в соответствии с Конвенцией СОЛАС. Кроме того, чтобы облегчить своевременное обнаружение неполадок в ранней стадии, необходимо выполнять следующее:

* Береговая радиостанция может передавать срочное предупреждение о циклоне как сообщение о безопасности, предварив его сигналом тревоги и сигналом безопасности.

(*a*) по крайней мере один раз в неделю проверять автоматический податчик сигналов на формирование и длительность сигнала;

(*b*) регулярно проверять все контрольные точки в аппаратуре радиосвязи и регистрировать нарушения в работе;

(*c*) по возможности, проверять переносную и стационарную радиоаппаратуру спасательных средств на плаву; в любом случае один раз в три месяца проверять переносное и стационарное радиооборудование спасательных средств на борту судна; когда проверка проводится с установленной антенной, следует пытаться установить связь с другими судами и береговыми станциями, не создавая при этом помех для других передач; если в радиооборудовании спасательного средства используются сухие батареи, их следует заменять через промежутки времени, рекомендуемые заводами-изготовителями, или раньше, если при проверке выявится ухудшение их работы;

(*d*) периодически, при нахождении в зоне видимости радиомаяка, проверять, совместно со штурманом, точность калибровочной кривой радиопеленгатора на возможно большем количестве пеленгов судна; результаты должны быть записаны и доложены капитану; возможные причины ошибок, возникшие непосредственно на борту судна, включая изменение в монтаже антенны и неразрешенные антенны, должны быть обнаружены и сообщены капитану.

17. *Демонстрация работы переносного радиооборудования спасательных средств.* Всякий раз, при возможности, необходимо демонстрировать работу переносного радиооборудования спасательных средств новым членам экипажа, чтобы ознакомить их с его использованием. При проверке оборудования на спасательном средстве его установка и работа должны демонстрироваться возможно большему количеству членов экипажа.

18. *Демонстрация работы резервного радиотелеграфного оборудования.* Если Администрация требует, чтобы на резервном радиотелеграфном оборудовании, включая автоматический податчик сигналов, имелась инструкция по эксплуатации и соответствующие цифровые указатели, то надлежашим лицам, назначенным капитаном работать на этом оборудовании в случаях аварии, когда радиоспециалист по каким-либо причинам не в состоянии выполнять эту работу, необходимо демонстрировать через соответствующие промежутки времени порядок работы с использованием этих инструкций.

19. *Техническое обслуживание.* (*a*) При нахождении судна в море или в порту радиоспециалист должен обеспечить исправное состояние всей апаратуры, за которую он несет ответственность. Для этого он должен придерживаться процедур, изложенных в «Руководстве по профилактическому обслуживанию» в Дополнении к настоящей Рекомендации.

(*b*) *Журнал учета.* Необходимо вести отдельный «Журнал учета технического осмотра и ремонта аппаратуры» для занесения в него всех видов выполненного технического обслуживания, а также всех обнаруженных нарушений в работе, и для учета и использования сделанных в нем записей в случае возникновения дальнейших неисправностей. В журнале должно быть оглавление по основным типам аппаратуры, и он должен храниться на борту судна. В журнал следует вносить следующие данные:

(i) дату и время профилактического обслуживания или ремонта, включая общее время нерабочего состояния аппаратуры;

(ii) наименование обслуживаемой аппаратуры;

(iii) состояние аппаратуры перед работой;

(iv) замеченные нарушения в работе, если они имеются;

(v) все выполненные работы по профилактическому обслуживанию (если не замечено нарушений) и ремонту, если нарушения обнаружены;

(vi) наименования отремонтированных или отрегулированных блоков;

(vii) состояние аппаратуры после выполнения работ, указанных в подпунктах (v) и (vi);

(viii) наименование израсходованных запасных частей.

Дополнительные положения для судов, на которых имеется более одного радиоспециалиста

20. При приеме радиовахты, заступающий радиоспециалист должен прибыть в радиорубку заблаговременно, чтобы:

(*a*) проверить, ведется ли обмен в случае бедствия, срочности или безопасности;

(*b*) проверить, имеются ли последние данные о местоположении судна и выставлены ли они на обычном рабочем месте;

(*c*) навести справки о специальных распоряжениях или запросах, включая сообщения по расписанию и запрошенные сообщения о погоде;

(*d*) расписаться о приеме вахты в радиожурнале сразу же после того, как сдающий вахту радиоспециалист закончил запись и расписался о сдаче вахты.

21. При передаче радиовахты вахтенный радиоспециалист должен:

(*a*) передать заступающему на вахту все специальные распоряжения и запросы и сообщить ему о любых аномальных условиях распространения волн или о других моментах, имеющих непосредственное отношение к вахте;

(*b*) закончить записи в радиожурнале и расписаться о сдаче вахты.

ДОПОЛНЕНИЕ. РУКОВОДСТВО ПО СОСТАВЛЕНИЮ ПЛАНА ПРОФИЛАКТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

1. *Цели.* Профилактическое обслуживание предназначено для:

(*a*) содержания апаратуры в рабочем состоянии в течение возможно большего периода без отказов;

(*b*) содержания аппаратуры в оптимально надежном рабочем состоянии;

(*c*) защиты аппаратуры от неблагоприятного воздействия вибрации, грязи, пыли, влаги, коррозии и колебаний температуры;

(*d*) продления срока эксплуатации аппаратуры.

Следует иметь в виду, что при современной технологии производства многие виды оборудования и приборов имеют электронные платы с большой плотностью расположения элементов и с высокой степенью интеграции, для которых необходимо принимать во внимание рекомендации заводов-изготовителей при включении отдельных узлов оборудования в график регулярного профилактического обслуживания.

2. *Общие процедуры, применимые ко всей аппаратуре*

(*a*) *Меры безопасности для персонала.* При работе с аппаратурой, находящейся под опасным напряжением, следует соблюдать все необходимые правила техники безопасности, и при его обслуживании должен находится второй человек для страховки.

(*b*) *Предохранение аппаратуры*

(i) Необходимо осторожно обращаться с элементами, схемами и кабелем, осторожно пользоваться инструментами, обеспечивать хорошее механическое соединение разъемов и сопряженность винтов и резьбы;

(ii) Вести учет необходимых запасных частей и оформлять заявки на замену изношенных деталей;

(iii) Производить осмотр всей аппаратуры в целях выявления загрязнения, коррозии, признаков перегрева, наличия посторонних предметов, плохого сосдинения, смещения элементов и проводов;

(iv) Производить проверку механической надежности всего оборудования, включая неплотно завинченные винты, плохо закрепленные контакты и элементы;

(v) Тщательно производить смазку там, где необходимо;

(vi) При отсутствии специальных указаний, неисправные элементы следует выбрасывать, а не хранить вместе с другими запасными частями; в исключительных случаях, если на судне нет запасных частей, ненадежные элементы можно оставить, четко обозначив «ненадежный», пока не поступят новые запасные части.

3. *Техническое обслуживание и содержание в исправности инструментов и испытательных приборов.* Инструментами и приборами следует пользоваться не нарушая инструкцию. Если необходимо, приборы следует отправлять на берег для калибровки.

4. *Обращение с антеннами и системами заземления.* Необходимо проверять защиту антенны на разрыв, чтобы обеспечить ее надлежащее крепление и состояние. Все антенны следует регулярно проверять для выявления зацепления или ослабления антенного провола и облома штыревой антенны и для принятия необходимых мер по устранению неисправностей. Изоляция должна регулярно чиститься, в том числе изоляторы шнура свистка, штаг-карнаков, штагов и рамочных антенн пеленгаторов, и поврежденные детали, где возможно, должны заменяться. Необходимо проверять устройство заземления, в том числе штагов, и регулярно проверять контакты на низкое сопротивление.

Резолюция 6. Основные указания и инструкция для операторов-радиотелефонистов по несению радиовахты, обеспечивающей безопасность

Конференция,

Признавая важность надежной и эффективной радиовахты для обеспечения охраны человеческой жизни и имущества на море,

Учитывая положения Регламента радиосвязи, приложенного к Международной конвенции электросвязи, и положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море,

Принимая во внимание необходимость выработки основных указаний и инструкции для операторов-радиотелефонистов по этому вопросу,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по основным указаниям и инструкции для операторов-радиотелефонистов по несению радиовахты, обеспечивающей безопасность, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендавать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

ПРИЛОЖЕНИЕ. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ОСНОВНЫМ УКАЗАНИЯМ И ИНСТРУКЦИИ ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ-РАДИОТЕЛЕФОНИСТОВ ПО НЕСЕНИЮ РАДИОВАХТЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ БЕЗОПАСНОСТЬ

Введение

1. Правительства должны обращать внимание владельцев и операторов судов, капитанов и персонала, несущего радиовахту, на следующие указания и инструкцию, которые необходимо соблюдать при несении надлежащей радиовахты, обеспечивающей безопасность, при нахождении судна в море.

2. Принимая во внимание инструкцию, приведенную в настоящей Рекомендации, необходимо также соблюдать требования Регламента радиосвязи, приложенного к Международной конвенции электросвязи*, требования Международной конвенции по охране человеческой жизни на море** и любых других соответствующих международных соглашений.

3. Ни одно положение данной Рекомендации никоим образом не является поправкой к Регламенту радиосвязи или Конвенции СОЛАС и не изменяет какие-либо их положения, а в случае возникновения какого-либо конфликта положениям Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС должно всегда отдаваться предпочтение.

4. Кроме того, настоящая Рекомендация не имеет целью как-либо воспрепятствовать дальнейшей разработке системы по обеспечению безопасности на море.

A. *Основные указания, которые следует соблюдать*

5. Капитан каждого судна, на которое распространяется действие Конвенции СОЛАС, должен требовать, чтобы:

(*a*) радиотелефонная вахта велась согласно соответствующим положениям Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС;

(*b*) аппаратура и, если есть, резервный источник энергии содержалась в надлежащем рабочем состоянии.

6. Капитан каждого судна, на которое не распространяется пункт 5, должен требовать, чтобы радиотелефонная вахта велась надлежащим образом, как это определено Администрацией, с учетом Регламента радиосвязи.

7. Капитан должен обеспечить чтобы радиотелефонная станция находилась под контролем оператора-радиотелефониста и, в аварийной ситуации, касающейся собственного судна или других судов, была надлежаще укомплектована персоналом.

8. На всех судах должны приниматься во внимание изложенные ниже, но настоящим не исчерпываемые, основные указания:

(*a*) непрерывная вахта должна осуществляться на частоте бедствия 2182 кГц в соответствии с Конвенцией СОЛАС; на судах, на которые не распространяется действие Конвенции СОЛАС, радиотелефонная вахта должна проводиться в соответствии с требованиями Администрации;

(*b*) вахту необходимо поддерживать на ОВЧ в соответствии с Регламентом радиосвязи и Конвенцией СОЛАС;

(*c*) радиотелефонная служба, обеспечивающая безопасность, должна предусматриваться для собственного судна и для других судов;

(*d*) в периоды молчания с громкоговорителя, имеющего фильтр, и автоаларма должны быть сняты заглушки и установлен необходимый уровень громкости, чтобы не пропустить сообщений о бедствии; поскольку повторные сообщения о срочности и безопасности могут передаваться по истечении периодов молчания, то слуховая вахта должна продолжаться в течение определенного времени после каждого периода молчания;

* Далее именуемый Регламентом радиосвязи.

** Далее именуемая Конвенцией СОЛАС.

(*e*) сообщения о бедствии, срочности и безопасности должны быть переданы капитану сразу после их получения;

(*f*) должны быть приняты регулярные метеосводки и навигационные предупреждения для района, в котором следует судно, и для других районов, представляющих непосредственный интерес;

(*g*) на судах, участвущих в системе регистрации местоположения судов, соответствующие сообщения о местоположении судна, по указанию капитана, должны быть переданы в случаях необходимости;

9. Неразрешенные передачи, особенно те, которые имели место в периоды молчания или во время передачи сигналов бедствия, и любые случаи предумышленных помех должны, по возможности, опознаваться, регистрироваться в вахтенном радиожурнале и доводиться до сведения Администрации с приложением соответствующей выписки из радиожурнала согласно Регламенту радиосвязи.

B. *Инструкция по несению радиотелефонной вахты, обеспечивающей безопасность*

Общее

10. Перед началом рейса оператор-радиотелефонист должен убедиться в том, что:

(*a*) вся радиоаппаратура, за которую оператор-радиотелефонист несет ответственность, находится в надлежащем рабочем состоянии, и аккумуляторные батареи достаточно заряжены;

(*b*) все документы и приложения к ним, требуемые международными соглашениями, инструкции к судовым радиостанциям и дополнительные документы, требуемые контролирующей Администрацией, имеются в наличии; о несоответствиях следует доложить капитану;

(*c*) часы в радиорубке сверены;

(*d*) антенны установлены правильно, не повреждены и должным образом подсоединены.

11. Оператор-радиотелефонист должен убедиться в том, что все соответствующие документы откорректированы в соответствии с последними дополнениями.

Обязанности по несению вахты

12. Непосредственно перед выходом из порта оператор-радиотелефонист должен, если это практически осуществимо, уточнить регулярно получаемые метеосводки и навигационные предупреждения для района плавания судна и, по указанию капитана, для других районов и передать эти сообщения капитану.

13. При выходе из порта оператор-радиотелефонист, открыв станцию, должен:

(*a*) прослушать на соответствующей частоте бедствия, нет ли ситуации бедствия;

(*b*) передать TR (название судна, местоположение, порт назначения и т.д.) местной береговой станции и другим соответствующим береговым станциям, с которыми возможен радиообмен;

(*c*) принять метеосводки и навигационные предупреждения в первую соответствующую передачу.

14. Когда станция открыта, оператор-радиотелефонист должен:

(*a*) проверять часы в радиорубке по стандартным сигналам времени не реже одного раза в день;

(*b*) передавать TR при входе в зону действия береговой станции, с которой возможен радиообмен; эту береговую станцию необходимо известить о том, что судно покидает обслуживаемую ею зону.

15. Закрывая станцию по прибытии в порт, оператор-радиотелефонист должен:

(*a*) известить местную береговую станцию и другие береговые станции, с которыми поддерживалась связь, о прибытии судна в порт и о прекращении работы станции;

(*b*) обеспечить заземление антенны;

(*c*) проверить, достаточно ли заряжены аккумуляторные батареи.

Действия, которые необходимо предпринимать в случае бедствия, срочности и в целях безопасности

16. *Бедствие.* Вызов в случаях бедствия должен пользоваться абсолютным приоритетом перед всеми другими передачами. Все слышащие его станции должны немедленно прекратить любые передачи, которые могут причинить помеху радиообмену в случае бедствия.

(*a*) Если терпит бедствие собственное судно, оператор-радиотелефонист должен:

(i) получить с мостика фактическое или счислимое местоположение судна или, если это невозможно, использовать последнее известное местоположение или истинный пеленг и расстояние от фиксированного географического положения; если используется последнее известное местоположение судна, то время нахождения судна в этих координатах должно указываться по среднему гринвичскому времени;

(ii) как правило, вести передачу на частоте 2182 кГц и на частоте 156,8 МГц, если она применима, соблюдая порядок передачи сигналов бедствия по радиотелефону в соответствии с Регламентом радиосвязи; вызов в случае бедствия и сообщение о бедствии должны передаваться только по указанию капитана или лица, ответственного за судно; при необходимости можно использовать другие подходящие международные частоты бедствия (или иные частоты) в соответствии с Регламентом радиосвязи;

(iii) если возможно, передать сигнал тревоги, так как любое судно, находящееся поблизости и осуществляющее вахту при помощи громкоговорителя с фильтром или приемника-автоаларма, не услышит речевого сообщения, если сначала не привлечь его внимания сигналом тревоги; необходимо передавать радиотелефонный сигнал тревоги, если он генерируется автоматически, непрерывно в течение не менее 30 секунд, но не более одной минуты; если сигнал тревоги генерируется иными средствами, необходимо передавать его непрерывно, пока есть возможность, в течение приблизительно одной минуты;

(iv) периодически повторять, особенно в периоды молчания, сообщение о бедствии, предваряемое сигналом тревоги всякий раз, когда это возможно, и вызовом в случае бедствия, по тех пор, пока не будет получен ответ;

(v) если на сообщение о бедствии, переданное на частоте бедствия, нет ответа, повторять это сообщение на любой другой частоте, на которой можно привлечь внимание;

(vi) использовать все средства для привлечения внимания;

(vii) передавать капитану все сообщения, относящиеся к бедствию, немедленно после их приема.

(*b*) Если терпят бедствие другие суда, оператор-радиотелефонист должен:

(i) принять и передать сообщение капитану;

(ii) по возможности одновременно взять радиопеленг; если этот пеленг относительный, необходимо также указать курс судна;

(iii) немедленно подтвердить прием сообщения, если собственное судно находится несомненно вблизи места бедствия; в зонах, где осуществима надежная связь с

береговыми станциями, необходимо задержать подтверждение на небольшой промежуток времени, чтобы береговая станция могла подтвердить прием;

(iv) если собственное судно явно не находится вблизи места бедствия, задержать на некоторое время подтверждение приема сообщения, чтобы дать возможность ближайшим станциям подтвердить прием без помех;

(v) не подтверждать приема:

(1) если собственное судно находится на большом расстоянии от места бедствия и не в состоянии оказать помощь, кроме тех случаев, когда прослушивается сообщение о бедствии, которое не было подтверждено;

(2) сообщения о бедствии, переданного береговой станцией, до тех пор, пока капитан не подтвердит, что судно в состоянии оказать помощь;

(vi) в случае, указанном в подпункте (v)(1), и, когда:

(1) стало известно, что терпящее бедствие судно не в состоянии само передать сообщение о бедствии; или

(2) капитан считает необходимым оказание дальнейшей помощи; или

(3) были приняты сигналы радиомаяков-индикаторов места бедствия в то время, когда срочный радиообмен или радиообмен в случае бедствия не велся;

передать сообщение о бедствии, по возможности предварив его сигналом тревоги, используя соответствующий передатчик, работающий на полную мощность, и используя порядок передачи "Mayday Relay" на частоте 2182 кГц или 156,8 МГц, если эта частота применима, или на любой другой частоте, которая может быть использована в случае бедствия, и принять все другие меры, как если бы бедствие терпело собственное судно, для уведомления властей, которые могут оказать помощь;

(vii) по указанию капитана, как можно скорее сообщить название собственного судна, его местоположение, скорость и предполагаемое время прибытия на место бедствия, а если местоположение судна, терпящего бедствие, известно неточно, то радиопеленг;

(viii) записать в журнал и передать капитану подтверждения получения сигнала другими судами, их местоположение, предполагаемое время прибытия на место бедствия и другие сообщения, относящиеся к бедствию;

(ix) если руководство обменом в случае бедствия осуществляется береговой станцией или судном, находящимся в более благоприятном положении для оказания помощи судну, терпящему бедствие, как правило, работать со станцией, руководящей обменом.

17. *Срочность.* (*a*) Если передача сигналов срочности касается собственного судна, оператор-радиотелефонист должен:

(i) соблюдая порядок передачи сигналов срочности по радиотелефону, передать, только по распоряжению капитана, сигнал срочности и сообщение на частоте 2182 кГц и на частоте 156,8 МГц, если она применима, или на любой другой частоте, которую можно использовать в случае бедствия; если сообщение длительное, или это медицинская консультация, или если сообщение повторяется в зоне интенсивного радиообмена, передать сообщение на рабочей частоте; в таких случаях при вызове необходимо сообщить подробные сведения о частоте, на которой будет передаваться срочное сообщение;

(ii) если срочное сообщение касается потери одного или нескольких человек за бортом, разрешается предварить вызов сигналом тревоги, но только в тех случаях, когда требуется помощь других судов, и она не может быть должным образом получена путем использования сигнала срочности;

(iii) если сообщение адресовано какой-то определенной станции, установить связь с этой станцией, прежде чем перейти на рабочую частоту;

(iv) если сообщение адресовано всем станциям, выждать достаточное время перед повторением вызова и передачей сообщения;

(v) когда условия срочности, сообщенные всем станциям, заканчиваются, и нет дальнейшей необходимости предпринимать какие-либо действия, передать на соответствующей частоте сообщение об аннулировании срочности, адресованное всем станциям.

(*b*) Если передача сигналов срочности касается других судов, оператор-радиотелефонист должен:

(i) поскольку сигнал срочности имеет приоритет над всеми другими сообщениями, кроме сообщений о бедствии, принять меры, чтобы не причинять помех сигналу или передаче сообщения, которое следует за сигналом срочности;

(ii) принять и передать сообщение капитану;

(iii) продолжать прослушивание, по крайней мере, в течение 3 минут; по истечении этого периода, если срочное сообщение не услышано, известить, если возможно, береговую станцию о приеме сигнала срочности; после чего необходимо возобновить работу;

(iv) если сигнал срочности адресован какой-либо определенной станции, разрешается продолжать работу на частотах, иных чем те, которые используются для передачи сигнала срочности или срочного сообщения; необходимо оказывать любую помощь, если потребуется, для передачи срочного сообщения адресатам, например путем ретрансляции.

18. *Безопасность.* (*a*) Если необходимо передать сообщение о безопасности, оператор-радиотелефонист должен:

(i) передать сигнал беопасности к концу ближайшего периода молчания и вызов на частоте 2182 кГц и на частоте 156,8 МГц, если она применима, или на любой другой частоте, которую можно использовать в случае бедствия;

(ii) немедленно после окончания периода молчания передать сообщение о безопасности, следующее за вызовом, на рабочей частоте, делая соответствующее объявление об этом в конце вызова;

(iii) передать сигналы безопасности и сообщения, содержащие важные метеорологические и навигационные предупреждения, как можно скорее, и повторить их в конце ближайшего периода молчания, следующего после передачи.

(*b*) Услышав сигнал безопасности*, оператор-радиотелефонист должен:

(i) не создавать помех передаче сигнала или сообщения;

(ii) принять и передать сообщение капитану;

(iii) оказывать любую помощь, если необходимо, в передаче таких сообщений, когда они адресованы «всем судам», и, если требуется, ретранслировать адресатам сообщения в сокращенном виде.

Другие обязанности

19. *Ведение радиожурнала.* (*a*) Радиотелефонный журнал должен вестись в соответствии с требованиями Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС;

(*b*) радиотелефонный журнал должен храниться там, где осуществляется слуховая вахта, и предъявляться для проверки должностным лицам, уполномоченным Администрацией; время всех записей должно указываться по среднему гринвичскому времени;

* Береговая радиостанция может передавать срочное предупреждение о циклоне как сообщение о безопасности, предварив его радиотелефонным сигналом тревоги и сигналом безопасности.

(*c*) радиотелефонный журнал должен предъявляться для проверки капитану в любое время, и оператор-радиотелефонист должен обращать внимание капитана на каждую запись, имеющую значение для безопасности.

20. *Техническое обслуживание.* Оператор-радиотелефонист должен:

(*a*) проверять аккумуляторные батареи и, при необходимости, заряжать до полной емкости;

(*b*) проверять защиту антенны на разрыв и обеспечивать ее надлежащее крепление и состояние;

(*c*) проверять антенны для выявления зацепления или ослабления и принимать необходимые меры по их устранению;

(*d*) проверять изоляторы шнура свистка, штаг-карнаков и штагов, регулярно чистить их и, где возможно, заменять поврежденные детали;

(*e*) еженедельно проверять состояние переносной радиоаппаратуры на спасательных средствах.

Резолюция 7. Радиооператоры

Конференция,

Признавая важность надежной и эффективной радиовахты и технического обслуживания радиоаппаратуры для обеспечения охраны человеческой жизни и имущества на море,

Отмечая, что на некоторых типах судов установлено радиотелеграфное оборудование, но оно не требуется Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море,

Учитывая положения Регламента радиосвязи, приложенного к Международной конвенции элестросвязи, согласно которым радиотелеграфная служба на таких судах может осуществляться радиооператором, который является владельцем особого диплома оператора-радиотелеграфиста,

Постановляет:

(*a*) принять следующие Рекомендации, приложенные к настоящей Резолюции:

(i) Рекомендацию по минимальным требованиям дипломирования радиооператоров;

(ii) Рекомендацию по минимальным требованиям для поддержания и совершенствования должного уровня знаний и навыков радиооператоров;

(iii) Рекомендацию по основным указаниям и инструкции для радиооператоров по несению радиовахты, обеспечивающей безопасность, и техническому обслуживанию радиоаппаратуры;

(iv) Рекомендацию по подготовке радиооператоров;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этих Рекомендаций в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящие Рекомендации и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) пересматривать Рекомендацию по подготовке радиооператоров при консультации или сотрудничестве с другими международныи организа-

циями, смотря по тому, что целесообразнее, в частности с Международной организацией труда и Международным союзом электросвязи;

(*c*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

ПРИЛОЖЕНИЕ I. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО МИНИМАЛЬНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ ДЛЯ ДИПЛОМИРОВАНИЯ РАДИООПЕРАТОРОВ

1. Каждый радиооператор, ответственный за несение радиовахты или осуществляющий ее на судне, на котором радиотелеграфная станция установлена, но не предписана международными соглашениями, должен иметь соответствующий диплом или дипломы, выдаваемые или признаваемые Администрацией в соответствии с положениями Регламента радиосвязи.

2. Кроме того, радиооператор должен:

(*a*) быть не моложе 18 лет;

(*b*) удовлетворять требованиям Администрации по состоянию здоровья, в частности, в отношении зрения, слуха и речи;

(*c*) удовлетворять требованиям Дополнения к Приложению I настоящей Рекомендации.

3. Каждый кандидат на получение диплома обязан сдать экзамен или экзамены, удовлетворяющие требованиям заинтересованной Администрации.

4. Уровень знаний, требуемый при дипломировании, должен быть достаточным для того, чтобы радиооператор мог безопасно и эффективно выполнять свои обязанности. При определении соответствующего уровня знаний и подготовки, необходимой для получения таких знаний и практических навыков, Администрация должна учитывать требования Регламента радиосвязи и Дополнения к настоящей Рекомендации. Администрации должны также учитывать другие соответствующие резолюции, принятые Международной конференцией по подготовке и дипломированию моряков 1978 г., и соответствующие рекомендации ИМКО.

ДОПОЛНЕНИЕ. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЬЯВЛЯЕМЫЕ К ЗНАНИЯМ И ПОДГОТОВКЕ РАДИООПЕРАТОРОВ

1. Кроме требований, предъявляемых при выдаче диплома в соответствии с Регламентом радиосвязи, радиооператоры должны иметь знания и пройти обучение, включая, практическую подготовку, по следующим вопросам:

(*a*) обеспечение радиосвязи в аварийных ситуациях, таких, как:

(i) оставление судна;

(ii) случаи пожара на судне;

(iii) частичное или полное повреждение радиостанции;

(*b*) использование спасательных шлюпок, спасательных плотов, плавучих спасательных средств и их снаряжения, обращая особое внимание на использование переносного и стационарного радиооборудования спасательных шлюпок и радиомаяков-индикаторов места бедствия;

(*c*) способы выживания на море;

(*d*) оказание первой помощи;

(*e*) предотвращение пожара и борьба с пожаром, обращая особое внимание на радиооборудование;

(*f*) предупредительные меры по обеспечению безопасности судна и персонала в связи с опасностями, возможными при использовании радиооборудования, включая электрическую, радиационную, химическую и механическую опасности;

(*g*) использование Руководства ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (MERSAR), обращая особое внимание на радиосвязь;

(*h*) системы и процедуры регистрации местоположения судов;

(*i*) использование Международного свода сигналов и Стандартного морского навигационного словаря ИМКО;

(*j*) системы и порядок медицинских консультаций по радио.

ПРИЛОЖЕНИЕ II. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО МИНИМАЛЬНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ ДЛЯ ПОДДЕРЖАНИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДОЛЖНОГО УРОВНЯ ЗНАНИЙ И НАВЫКОВ РАДИООПЕРАТОРОВ

1. Каждый радиооператор, имеющий диплом или дипломы, выдаваемые или признаваемые Администрацией, для продолжения морской службы должен подтверждать, что он удовлетворяет требованиям Администрации в отношении:

(*a*) состояния здоровья, в том числе зрения, слуха и речи, через регулярные промежутки времени, не превышающие пяти лет; и

(*b*) профессиональной пригодности:

(i) путем подтверждения стажа работы в должности радиооператора без перерыва в работе более пяти лет;

(ii) в случае такого перерыва в работе — путем прохождения установленной проверки или успешного окончания одобренного курса или курсов обучения на судне или на берегу; в программу этого курса или курсов должны включаться вопросы охраны человеческой жизни на море, использования современного оборудования радиосвязи и, возможно, радионавигационного оборудования.

2. Администрация может также потребовать от радиооператора прохождения установленной проверки или успешного окончания одобренного курса или курсов обучения на судне или на берегу, обращая при этом особое внимание на его обязанности по обеспечению безопасности, если на судах,имеющих право плавания под флагом этой Администрации, вводятся новые методы, оборудование или практика.

3. Каждый радиооператор должен для продолжения работы на судах определенных типов, в отношении которых разработаны специальные международные требования по вопросам подготовки экипажа, успешно закончить соответствующие одобренные курсы подготовки или сдать экзамены, охватывающие соответствующие международные правила и рекомендации.

4. Администрация должна обеспечить все суда, находящиеся под ее юрисдикцией, текстами, содержащими последние изменения в международных правилах, касающихся радиосвязи и охраны человеческой жизни на море.

5. Администрациям предлагается, при консультации с заинтересованными сторонами, составлять или способствовать составлению программ курсов переподготовки и повышения квалификации, факультативных или обязательных, по мере необходимости, на судне или на берегу, для радиооператоров, работающих на судах, и особенно для лиц, возвращающихся на морскую службу. В программу этого курса или курсов должны включаться вопросы, отражающие изменения в технике морской радиосвязи и в соответствующих международных правилах и рекомендациях*, касающихся охраны человеческой жизни на море.

* Включая любые рекомендации ИМКО, касающиеся разработки системы передачи сообщений о бедствии на море.

ПРИЛОЖЕНИЕ III. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ОСНОВНЫМ УКАЗАНИЯМ И ИНСТРУКЦИИ ДЛЯ РАДИООПЕРАТОРОВ ПО НЕСЕНИЮ РАДИОВАХТЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ БЕЗОПАСНОСТЬ, И ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ РАДИОАППАРАТУРЫ

Введение

1. Правительства должны обращать внимание владельцев и операторов судов, капитанов и персонала, несущего радиовахту, на следующие указания и инструкцию, которые необходимо соблюдать при несении надлежащей радиовахты, обеспечивающей безопасность, при нахождении судна в море.

2. Принимая во внимание инструкцию, приведенную в настоящей Рекомендации, необходимо также соблюдать требования Регламента радиосвязи, приложенного к Международной конвенции электросвязи*, требования Международной конвенции по охране человеческой жизни на море** и любых других соответствующих международных соглашений.

3. Ни одно положение данной Рекомендации никоим образом не является поправкой к положениям Регламента радиосвязи или Конвенции СОЛАС и не изменяет какие-либо их положения, а в случае возникновения какого-либо конфликта положениям Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС должно всегда отдаваться предпочтение.

4. Кроме того, настоящая Рекомендация не имеет целью как-либо воспрепятствовать дальнейшей разработке системы по обеспечению безопасности на море.

A. *Основные указания, которые следует соблюдать*

5. Капитан каждого судна должен требовать, чтобы:

(*a*) радиовахта велась согласно соответствующим положениям Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС;

(*b*) аппаратура содержалась в надлежащем рабочем состоянии.

6. На всех судах должны приниматься во внимание изложенные ниже, но настоящим не исчерпываемые, основные указания:

(*a*) вахту, по возможности непрерывную, следует вести на частоте бедствия 500 кГц и на других соответствующих частотах бедствия;

(*b*) радиослужба, обеспечивающая безопасность, должна предусматриваться для собственного судна и для других судов;

(*c*) обязательную аппаратуру радиосвязи необходимо поддерживать в надлежащем рабочем состоянии;

(*d*) в периоды молчания, которые бывают во время вахты, следует принимать меры для прослушивания на частоте 500 кГц, чтобы гарантировать прием сигналов бедствия или других срочных сообщений путем поиска в полосе 495-505 кГц;

(*e*) необходимо иметь регулярно корректируемые данные о местоположении судна, и, по приказу капитана, эту информацию следует помещать на виду на рабочем месте;

(*f*) сообщения о бедствии, срочности и безопасности необходимо передавать вахтенному помощнику сразу после их приема;

(*g*) регулярные метеосводки и навигационные предупреждения для района, в котором следует судно, и, по запросу капитана, для других районов необходимо передавать вахтенному помощнику сразу после их приема;

(*h*) на судах, участвующих в системе регистрации местоположения судов, соответствующие сообщения о местоположении судна, по указанию капитана, должны быть переданы в случаях необходимости;

* Далее именуемый Регламентом радиосвязи.

** Далее именуемая Конвенцией СОЛАС.

(*i*) несение радиотелефонной вахты должно осуществляться в соответствии с требованиями Администрации;

(*j*) неразрешенные передачи, особенно те, которые имели место в периоды молчания или во время передачи сигналов бедствия, и любые случаи предумышленных помех должны, по возможности, опознаваться, регистрироваться в вахтенном радиожурнале и доводиться до сведения Администрации с приложением соответствующей выписки из радиожурнала согласно Регламенту радиосвязи;

(*k*) организация радиовахты должна быть такой чтобы эффективность работы радиооператора не снижалась из-за его усталости, чтобы он был достаточно отдохнувшим и во всех других отношениях годным к исполнению своих обязанностей;

(*l*) необходимо принимать меры предосторожности для того, чтобы слух несущего радиовахту оператора не ухудшался из-за чрезмерного постороннего шума на судне. Если нельзя избежать чрезмерного шума, необходимо пользоваться защитными слуховыми устройствами.

B. *Инструкция по несению радиовахты, обеспечивающей безопасность, и техническому обслуживанию радиоаппаратуры*

Общее

7. Перед началом рейса вахтенный радиооператор должен убедиться в том, что:

(*a*) вся радиоаппаратура, за которую радиооператор несет ответственность, находится в надлежащем рабочем состоянии, и аккумуляторные батареи достаточно заряжены;

(*b*) все документы и приложения, требуемые международными соглашениями, инструкции к судовым радиостанциям и дополнительные документы, требуемые контролирующей Администрацией, имеются в наличии; о несоответствиях следует доложить капитану;

(*c*) часы в радиорубке сверены;

(*d*) антенны установлены правильно, не повреждены и должным образом подсоединены.

8. Радиооператор должен убедиться в том, что все соответствующие документы откорректированы в соответствии с последними дополнениями.

9. Радиооператор при назначении на судно должен удостовериться в том, что вся техническая документация, запасные части, испытательные приборы и инструменты для аппаратуры радиосвязи и, по усмотрению капитана, для радионавигационной аппаратуры имеются на борту судна. О несоответствиях следует доложить капитану.

Обязанности по несению вахты

10. *Радиотелеграф.* (*a*) Непосредственно перед выходом из порта радиооператор должен, если это практически осуществимо, получить очередные метеосводки и навигационные предупреждения для района плавания и, по указанию капитана, для других районов и передать эти сообщения капитану.

(*b*) При выходе из порта радиооператор, открыв станцию, должен:

(i) прослушать на частоте бедствия 500 кГц, нет ли ситуации бедствия;

(ii) передать TR (название судна, местоположение, порт назначения и т.д.) местной береговой станции и другим соответствующим береговым станциям, с которыми возможен радиообмен;

(iii) принять метеосводки и навигационные предупреждения в первую соответствующую передачу.

(*c*) Когда станция открыта, радиооператор должен:

(i) передавать сигналы времени в штурманскую рубку не реже одного раза в день для проверки хронометра;

(ii) проверять часы в радиорубке по стандартным сигналам времени не реже одного раза в день;

(iii) на выделенных судах, в часы своей вахты, стремиться передать все имеющиеся сообщения OBS (метеосводки) через соответствующие береговые станции;

(iv) передавать TR при входе в зону действия средних частот или в зону действия другой береговой станции, с которой возможен радиообмен; участвующую в радиообмене береговую станцию необходимо известить о том, что судно покидает обслуживаемую ею зону;

(v) насколько это возможно, спушать списки обмена, передаваемые береговыми станциями, с которыми возможен радиообмен; услышав позывной сигнал собственного судна, необходимо отвечать как можно быстрее.

(*d*) Закрывая станцию по прибытии в порт, радиооператор должен:

(i) известить местную береговую станцию и другие береговые станции, с которыми поддерживалась связь, о прибытии судна в порт и о прекращении работы станции;

(ii) обеспечить заземление антенны;

(iii) проверить, достаточно ли заряжены аккумуляторные батареи.

11. *Радиотелефон.* (*a*) При несении радиовахты в радиорубке на частоте 2182 кГц, эту частоту следует прослушивать для приема сигналов бедствия, срочности и безопасности.

(*b*) Если такие сообщения приняты, необходимо придерживаться процедур, детально изложенных в пунктах 12, 13 и 14, соответственно.

(*c*) Время начала и конца прослушивания на частоте 2182 кГц и подробности сообщений о бедствии, срочности и безопасности, не являющихся повторением сообщений, принятых до этого на частоте 500 кГц, следует записывать в вахтенный радиожурнал.

Действия, которые необходимо предпринимать в случаях бедствия, срочности и в целях безопасности

12. *Бедствие.* Вызов в случаях бедствия должен пользоваться абсолютным приоритетом перед всеми другими передачами. Все слышащие его станции должны немедленно прекратить любые передачи, которые могут причинить помеху радиообмену в случае бедствия.

(*a*) Если терпит бедствие собственное судно, радиооператор должен:

(i) получить с мостика фактическое или вычисленное местоположение судна или, если это невозможно, использовать последнее известное местоположение или истинный пеленг и расстояние от фиксированного географического положения; если используется последнее известное местоположение судна, то время нахождения судна в этих координатах должно указываться по среднему гринвичскому времени;

(ii) как правило, вести передачу на частоте 500 кГц, соблюдая порядок передачи сигналов бедствия по радиотелеграфу в соответствии с Регламентом радиосвязи; вызов в случае бедствия и сообщение о бедствии должны передаваться только по указанию капитана или лица, ответственного за судно; при необходимости можно использовать другие подходящие международные частоты бедствия (или иные частоты) в соответствии с Регламентом радиосвязи;

(iii) периодически повторять, особенно в периоды молчания, сообщение о бедствии, предваряемое сигналом тревоги, если необходимо, и вызовом в случае бедствия, до тех пор, пока не будет получен ответ;

(iv) если на сообщение о бедствии, переданное на частоте бедствия, нет ответа, повторять это сообщение на любой другой частоте, на которой можно привлечь внимание;

(v) использовать все средства для привлечения внимания;

(vi) передавать капитану все сообщения, относящиеся к бедствию, немедленно после их приема;

(vii) в случае, когда судно должно быть покинуто экипажем до того, как его местоположение установлено другими судами, установить радиоаппаратуру на непрерывное излучение, если это необходимо и позволяют обстоятельства.

(*b*) Если терпят бедствие другие суда, радиоспециалист должен:

(i) принять и передать сообщение на мостик;

(ii) по возможности одновременно взять радиопеленг; если этот пеленг относительный, необходимо также указать курс судна;

(iii) немедленно подтвердить прием сообщения, если собственное судно находится несомненно вблизи места бедствия; в зонах, где осуществима надежная связь с береговыми станциями, необходимо задержать подтверждение на небольшой промежуток времени, чтобы береговая станция могла подтвердить прием;

(iv) если собственное судно явно не находится вблизи места бедствия, задержать на некоторое время подтверждение приема сообщения, чтобы дать возможность ближайшим станциям подтвердить прием без помех;

(v) не подтверждать приема:

(1) если собственное судно находится на большом расстоянии от места бедствия и не в состоянии оказать помощь, кроме тех случаев, когда прослушивается сообщение о бедствии, которое не было подтверждено;

(2) сообщения о бедствии, переданного береговой станцией, до тех пор, пока капитан не подтвердит, что судно в состоянии оказать помощь;

(vi) в случае, указанном в подпункте (v)(1), и, когда:

(1) стало известно, что терпящее бедствие судно не в состоянии само передать сообщение о бедствии; или

(2) капитан считает необходимым оказание дальнейшей помощи; или

(3) были приняты сигналы радиомаяков-индикаторов места бедствия в то время, когда срочный радиообмен или радиообмен в случае бедствия не велся;

передать сообщение о бедствии, по возможности предварив его сигналом тревоги, используя соответствующий передатчик, работающий на полную мощность, и используя порядок передачи DDD на частоте 500 кГц или "Mayday Relay" на частоте 2182 кГц или 156,8 МГц, если эта частота применима, или на любой другой частоте, которая может быть использована в случае бедствия, и принять все другие меры, как если бы бедствие терпело собственное судно, для уведомления властей, которые могут оказать помощь;

(vii) по указанию капитана как можно скорее сообщить название собственного судна, его местоположение, скорость и предполагаемое время прибытия на место бедствия, а если местоположение судна, терпящего бедствие, известно неточно, то истинный пеленг судна, терпящего бедствие, предварив свою передачу сокращением QTE и определением пеленга;

(viii) записать в журнал и передать на мостик подтверждения получения сигнала другими судами, их местоположение, предполагаемое время прибытия на место бедствия и другие сообщения, относящиеся к бедствию;

(ix) если руководство обменом в случае бедствия осуществляется береговой станцией или судном, находящимся в более благоприятном положении для оказания помощи судну, терпящему бедствие, как правило, работать со станцией, руководящей обменом;

(x) продолжать вести непрерывное наблюдение до тех пор, пока судно находится в состоянии бедствия; однако, если соответствующая помощь оказывается ближайшими судами или поддерживается связь с береговыми станциями и очевидно, что не потребуется средство связи судна или специальная консультация, можно возобновить нормальную работу.

13. *Срочность.* (*a*) Если передача сигналов срочности касается собственного судна, радиооператор должен:

(i) соблюдая порядок передачи сигналов срочности по радиотелеграфу, передать, только по распоряжению капитана, сигнал срочности и сообщение на частоте 500 кГц или на любой другой частоте, которую можно использовать в случае бедствия. Если сообщение длительное, или это медицинская консультация, или если сообщение повторяется в зоне интенсивного радиообмена, передать сообщение на рабочей частоте. В таких случаях при вызове необходимо сообщить подробные сведения о частоте, на которой будет передаваться срочное сообщение;

(ii) если срочное сообщение касается потери одного или нескольких человек за бортом, разрешается предварить вызов радиотелеграфным сигналом тревоги, но только в тех случаях, когда требуется помощь других судов, и она не может быть должным образом получена путем использования сигнала срочности;

(iii) если сообщение адресовано какой-то определенной станции, установить связь с этой станцией, прежде чем перейти на рабочую частоту;

(iv) если сообщение адресовано всем станциям, выждать достаточное время перед повторением вызова и передачей сообщения;

(v) когда условия срочности, сообщенные всем станциям, заканчиваются, и нет дальнейшей необходимости предпринимать какие-либо действия, передать сообщение на соответствующей частоте об аннулировании срочности, адресованное всем станциям.

(*b*) Если передача сигналов срочности касается других судов, радиооператор должен:

(i) поскольку сигнал срочности имеет приоритет над всеми другими сообщениями, кроме сообщений о бедствии, принять меры, чтобы не причинять помех сигналу или передаче сообщения, которое следует за сигналом срочности;

(ii) принять и передать сообщение на мостик;

(iii) продолжать прослушивание, по крайней мере, в течение 3 минут; по истечении этого периода, если срочное сообщение не услышано, известить, если возможно, береговую станцию о приеме сигнала срочности; затем необходимо возобновить нормальную работу;

(iv) если сигнал срочности адресован какой-либо определенной станции, разрешается продолжать работу на частотах, иных чем те, которые используются для передачи сигнала срочности или срочного сообщения; необходимо оказывать любую помощь, если потребуется, для передачи срочного сообщения адресатам, например путем ретрансляции.

14. *Безопасность.* (*a*) Если необходимо передать сообщение о безопасности, радиооператор должен:

(i) передать сигнал безопасности к концу ближайшего периода молчания и вызов на одной или нескольких международных частотах бедствия (500 кГц, 2182 кГц и 156,8 МГц, там, где она применима) или на любой другой частоте, которую можно использовать в случае бедствия;

(ii) немедленно после окончания периода молчания передать сообщение о безопасности, следующее за вызовом, на рабочей частоте, делая соответствующее объявление об этом в конце вызова; вне районов интенсивного радиообмена короткие сообщения о безопасности могут передаваться исключительно на частоте 500 кГц;

(iii) передать сигналы безопасности и сообщения, содержащие важные метеорологические и навигационные предупреждения, как можно скорее, и повторить их в конце ближайшего периода молчания, следующего после передачи.

(*b*) Услышав сигнал безопасности*, радиооператор должен:

(i) не создавать помех передаче сигнала или сообщения;

(ii) принять и передать сообщение на мостик;

(iii) оказывать любую помощь, если необходимо, в передаче таких сообщений, когда они адресованы «всем судам», и, если требуется, ретранслировать адресатам сообщения в сокращенном виде.

Другие обязанности

15. *Ведение радиожурнала.* (*a*) Радиожурнал должен вестись в соответствии с требованиями Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС;

(*b*) радиожурнал должен храниться в радиорубке и предъявляться для проверки должностным лицам, уполномоченным Администрацией; время всех записей должно указываться по среднему гринвичскому времени;

(*c*) радиожурнал должен предъявляться для проверки капитану в любое время, и радиооператор должен обращать внимание капитана на каждую запись, имеющую значение для безопасности.

16. *Необходимые проверки технического состояния радиоопературы.* Когда судно находится в море, радиооператор должен проводить проверку оборудования в соответствии с Конвенцией СОЛАС. Кроме того, чтобы облегчить своевременное обнаружение неполадок в ранней стадии, необходимо выполнять следующее:

(*a*) по крайней мере один раз в неделю проверять автоматический податчик сигналов на формирование и длительность сигнала;

(*b*) регулярно проверять все контрольные точки в аппаратуре радиосвязи и регистрировать нарушения в работе;

(*c*) по возможности, проверять переносную и стационарную радиоаппаратуру спасательных средств на плаву; в любом случае один раз в три месяца проверять переносное и стационарное радиооборудование спасательных средств на борту судна; когда проверка проводится с установленной антенной, следует пытаться установить связь с другими судами и береговыми станциями, не создавая при этом помех для других передач; если в радиооборудовании спасательного средства используются сухие батареи, их следует заменять через промежутки времени, рекомендуемые заводами-изготовителями, или раньше, если при проверке выявится ухудшение их работы;

* Береговая радиостанция может передавать срочное предупреждение о циклоне как сообщение о безопасности, предварив его сигналом тревоги и сигналом безопасности.

(*d*) периодически, при нахождении в зоне видимости радиомаяка, проверять, совместно со штурманом, точность калибровочной кривой радиопеленгатора на возможно большем количестве пеленгов судна; результаты должны быть записаны и доложены капитану; возможные причины ошибок, возникшие непосредственно на борту судна, включая изменение в монтаже антенны и неразрешенные антенны, должны быть обнаружены и сообщены капитану.

17. *Демонстрация работы переносного радиооборудования спасательных средств.* Всякий раз, при возможности, необходимо демонстрировать работу переносного радиооборудования спасательных средств новым членам экипажа, чтобы ознакомить их с его использованием. При проверке оборудования на спасательном средстве его установка и работа должны демонстрироваться возможно большему количеству членов экипажа.

18. *Демонстрация работы резервного радиотелеграфного оборудования.* Если Администрация требует, чтобы на резервном радиотелеграфном оборудовании, включая автоматический податчик сигналов, имелась инструкция по эксплуатации и соответствующие цифровые указатели, то надлежащим лицам, назначенным капитаном работать на этом оборудовании в случаях аварии, когда радиооператор по каким-либо причинам не в состоянии выполнять эту работу, необходимо демонстрировать через соответствующие промежутки времени порядок работы с использованием этих инструкций.

19. *Техническое обслуживание.* Техническое обслуживание предусматривает лишь небольшой ремонт.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ РАДИООПЕРАТОРОВ – МИНИМАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ ПОДГОТОВКИ ПО РАДИОСВЯЗИ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

Общее

1. До начала обучения кандидат должен удостоверить Администрацию в том, что он отвечает требованиям в отношении состояния здоровья, особенно слуха, зрения и речи.

2. Обучение должно соответствовать положениям Регламента радиосвязи, приложенного к Международной конвенции электросвязи*, и положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море**, действующих на данный период, при этом особое внимание должно уделяться самым последним достижениям в области методов морской радиосвязи и систем радиосвязи. При разработке программы следует учитывать нижеследующее, но не ограничиваться этим.

Теоретическая полготовка

3. План-программа обучения приводится в Дополнении к настоящей Рекомендации.

Практическая подготовка

4. Необходимо давать практическую подготовку по:

(*a*) общему пониманию схем соединений;

(*b*) использованию и содержанию в исправности инстреументов и контрольно-измерительных приборов, наличие которых требуется Конвенцией СОЛАС;

(*c*) методам пайки и распайки, включая те, которые связаны с полупроводниковыми приборами и современными схемами;

(*d*) эксплуатации и регулировке судовой аппаратуры радиосвязи;

* Далее именуемый Регламентом радиосвязи.

** Далее именуемая Конвенцией СОЛАС.

(*e*) эксплуатации и базовому техническому обслуживанию переносного радиооборудования спасательных средств;

(*f*) логическому обнаружению элементарных неисправностей;

(*g*) устранению простых неисправностей;

(*h*) порядку проведения технического обслуживания;

(*i*) элементарным операциям по калибровке радиопеленгаторов и взятию радиопеленгов;

(*j*) элементарным методам экранирования приемников от электрических и электромагнитных помех;

(*k*) монтажу, ремонту и техническому обслуживанию антенны;

(*l*) правилам техники безопасности;

(*m*) эксплуатации и техническому обслуживанию источников энергии, таких, как: электрогенераторы, преобразователи и аккумуляторные батареи.

Методы радиосвязи

5. Необходимо давать подготовку по:

(*a*) методам работы, включая следующие:

(i) передачу и прием сигналов Кода Морзе, удовлетворяя требованиям Регламента радиосвязи;

(ii) прием сигналов Кода Морзе в условиях типичных помех (реальных или записанных);

(iii) использование фильтров и настройку частоты биения генератора (гетеродина) для улучшения приема желаемого сигнала в условиях сильных помех;

(iv) способы настройки приемника для приема однополосных сигналов;

(v) способы настройки передатчика и регулировки антенны;

(vi) способы настройки приемника для приема частотно-манипулированных сигналов, включая факсимиле и селективный вызов;

(*b*) несению радиотелеграфной вахты, радиотелеграфному обмену, особенно в случаях бедствия, срочности и безопасности, и ведению радиожурнала, включая использование служебных сокращений и Q-кода;

(*c*) несению радиотелефонной вахты, радиотелефонному обмену, особенно в случаях бедствия, срочности и безопасности, и ведению радиожурнала, включая использование международного фонетического алфавита и цифрового кода;

(*d*) использованию Международного свода сигналов и Стандартного морского навигационного словаря ИМКО;

(*e*) процедурам связи, содержащимся в Руководстве ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (MERSAR), с использованием радиотелеграфии и радиотелефонии;

(*f*) системам регистрации местоположения судов и порядку участия в них;

(*g*) системам и порядку медицинских консультаций по радио;

(*h*) процедурам определения оптимальных частот для коротковолновой связи;

(*i*) использованию частот вызова в диапазоне коротких волн;

(*j*) прослушиванию на частоте бедствия при одновременном наблюдении или работе по крайней мере на одной иной частоте.

Обязательный материал для изучения

6. Обучение должно основываться на требованиях Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС, в частности, на разделах, относящихся к:

(*a*) радиосвязи в случаях бедствия, срочности и безопасности;

(*b*) избежанию причинения вредных помех, особенно при обмене в случаях бедствия;

(*c*) документам, которые должны иметься на судовых радиостанциях, и их использованию.

Разное

7. Рекомендуется:

(*a*) проводить обучение английскому языку в объеме, необходимом для ведения радиотелефонного и радиотелеграфного обмена, относящегося к охране человеческой жизни на море;

(*b*) давать подготовку в отношении методов личного выживания и практического использования спасательного снаряжения;

(*c*) включать в обучение одобренный курс противопожарной подготовки, уделяя особое внимание методам тушения пожара в радиорубке, с тем, чтобы свести к минимуму возможность повреждения радиооборудования.

ДОПОЛНЕНИЕ. ПЛАН-ПРОГРАММА ПО ТЕОРИИ РАДИОСВЯЗИ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

1. *Основы электричества и радиосвязи*

(*a*) электричество, гальванические элементы и аккумуляторы;

(*b*) электромагнетизм, индуктивность;

(*c*) электростатика, емкостное сопротивление;

(*d*) переменный ток, трансформаторы и машины;

(*e*) принципы действия электронных ламп и полупроводниковых приборов;

(*f*) измерительные приборы и измерения;

(*g*) принципы радиосвязи.

2. *Морская радиосвязь*

(*a*) элементарные сведения об источниках питания;

(*b*) понимание принципов действия усилителей звуковой частоты и радиочастоты, генераторов, методов модуляции, преобразования частоты и детектирования сигналов;

(*c*) элементарные сведения о распространении радиоволн, типы антенн

(*d*) элементарные блок-схемы передатчиков, приемников, радиопеленгаторов, автоалармов (радиотелеграфных и радиотелефонных) и переносного радиооборудования спасательных средств, в том числе радиомаяков-индикаторов места бедствия (EPIRBs);

(*e*) знание принципов действия автоматических податчиков сигналов.

Резолюция 8. Дополнительная подготовка рядового состава, несущего ходовую навигационную вахту

Конференция,

Рассмотрев вопросы необходимости повышения уровня профессиональной подготовки рядового состава, несущего ходовую навигационную вахту,

Учитывая, что такое повышение должно быть осуществлено путем подготовки по предметам, дополнительно к тем, которые охвачены Обязательными минимальными требованиями к рядовому составу, несущему ходовую навигационную вахту, Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года,

Рекомендует, чтобы рядовой состав, несущий ходовую навигационную вахту, получил подготовку по:

(*a*) использованию и эксплуатации оборудования ходового мостика в соответствии с их обязанностями, и

(*b*) основным правилам в отношении предотвращения загрязнения морской среды,

Настоятельно рекомендует всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Резолюции в возможно короткий срок.

Резолюция 9. Минимальные требования к лицу рядового состава, назначенному выполнять обязанности помощника вахтенного механика

Конференция,

Учитывая важность и срочность установления требований к рядовому составу, имеющему особую ответственность при несении машинной вахты,

Принимая во внимание наличие ограниченных возможностей для подготовки рядового состава, имеющего особую ответственность при несении машинной вахты,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по минимальным требованиям к лицу рядового состава, назначенному выполнять обязанности помощника вахтенного механика, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

Приложение. Рекомендация по минимальным требованиям к лицу рядового состава, назначенному выполнять обязанности помощника вахтенного механика

1. Каждое лицо рядового состава, назначенное выполнять обязанности помощника вахтенного механика на морских судах и несущее особую ответственность в отношении обязанностей по надежной эксплуатации и обслуживанию механизмов, должно отвечать следующим минимальным требованиям, предъявляемым Администрацией:

(*a*) быть не моложе 17 лет;

(*b*) быть физически годным, особенно в отношении зрения и слуха;

(*c*) иметь подготовку по пожаротушению, основам оказания первой помощи, методам личного выживания, а также по вопросам, касающимся опасности для здоровья и личной безопасности;

(*d*) иметь стаж работы на морском судне в машинном отделении не менее чем 12 месяцев, половину которого можно заменить одобренной подготовкой;

(*e*) удовлетворять требованиям Правила III/6 — «Обязательные минимальные требования к рядовому составу машинной вахты» Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года.

2. Каждое лицо рядового состава должно обладать:

(*a*) знанием работы, эксплуатации и обслуживания главных пропульсивных и вспомогательных механизмов;

(*b*) знанием порядка несения вахты в машинном отделении и умением выполнять обычные вахтенные обязанности;

(*c*) знанием использования ручных и переносных механизированных инструментов;

(*d*) умением снимать показания приборов, относящихся к его вахтенным обязанностям, и понимать важность этих показаний;

(*e*) знанием работы, эксплуатации и обслуживания различных насосных систем;

(*f*) знанием правил техники безопасности, связанных с работой в машинном отделении;

(*g*) знанием технической терминологии, применяемой в машинном помещении, а также названия деталей всех соответствующих механизмов и оборудования.

3. Каждое лицо рядового состава, несущее машинную вахту, должно знать свои обязанности по вахте в машинном помещении. В частности, на любом судне его обязанности должны включать следующее:

(*a*) умение пользоваться соответствующими системами внутрисудовой связи;

(*b*) знание путей эвакуации из машинного помещения;

(*c*) знание аварийных сигналов и умение различать их, особенно сигналов, предупреждающих о подаче огнетушительных газов;

(*d*) знание местонахождения противопожарного оборудования в машинном помещении и умение им пользоваться;

(*e*) знание оборудования, применяемого для защиты окружающей среды;

(*f*) умение понимать вахтенного механика и быть им понятым.

4. Администрация обязана обеспечить выдачу официальных документов морякам, получившим подготовку в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей Рекомендации, или надлежащее подтверждение уже имеющихся документов.

5. Моряк может считаться отвечающим требованиям Администрации в соответствии с настоящей Рекомендацией, если он проработал в соответствующей должности в машинном помещении не менее одного года из последних пяти лет, предшествовавших осуществлению настоящей Рекомендации для этой Администрации.

Резолюция 10. Подготовка и квалификация лиц командного и рядового состава нефтяных танкеров

Конференция,

Сознавая возможную опасность для человеческой жизни и окружающей среды вследствие аварий, связанных с перевозкой нефти наливом,

Признавая важность и срочную необходимость установления требований к лицам командного и рядового состава, которые несут особую ответственность за перевозку нефти наливом,

Принимая к сведению Резолюцию 8 Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года,

Учитывая ограниченные возможности для подготовки лиц командного и рядового состава, которые несут особую ответственность за перевозку таких грузов,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по подготовке и квалификации лиц командного и рядового состава нефтяных танкеров, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

ПРИЛОЖЕНИЕ. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ И КВАЛИФИКАЦИИ ЛИЦ КОМАНДНОГО И РЯДОВОГО СОСТАВА НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ

I. *Подготовка лиц командного и рядового состава, имеющих особые обязанности и несущих особую ответственность, связанные с грузом и грузовыми устройствами*

Курс подготовки следует подразделять на две части: общая часть — изучение соответствующих принципов, вторая часть — применение изученных принципов к эксплуатации судна. Любая подготовка может осуществляться как в море, так и на берегу. Такая подготовка должна дополняться практическими занятиями в море и, когда целесообразно, на соответствующих береговых установках. Всю подготовку и все занятия следует проводить под руководством персонала, имеющего надлежащую квалификацию.

A. *Принципы*

1. *Характеристика нефтяных грузов.* Общая подготовка, включающая практическую демонстрацию физических свойств нефти, перевозимой наливом; взаимосвязь температуры и давления паров. Влияние давления на температуру кипения. Объяснение понятий: давление насыщенных паров, диффузия, парциальное давление, преЙел воспламеняемости, взрывоопасные пределы, нефтяные пары, перемещение паров, температура вспышки и самовоспламенения. Практическое значение температуры вспышки и нижнего предела воспламеняемости. Элементарное объяснение типов образования электростатических зарядов.

2. *Токсичность.* Элементарные принципы и объяснение основных понятий; пределы токсичности, острое и хроническое воздействие ядовитых веществ, соматические яды и раздражители.

3. *Опасности*

(*a*) *Опасности взрыва и воспламенения.* Пределы воспламеняемости. Источники воспламенения и взрыва. Опасность, вызваемая дрейфующим облаком испарений.

(*b*) *Опасности для здоровья.* Опасности контакта с кожей, ингаляционного и энтерального отравления.

(*c*) *Опасности для окружающей среды.* Влияние сброса нефти в море на человеческую жизнь, а также на морскую флору и фауну. Влияние удельного веса и растворимости. Влияние давления паров и атмосферных условий.

(*d*) *Коррозионные опасности*

4. *Предотвращение возникновения опасности.* Инертизация, контрольная аппаратура, меры по ликвидации электростатических зарядов, вентиляция, сепарация и важность совместимости материалов.

5. *Защитное снаряжение и защита экипажа.* Принципы работы и калибровка приборов для измерения газосодержания и подобного оборудования. Специализированные средства пожаротушения, дыхательная аппаратура и оборудование для откачки газа из танка. Безопасное использование защитной одежды и снаряжения.

B. *Применение на судне полученных знаний*

1. *Правила и коды.* Важность разработки расписания по тревогам. Ознакомление с:

(*a*) надлежащими положениями соответствующих международных конвенций;

(*b*) международными и национальными кодами;

(*c*) Руководством ИМКО по предотвращению загрязнения нефтью;

(*d*) соответствующими Руководствами по безопасности танкеров*.

2. *Устройство и оброудование нефтяных танкеров.* Ознакомление с:

(*a*) устройствами трубопроводов, насосов, танков и палубных устройств;

(*b*) типами грузовых насосов и их использованием для различных видов груза;

(*c*) системами очистки, дегазации и инертизации танка;

(*d*) вентиляцией грузовых танков и жилых помещений;

(*e*) измерительными приборами и аварийными сигналами;

(*f*) системами подогрева груза;

(*g*) условиями безопасности электрических систем.

3. *Эксплуатация судна.* Расчеты, связанные с грузовыми операциями. Планы погрузки и разгрузки. Погрузка и разгрузка, включая перекачку груза с судна на судно. Перечень действий по контролю. Использование контрольного оборудования. Важность надлежащего надзора за персоналом. Операции по дегазации и мойке танков. Процедура мойки танков сырой нефтью, а также эксплуатация и обслуживание систем инертного газа. Контроль за входом в насосные отделения и в закрытые помещения. Использование устройств обнаружения газа и защитного оборудования. Порядок погрузки поверх остатков, а также процедура балластировки и разбалластировки. Предотвращение загрязнения воздуха и воды.

4. *Ремонт и техническое обслуживание.* Меры предосторожности, предпринимаемые до и во время ремонта и обслуживания, включая меры, связанные с насосной, трубопроводной, электрической и контрольной системами. Техника безопасности, необходимая при выполнении горячих работ. Контроль за проведением горячих работ и надлежащий порядок их выполнения.

5. *Действия при авариях.* Расписание по тревогам. Аварийная остановка грузовых операций. Действия в случае выхода нз строя служб, имеющих важное значение для обработки груза. Тушение пожара на нефтяных танкерах. Действия при столкновении, посадке на мель и разливах. Оказание первой помощи и использование средств приведения в сознание. Использование дыхательной аппаратуры. Спасание людей, находящихся в закрытых помещениях.

Примечание. Рекомендуется как можно эффективнее использовать руководства по судовым операциям и оборудованию, фильмы, соответствующие наглядные пособия, а также использовать любую возможность для обсуждения той роли, которую играют спасательная служба, руководители и комитеты по безопасности на борту судна.

* Ссылка дается на совместное Меджународное руководство МПС/ОКИМФ по безопасности нефтяных танкеров и терминалов, а также на Руководство МПС по операциям, выполняемым вертолетами/судами.

II. *Подготовка других членов экипажа*

Остальным членам экипажа следует пройти подготовку на борту судна и, при необходимости, на берегу; подготовка должна проводиться квалифицированными специалистами, которые обладают опытом обработки и знают характеристики нефтяных грузов, а также правила техники безопасности.

1. *Инструкции.* Знание судовых правил и инструкций, обеспечивающих безопасность экипажа на борту танкера в порту и в море.

2. *Опасности для здоровья и меры предосторожности.* Опасность Контактов с кожей. Опасность ингаляционного и случайного энтерального отравления. Недостаток кислорода, особенно в связи с наличием систем инертного газа. Токсические свойства перевозимых грузов. Несчастные случаи с членами экипажа и оказание необходимой первой помощи. Перечень рекомендуемых и запрещаемых действий.

3. *Противопожарные меры и борьба с пожаром.* Контроль за исполнением требований в отношении курения и приготовления пищи. Источники воспламенения. Предотвращение пожара и взрыва. Методы борьбы с пожаром. Знакомство с переносной аппаратурой и стационарными установками.

4. *Предотвращение загрязнения.* Необходимые действия для предотвращения загрязнения воздуха и воды. Меры, принимаемые в случае разлива.

5. *Защитное снаряжение и его использование.* Надлежащее использование защитной одежды и снаряжения, средств приведения в сознание, снаряжения для эвакуации и спасания.

6. *Действия при авариях.* Знание действий согласно расписанию по тревогам.

7. *Грузовое оборудование и его эксплуатация.* Общее описание грузовых устройств. Безопасные способы погрузки и разгрузки, меры предосторожности. Вход в закрытые помещения с соблюдением техники безопасности.

III. *Противопожарная подготовка*

Все члены экипажа должны предварительно закончить одобренные начальные или повышенные практические курсы противопожарной подготовки, соответствующие их обязанностям и ответственности.

Резолюция 11. Подготовка и квалификация лиц командного и рядового состава танкеров-химовозов

Конференция,

Сознавая возможную опасность для человеческой жизни и окружающей среды вследствие аварий, связанных с перевозкой химических грузов навалом/наливом,

Признавая важность и срочность установления требований для лиц командного и рядового состава судов, которые несут особую ответственность за перевозку опасных и вредных химических грузов навалом/наливом,

Рассмотрев Резолюцию A.286(VIII), принятую Ассамблеей Межправительственной морской консультативной организации по данному вопросу,

Отмечая, что вопросы, нашедшие отражение в Резолюции A.286(VIII), тесно связаны с целями Конференции,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по подготовке и квалификации лиц командного и рядового состава танкеров-химовозов, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения настоящей Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию и доводить будущие поправки, включая положения относительно перевозки опасных или вредных сухих химикатов навалом/наливом, до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

ПРИЛОЖЕНИЕ. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ И КВАЛИФИКАЦИИ ЛИЦ КОМАНДНОГО И РЯДОВОГО СОСТАВА ТАНКЕРОВ-ХИМОВОЗОВ

I. *Подготовка лиц командного и рядового состава, ответственных за перевозку груза и грузовое оборудование*

Курс подготовки следует подразделять на две части: общая часть — изучение соответствующих принципов, вторая часть — применение изученных принципов к эксплуатации судна. Эта подготовка может осуществляться как в море, так и на берегу. Такая подготовка должна дополняться практическими занятиями в море и, когда целесообразно, на соответствующих береговых установках. Всю подготовку и все занятия следует проводить под руководством персонала, имеющего надлежащую квалификацию.

A. *Принципы*

1. *Основы физики.* Общая подготовка, включающая практическую демонстрацию физических свойств химикатов, перевозимой навалом/наливом; взаимосвязь температуры и давления паров. Влияние давления на температуру кипения. Объяснение понятий: давление насыщенных паров, диффузия, парциальное давление, предел воспламеняемости, температура вспышки и самовоспламенения. Практическое значение температуры вспышки и нижнего предела воспламеняемости. Элементарное объяснение типов образования электростатических зарядов.

2. *Основы химии.* Знание химических символов и структур, элементарные знания химии кислот и оснований, структур и свойств наиболее характерных из перевозимых химикатов, химических реакций наиболее характерных соединений в объеме, необходимом для умелого пользования кодами.

3. *Токсичность.* Элементарные принципы и объяснение основных понятий; пределы токсичности, острое и хроническое воздействие ядовитых веществ, соматические яды и раздражители.

4. *Опасности*

(*a*) *Опасности взрыва и воспламенения.* Пределы воспламеняемости. Источники воспламенения и взрыва.

(*b*) *Опасности для здоровья.* Опасности контакта с кожей, ингаляционного и энтерального отравления.

(*c*) *Опасности для окружающей среды.* Влияние сброса химикатов в море на человеческую жизнь и морскую фауну и флору. Влияние удельного веса и растворимости. Опасность, вызваемая дрейфующим облаком испарений. Влияние давления паров и атмосферных условий.

(*d*) *Опасности реактивности.* Самопроизвольные реакции; полимеризация, влияние температуры, примеси как катализаторы реакций. Реакции с воздухом, водой и с другими химическими соединениями.

(*e*) *Коррозионные опасности.* Опасности для членов экипажа, разрушение конструкционных материалов судна. Влияние концентрации. Эволюция водорода.

5. *Предотвращение возникновения опасности.* Инертизация, водяные подушки, сушащие средства, контрольная аппаратура. Меры по ликвидации электростатических зарядов. Вентиляция. Сепарация. Ингибирование груза. Важность совместимости материалов.

6. *Защитное снаряжение и защита экипажа.* Принципы работы и калибровка измерительных приборов и подобного оборудования. Специализированные средства пожаротушения, дыхательная аппаратура и снаряжение для эвакуации. Безопасное использование защитной одежды и снаряжения.

B. *Применение на судне полученных знаний*

1. *Правила и коды.* Знакомство с Кодами ИМКО, национальным и соответствующими международными кодами*, и портовыми правилами. Важность разработки расписания по тревогам.

2. *Устройство и оборудование нефтяных танкеров-химовозов.* Краткое описание устройств специальных трубопроводов, насосов, танков и устройств, контролирующих перелив. Типы грузовых насосов и их использование для различных видов груза. Системы очистки танков и дегазации. Грузовые газоотводы и вентиляция жилых помещений, воздушные шлюзы. Измерительная система. Система регулирования температуры в танках, Условия безопасности электрических систем.

3. *Эксплуатация судна.* Расчеты, связанные с грузовыми операциями. Планы погрузки и разгрузки. Погрузка и разгрузка. Перечень действий по контролю. Использование контрольного оборудования. Операции по дегазации и мойке танков (с надлежащим использованием поглотителей, осушителей и детергентов). Использование и поддержание инертных атмосфер. Контроль за входом в насосное отделение и в закрытые помещения. Использование устройств обнаружения и защитного оборудования. Удаление отходов и промывочных вод.

4. *Ремонт и техническое обслуживание.* Меры предосторожности, предпринимаемые до начала ремонта и технического обслуживания насосной, трубопроводной, электрической и контрольной систем.

5. *Действия при авариях.* Расписание по тревогам. Аварийная остановка грузовых операций. Действия в случае выхода из строя служб, имеющих важное значение для обработки груза. Тушение пожара на танкерах-химовозах. Действия при столкновении, посадке на мель или разливах. Оказание первой помощи и использование средств приведения в сознание и обеззараживания. Использование дыхательной аппаратуры. Спасание людей, находящихся в закрытых помещениях.

Примечание. Рекомендуется как можно эффективнее использовать руководства по судовым операциям и оборудованию, фильмы, соответствующие наглядные пособия, а также использовать любую возможность для обсуждения той роли, которую играют спасательная служба, руководители и комитеты по безопасности на борту судна.

II. *Подготовка других членов экипажа*

Остальным членам экипажа следует пройти подготовку на борту судна и, при необходимости, на берегу; подготовка должна проводиться квалифицированными специалистами, которые сами отвечают требуемым стандартам и имеют опыт в перевозке такого вида грузов и по техники безопасности.

1. *Иструкции.* Знание судовых правил и инструкций, обеспечивающих безопасность экипажа на борту танкера в порту и в море.

* Ссылка дается на Руководство МПС по безопасности танкеров (химовозов), а также на Руководство МПС по операциям, выполняемым вертолетами/судами.

2. *Опасности для здоровья и меры предосторожности.* Опасность Контактов с кожей. Опасность ингаляционного и энтерального отравления. Недостаток кислорода, особенно в связи с наличием систем инертного газа. Токсические свойства перевозимых грузов. Несчастные случаи с членами экипажа и оказание необходимой первой помощи. Перечень рекомендуемых и запрещаемых действий.

3. *Противопожарные меры и борьба с пожаром.* Контроль за исполнением требований в отношении курения и приготовления пищи. Источники воспламенения. Предотвращение пожара и взрыва. Методы борьбы с пожаром. Знакомство с переносной аппаратурой и стационарными установками.

4. *Предотвращение загрязнения.* Необходимые действия для предотвращения загрязнения воздуха и воды. Меры, принимаемые в случае разлива.

5. *Защитное снаряжение и его использование.* Надлежащее использование защитной одежды и снаряжения, средств приведения в сознание, снаряжения для эвакуации и спасания.

6. *Действия при авариях.* Знание действий согласно расписанию по тревогам.

7. *Грузовое оборудование и его эксплуатация.* Общее описание грузовых устройств. Безопасные способы погрузки и разгрузки, меры предосторожности. Вход в закрытые помещения с соблюдением техники безопасности.

III. *Противопожарная подготовка*

Все члены экипажа должны предварительно закончить одобренные начальные или повышенные практические курсы противопожарной подготовки, соответствующие их обязанностям и ответственности.

Резолюция 12. Подготовка и квалификация капитанов, лиц командного и рядового состава танкеров-газовозов

Конференция,

Сознавая возможную опасность для человеческой жизни и окружающей среды вследствие аварий, связанных с перевозкой сжиженных газов наливом,

Учитывая ограниченные возможности для обязательной подготовки капитанов, лиц командного и рядового состава, которые несут особую ответственность за перевозку таких грузов,

Считая, что обязательные минимальные требования должны быть осуществлены в возможно короткий срок,

Постановляет принять Рекомендацию по подготовке и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава танкеров-газовозов, приложенную к настоящей Резолюции,

Рекомендует:

(*a*) всем заинтересованным Правительствам принять во внимание указание, содержащееся в Приложении к настоящей Резолюции;

(*b*) чтобы все капитаны, лица командного и рядового состава таких судов прошли одобренную основную подготовку по технике безопасности, организации действий при авариях и по борьбе с пожаром. Такая подготовка должна быть соответствующего объема и продолжительности с тем, чтобы обеспечить не только понимание опасностей, но также и знание устройств, предусмотренных в проекте и конструкции судна, обеспечивающих его безопасность, для предотвращения паники и нерешительности при аварийных ситуациях и небольших повреждениях;

(*c*) чтобы все капитаны, помощники капитана, механики и те лица рядового состава, которые несут особые обязанности и ответственность в отношении груза и грузового оборудования, закончили одобренные специальные курсы подготовки, и чтобы эти курсы были соответствующей продолжительности и дополнялись подготовкой и практикой на борту судна;

(*d*) чтобы все заинтересованные Правительства, признавая стандарты профессиональной подготовки, требовали либо проведения отдельной аттестации по завершении предписанной подготовки, либо успешного завершения одобренных курсов подготовки, которые должны тщательно контролироваться и предусматривать периодическую аттестацию и общую оценку работы и активности слушателя, даваемую инструктором;

(*e*) чтобы все заинтересованные Правительства были удовлетворены в отношении стандартов профессиональной подготовки лиц командного состава, непосредственно ответственных за груз, и обеспечили выдачу соответствующих документов тем, кто получил квалификацию после завершения подготовки и практики,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

ПРИЛОЖЕНИЕ. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ И КВАЛИФИКАЦИИ КАПИТАНОВ, ЛИЦ КОМАНДНОГО И РЯДОВОГО СОСТАВА ТАНКЕРОВ-ГАЗОВОЗОВ

I. *Введение*

1. Курс подготовки следует подразделять на две части:

(*a*) занятия под наблюдением, проводимые на береговых установках или на борту специально оборудованных судов, располагающих учебными средствами и специальными наставниками для этой цели, по обучению соответствующим принципам и применению изученных принципов к эксплуатации судна. В особых случаях Администрация может разрешить лицу младшего командного состава или рядовому члену экипажа пройти обучение на борту танкера-газовоза, на котором он служит, при условии, что он прослужил на нем в течение периода, установленного Администрацией, и что этот член экипажа не имеет обязанностей или ответственности в отношении груза или грузового оборудования, и при условии, что в дальнейшем он пройдет подготовку в соответствии с этой Рекомендацией для либой последующей службы;

(*b*) дополнительная подготовка и приобретение опыта на борту судна там, где изученные принципы применяются к определенным типам судов и грузосодержащим системам.

2. При составлении одобряемой Администрацией учебной программы следует принимать во внимание Код ИМКО по постройке и оборудованию судов, перевозящих сжиженные газы наливом, а также соответствующие Руководства по безопасности танкеров*.

* Ссылка дается на Руководство МПС по безопасности танкеров (газовозов), а также на Руководство МПС по операциям, выполняемым вертолетами/судами.

Подготовку следует осуществлять на следующих уровнях:

A. *Для Капитанов, всех лиц командного и рядового состава*

1. *Начальные курсы по безопасной эксплуатации танкеров-газовозов.* Такую подготовку предпочтительно проводить на одобренных береговых установках до назначения на судно. Однако, подготовка по безопасной эксплуатации танкеров-газовозов может также проводиться в судовых условиях по одобренным учебным программам квалифицированными лицами под наблюдением и руководством капитана. Такая подготовка по безопасной эксплуатации должна включать следующее:

(*a*) *Общее*

(i) Типы перевозимых газов;

(ii) Опасности, связанные с газами, которые возможно будут перевозиться;

(iii) Общее описание грузовых систем;

(iv) Системы погрузки и разгрузки, включая системы газоотводов;

(v) Особенности конструкции судна, обеспечивающие безопасность, и специальные требования.

(*b*) *Предупреждение и тушение пожара.* Контроль за исполнением требований в отношении курения и приготовления пищи. Источники воспламенения. Предотвращение пожара и взрыва. Методы борьбы с пожаром. Знакомство с переносной аппаратурой и стационарными установками.

(*c*) *Опасности для здоровья и меры защиты экипажа*

(i) Опасности контакта с кожей, вдыхания паров перевозимого груза или инертных газов. Типы противоядий и их действие;

(ii) Надлежащее использование защитной одежды и дыхательной аппаратуры, средств приведения в сознание, снаряжения для эвакуации и комплектов спасательного снаряжения;

(iii) Вход в закрытые помещения.

(*d*) *Предотвращение загрязнения.* Необходимые действия для предотвращения загрязнения воздуха и воды. Меры, принимаемые в случае разлива.

(*e*) *Действия при авариях.* Основные пункты расписания по тревогам. Действия в случае:

(i) пожара;

(ii) столкновения и посадки на мель;

(iii) разливы или утечки сжиженного газа;

(iv) несчастного случая с членом экипажа.

2. *Курсы противопожарной подготовки с учетом специфики пожаров на борту танкера-газовоза*

(*a*) Все члены экипажа должны предварительно закончить одобренные начальные или повышенные курсы противопожарной подготовки, соответствующие их обязанностям и ответственности.

(*b*) Эта подготовка должна осуществляться на береговой установке или на борту специально оборудованных судов, имеющих учебное оборудование и специальных наставников для этой цели.

3. Всех новых членов экипажа необходимо сразу после прибытия на судно полностью ознакомить с перечисленными действиями при авариях.

B. *Для капитанов, всех помощников капитана и механиков и для тех лиц рядового состава, которые несут особые обязанности и ответственность в отношении груза и грузового оборудования*

1. Эту часть следует полностью применять к капитану, старшему помощнику, старшему механику, второму механику и к лицу командного состава, непосредственно ответственному за груз, если он не входит в число четырех лиц, перечисленных выше.

2. Администрация может, однако, допускать различный уровень знаний, требуемый в соответствии с приведенной ниже программой, учитывая обязанности и работу, выполняемую другими членами экипажа.

3. Особые обязанности и ответственность в отношении груза и грузового оборудования — это обязанности и ответственность, связанные с погрузкой и разгрузкой груза, обеспечением сохранности груза, обработкой груза и осуществлением контроля за использованием грузового оборудования, его эксплуатацией и обслуживанием на борту судна.

4. Такая подготовка должна включать нижеследующее, но не ограничиваться этим:

(*a*) *Химия и физика.* Ознакомление с основами химии и физики в той мере, в какой это касается безопасной перевозки на судах сжиженных газов наливом:

(i) Свойства и характеристики сжиженных газов и их паров

(1) определение газа;
(2) элементарные законы газов;
(3) уравнение состояния газа;
(4) плотность газов;
(5) диффузия и смешение газов;
(6) сжатие газов;
(7) сжижение газов;
(8) охлаждение газов;
(9) критическая температура;
(10) практическое значение температуры вспышки;
(11) верхний и нижний пределы взрываемости;
(12) температура самовоспламенения;
(13) совместимость газов;
(14) реактивность;
(15) полимеризация.

(ii) Свойства простых жидкостей

(1) плотность жидкостей;
(2) изменения в зависимости от температуры;
(3) давление паров и температура;
(4) испарение и кипение жидкостей.

(iii) Природа и свойства растворов

(1) растворимость газов в жидкостях;
(2) смешиваемость жидкостей и влияние изменения температуры;
(3) плотность растворов и их зависимость от температуры и концентрации;
(4) влияние растворенных веществ на точки плавления и кипения;
(5) гидраты, их строение и дисперсия;

(6) гигроскопичность;

(7) осушение воздуха и других газов.

(*b*) *Опасности для здоровья*

(i) Токсичность

(1) условия, при которых сжиженные газы и их пары могут быть токсичными;

(2) токсические свойства ингибиторов, а также продуктов сгорания как конструкционных материалов, так и перевозимых сжиженных газов;

(3) острые и хронические последствия отравления, соматические яды и раздражители;

(4) пороговое предельное значение (TLV).

(ii) Опасности контакта с кожей, ингаляционное и энтеральное отравление.

(iii) Первая помощь и использование противоядий.

(*c*) *Удержание груза*

(i) Принципы устройства систем удержания груза.

(ii) Правила.

(iii) Проверки.

(iv) Конструкция танков, материалы, покрытия, изоляция.

(v) Совместимость.

(*d*) *Материалы для руководства*

(i) Правила и коды безопасной перевозки грузов.

(ii) Знакомство с Кодами ИМКО, национальными и соответствующими международными правилами*.

(iii) Портовые правила.

(iv) Значение расписания по тревогам и распределения обязанностей.

(*e*) *Загрязнение*

(i) Опасности для человеческой жизни и морской среды.

(ii) Влияние удельного веса и растворимости.

(iii) Опасность, вызваемая дрейфующим облаком испарений.

(iv) Сброс криогенных жидкостей в море.

(v) Национальные, международные и местные правила.

(*f*) *Система обработки груза*

(i) Описание основных типов насосов, насосного оборудования и систем возврата выпара, систем трубопроводов и клапанов.

(ii) Объяснение понятий: давление, вакуум, всасывание, поток, напор.

(iii) Фильтры и приемные сетки.

(iv) Расширительные устройства.

(v) Огнепреграждающие экраны.

(vi) Обычно используемые инертные газы.

(vii) Системы образования, хранения и распределения.

(viii) Принципиальные схемы различных типов систем, их безопасная и эффективная эксплуатация и обслуживание.

(ix) Системы контроля температуры и давления.

---

* Ссылка дается на Руководство МПС по безопасности танкеров (газовозов), а также на Руководство МПС по операциям, выполняемым вертолетами/судами.

(x) Системы газоотводов.
(xi) Системы рециркуляции жидкости и повторного сжижения газа.
(xii) Системы замера груза и контрольно-измерительная аппаратура.
(xiii) Системы обнаружения газа и контроля.
(xiv) Системы контроля CO_2.
(xv) Системы удаления выпара.
(xvi) Вспомогательные системы.

(*g*) *Порядок работы на судне*
(i) Подготовка и осуществление погрузки и разгрузки.
(ii) Перечень действий по контролю.
(iii) Условия хранения груза во время рейса и в порту.
(iv) Разделение грузов и порядок их перекачки.
(v) Смена грузов, действия по очистке танков.
(vi) Отбор проб.
(vii) Балластировка и разбалластировка.
(viii) Подогревательная и охладительная системы.
(ix) Подогрев и дегазация.
(x) Процедуры по охлаждению дегазационной системы, имеющей температуру окружающей среды, и соответствующие меры предосторожности.

(*h*) *Техника безопасности и оборудование*
(i) Работа, калибровка и использование переносных измерительных приборов.
(ii) Противопожарное оборудование и его использование.
(iii) Дыхательная аппаратура.
(iv) Средства приведения в сознание.
(v) Комплекты снаряжения для эвакуации.
(vi) Спасательное снаряжение.
(vii) Защитная одежда и снаряжение.
(viii) Вход в закрытые помещения.
(ix) Меры предосторожности, предпринимаемые до и во время ремонта и технического обслуживания грузовых систем и систем контроля.
(x) Руководство персоналом во время выполнения потенциально опасных видов работы.
(xi) Типы и принципы работы электрооборудования, имеющего свидетельство о безопасности.
(xii) Источники воспламенения.

(*i*) *Действия при авариях*
(i) Расписание по тревогам.
(ii) Аварийная остановка грузовых операций.
(iii) Системы аварийного закрытия грузовых клапанов.
(iv) Действия в случае выхода из строя систем или служб, имеющих важное значение для обработки груза.
(v) Действия при столкновении, посадке на мель, разливах, попадании судна в облако токсичных или огнеопасных паров.

5. Дополнительная теоретическая и практическая подготовка на борту судна, основывающаяся на руководстве по эксплуатации судна, должна включать изучение следующих систем, если они применяются:

(*a*) *Система обработки груза*

(i) Система трубопроводов, насосы, клапаны, расширительные устройства и система пароотвода.

(ii) Эксплуатационные требования, рабочие характеристики системы обработки груза.

(iii) Рециркуляция жидкости.

(*b*) *Контрольно-измерительные системы*

(i) Индикаторы уровня груза.

(ii) Системы обнаружения газа.

(iii) Системы, контролирующие температуру корпуса судна и груза.

(iv) Различные методы передачи сигнала от датчика на контрольный пост.

(v) Системы автоматического выключения.

(*c*) *Удаление выпара*

(i) Использование в качестве рабочего вещества в:

(1) компрессорах;

(2) теплообменниках;

(3) газопроводах и вентиляции в машинном отделении и в жилых помещениях.

(ii) Использование в двухтопливных системах:

(4) котлов;

(5) газовых турбин;

(6) дизелей.

(iii) Аварийная продувка.

(iv) Повторное сжижение.

(*d*) *Вспомогательные системы*

(i) Вентиляция, инертизация.

(ii) Клапаны

(1) быстрого перекрытия;

(2) дистанционного управления;

(3) пневматические;

(4) избыточного потока;

(5) предохранительные;

(6) для впуска и выпуска воздуха из грузового танка.

(iii) Паровая система для свободных пространств, балластных танков, конденсаторов.

(*e*) *Общие принципы эксплуатации устройства по обработке груза*

(i) Заполнение инертным газом грузовых танков и свободных пространств.

(ii) Охлаждение танков, погрузка.

(iii) Эксплуатация на переходе в грузу и в балласте.

(iv) Разгрузка и зачистка танков.

(v) Действия при авариях, включая запланированные действия в случае появления течи, при пожаре, столкновении, посадке на мель, аварийной выгрузке груза, несчастном случае с членом экипажа.

Примечание. Рекомендуется как можно эффективнее использовать руководства по судовым операциям и оборудованию, фильмы, соответствующие наглядные пособия, а также использовать любую возможность для обсуждения той роли, которую

играют спасательная служба, руководители и комитеты по безопасности на борту судна. Оснащение отмеченными выше средствами для проведения непрерывной и успешной подготовки на борту судов и выполнение программы безопасности должно получать всяческую поддержку.

6. Лицо командного состава, несущее основную ответственность за груз, должно:

(*a*) непосредственно подчиняться капитану;

(*b*) успешно пройти всю необходимую подготовку;

(*c*) прослужить на борту судна, перевозящего сжиженный газ наливом, не менее двух месяцев, причем необходимо, чтобы служба включала:

(i) руководство, наблюдение и обучение, осуществляемые лицом командного состава, непосредственно ответственным за груз;

(ii) перекачку груза, как погрузку, так и разгрузку;

(*d*) удовлетворять по своей общей квалификации и навыкам требованиям капитана.

II. *Общее*

1. Администрации должны обеспечить выдачу надлежащего документа каждому лицу, которое по своей подготовке и опыту получило квалификацию в соответствии с положениями этого Приложения, для работы в качестве лица командного состава, непосредственно ответственного за груз.

2. Согласно соответствующим одобренным требованиям капитан каждого судна должен удостовериться, что лицо командного состава, непосредственно ответственное за груз, имеет такой документ и обладает соответствующим практическим опытом плавания на судах соответствующего типа, обеспечивающим безопасное выполнение своих обязанностей.

3. Администрации должны, при консультации со всеми заинтересованными сторонами, подготавливать или способствовать подготовке соответствующей программы курсов переподготовки и повышения квалификации.

Резолюция 13. Подготовка и квалификация лиц командного и рядового состава судов, перевозящих опасные грузы, иные чем перевозимые навалом/наливом

Конференция,

Приняв Правила и Резолюции по подготовке и несению вахты, касающиеся капитанов, лиц командного и рядового состава танкеров, перевозящих потенциально опасные грузы навалом/наливом,

Отмечая Главу VII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Приложение III Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года,

Отмечая также быстрое расширение перечня опасных и вредных веществ, перевозимых морем,

Признавая важность и срочность установления требований по подготовке лиц командного и рядового состава, которые несут особую ответственность за обработку опасных грузов,

Полагая, что имеется срочная необходимость в установлении договоренностей, согласованных на международном уровне, по подготовке и квалификации лиц командного и рядового состава судов, перевозящих опасные и вредные грузы, иные чем перевозимые навалом/наливом,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации изучить этот вопрос в срочном порядке.

Резолюция 14. Подготовка радиоспециалистов

Конференция,

Принимая к сведению Обязательные минимальные требования для дипломирования радиоспециалистов, входящие в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года,

Признавая необходимость в дополнительных требованиях в отношении подготовки радиоспециалистов,

Учитывая положения Регламента радиосвязи, приложенного к Международной конвенции электросвязи, и положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по подготовке радиоспециалистов, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию при консультации или сотрудничестве с другими международными организациями, смотря по тому, что целесообразнее, в частности с Международной организацией труда и Международным союзом электросвязи, и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

Приложение. Рекомендация по подготовке радиоспециалистов

Часть I. Минимальный уровень подготовки по радиосвязи для целей обеспечения безопасности на море

Общее

1. До начала обучения кандидат должен удостоверить Администрацию в том, что он отвечает требованиям в отношении состояния здоровья, особенно слуха, зрения и речи.

2. Обучение должно соответствовать положениям Регламента радиосвязи, приложенного к Международной конвенции электросвязи*, и положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море**, действующих на данный период, при этом особое внимание должно уделяться самым последним достижениям в области методов морской радиосвязи и систем радиосвязи. При разработке программы следует учитывать нижеследующее, но не ограничиваться этим.

Теоретическая подготовка

3. План-программа, приведенная в Дополнении к Части I настоящей Рекомендации, должна подкрепляться соответствующими лабораторными или практическими работами.

* Далее именуемый Регламентом радиосвязи.

** Далее именуемая Конвенцией СОЛАС.

Практическая подготовка

4. Необходимо давать практическую подготовку по:

(*a*) чтению и пониманию схем соединений;

(*b*) использованию и содержанию в исправности инструментов и контрольно-измерительных приборов, наличие которых требуется Конвенцией СОЛАС;

(*c*) методам пайки и распайки, включая те, которые связаны с полупроводниковыми приборами и современными схемами;

(*d*) эксплуатации и регулировке судовой аппаратуры радиосвязи;

(*e*) эксплуатации и обслуживанию переносного и стационарного радиооборудования на спасательных средствах;

(*f*) логическому обнаружению неисправностей, обращая особое внимание на системный подход;

(*g*) устранению неисправностей, в том числе определению условий, приведших к неисправностям;

(*h*) порядку проведения технического обслуживания;

(*i*) процедуре калибровки радиопеленгатора и взятию радиопеленгов;

(*j*) методам ослабления электрических и электромагнитных помех, таких как: соединение на корпус, экранирование и шунтирование;

(*k*) монтажу, ремонту и техническому обслуживанию антенны;

(*l*) предупредительным мерам по обеспечению безопасности судна и персонала в связи с опасностями, возникающими при использовании радиооборудования, включая электрическую, радиационную, химическую и механическую опасности;

(*m*) эксплуатации и техническому обслуживанию источников энергии, таких как: электрогенераторы, преобразователи и аккумуляторные батареи.

Методы радиосвязи

5. Необходимо давать подготовку по:

(*a*) методам работы, включая следующее:

(i) передачу и прием сигналов Кода Морзе, удовлетворяя требованиям Регламента радиосвязи;

(ii) прием сигналов Кода Морзе в условиях типичных помех (реальных или записанных);

(iii) использование фильтров и настройку частоты биения генератора (гетеродина) для улучшения приема желаемого сигнала в условиях сильных помех;

(iv) способы настройки приемника для приема однополосных сигналов;

(v) способы настройки передатчика и регулировки антенны;

(vi) способы настройки приемника для приема частотно-манипулированных сигналов, включая факсимиле, буквопечатание и селективный вызов;

(*b*) несению радиотелеграфной вахты, радиотелеграфному обмену, особенно в случаях бедствия, срочности и безопасности, и ведению радиожурнала, включая использование служебных сокращений и Q-кода;

(*c*) несению радиотелефонной вахты, радиотелефонному обмену, особенно в случаях бедствия, срочности и безопасности, и ведению радиожурнала, вкличая использование международного фонетического алфавита и цифрового кода;

(*d*) порядку работы для узкополосной системы буквопечатания;

(*e*) использованию Международного свода сигналов и Стандартного морского навигационного словаря ИМКО;

(*f*) процедурам связи, содержащимся в Руководстве ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (MERSAR), с использованием радиотелеграфии и радиотелефонии;

(*g*) системам регистрации местоположения судов и порядку участия в них;

(*h*) системам и порядку медицинских консультаций по радио;

(*i*) использованию таблиц прогноза распространения радиоволн и другим процедурам установления оптимальных частот для коротковолновой связи;

(*j*) использованию частот вызова в диапазоне коротких волн;

(*k*) прослушиванию на частоте бедствия при одновременном наблюдении или работе по крайней мере на одной иной частоте.

Обязательный материал для изучения

6. Обучение должно основываться на требованиях Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС, в частности, на разделах, относящихся к:

(*a*) радиосвязи в случаях бедствия, срочности и безопасности;

(*b*) избежанию причинения вредных помех, особенно при обмене в случаях бедствия;

(*c*) документам, которые должны иметься на судовых радиостанциях, и их использованию.

Разное

7. Рекомендуется:

(*a*) проводить обучение английскому языку в объеме, необходимом для ведения радиотелефонного и радиотелеграфного обмена, относящегося к охране человеческой жизни на море;

(*b*) давать подготовку в отношении методов личного выживания и практического использования спасательного снаряжения;

(*c*) включать в обучение одобренный курс противопожарной подготовки, уделяя особое внимание методам тушения пожара в радиорубке, с тем, чтобы свести к минимуму возможность повреждения радиооборудования;

(*d*) обучать основам машинописи для снятия копий с сообщений.

Обучение на борту судна

8. Во время начального периода морской службы радиоспециалист под руководством ответственного радиоспециалиста должен выполнить соответствующую программу запланированного обучения на судне. В эту программу входят:

(*a*) первоочередные задачи, предусматривающие прочное знание процедур в аварийных ситуациях и соответствующую реакцию при аварии на борту судна;

(*b*) ознакомление с аппаратурой радиосвязи и обязанностями, связанными с радиосвязью и эксплуатацией оборудования;

(*c*) повседневное обслуживание аппаратуры радиосвязи и вспомогательного оборудования;

(*d*) административная работа, связанная с радиосвязью;

(*e*) ознакомление со службами судна и обязанностями других членов экипажа.

ДОПОЛНЕНИЕ. ПЛАН-ПРОГРАММА ПО ТЕОРИИ РАДИОСВЯЗИ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

1. *Основы электротехники и радиосвязи*

(*a*) Основы электричества и постоянного тока.

(*b*) Гальванические элементы и аккумуляторы.

(*c*) Електромагнетизм, индуктивность.
(*d*) Електростатика, емкостное сопротивление.
(*e*) Переменный ток, включая несинусоидальную форму волны.
(*f*) Однофазный и многофазный источники питания.
(*g*) Трансформаторы и машины.
(*h*) Преобразователи.
(*i*) Электронные лампы и полупроводниковые приборы.
(*j*) Контрольно-измерительные приборы и электронные измерительные приборы.
(*k*) Комбинированные и последовательные логические схемы.
(*l*) Електронные приборы вывода информации, такие, как: электронные лампы «nixi», светоизлучающий диод.
(*m*) Интегральные схемы.
(*n*) Усилители звуковой частоты.
(*o*) Усилители радиочастоты.
(*p*) Генераторы и смесители частот.
(*q*) Типы модуляции, преобразование частоты и детектирование.
(*r*) Импульсные схемы и несинусоидальная форма волны.
(*s*) Антенны.
(*t*) Распространение электромагнитных волн.
(*u*) Линии передач и согласование с антенной.

2. *Радиосвязь на море и оборудование*

(*a*) Судовые источники питания.
(*b*) Передатчики.
(*c*) Приемники.
(*d*) Системы судовых антенн, излучение и распространение радиоволн.
(*e*) Радиопеленгаторы и их калибровка.
(*f*) Радиооборудование спасательных средств, в том числе радиомаяки-индикаторы места бедствия.
(*g*) Автоматические *податчики* сигналов.
(*h*) Автоалармы.
(*i*) Другие схемы, компоненты и системы для обычного применения в судовой аппаратуре радиосвязи, в том числе оконечное радиооборудование.

3. *Общее.* Основные правила ремонта и профилактического обслуживания.

Часть II. Дополнительная план-программа, охватывающая радиоэлектронное навигационное оборудование и дополнительное оборудование радиосвязи

Если Администрация требует, чтобы радиоспециалисты имели соответствующую подготовку или квалификацию по ремонту и обслуживанию дополнительного оборудования радиосвязи или радиоэлектронного навигационного оборудования, в программу должны, соответственно, включаться следующие пункты:

1. *Буквопечатание и техника обработки данных*

(*a*) Основные принципы;
(*b*) Источники питания;
(*c*) Методы защиты от ошибок, в том числе автоматический запрос подтверждения (ARQ) или прямое исправление;

(*d*) Влияние шума и условий распространения радиоволн;

(*e*) Вспомогательное оборудование, такое, как: устройство считывания с перфоленты, перфоратор, телетайп, устройство для исправления ошибок и тональная телеграфия.

2. *Системы селективного вызова*

(*a*) Основные принципы;

(*b*) Влияние шума и условий распространения радиоволн;

(*c*) Индикаторные устройства;

(*d*) Вспомогательное оборудование.

3. *Факсимиле*

(*a*) Основные принципы;

(*b*) Преобразователи;

(*c*) Системы модуляции;

(*d*) Воспроизведение;

(*e*) Записывающие схемы;

(*f*) Синхронизация;

(*g*) Ошибки изображения.

4. *Спутниковое оборудование*

(*a*) Радиосвязь:

(i) основные принципы;

(ii) антенны;

(iii) передатчики и приемники;

(iv) модемы и устройства сопряжения.

(*b*) Методы радиоопределения:

(i) основные принципы;

(ii) системы;

(iii) оборудование;

(iv) ошибки систем.

5. *Радиолокатор*

(*a*) Основные принципы;

(*b*) Источники питания;

(*c*) Запускающие и синхронизирующие схемы;

(*d*) Электронно-лучевые трубки;

(*e*) Схемы развертки;

(*f*) Схемы подсветки и гашения;

(*g*) Системы передачи пеленга;

(*h*) Схемы определения дальности;

(*i*) Схемы стабилизации азимута.

(*j*) Волноводы;

(*k*) Микроволновые генераторы;

(*l*) Радиолокационные передатчики;

(*m*) Радиолокационные приемники;

(*n*) Помехоподавляющие схемы;

(*o*) Радиолокационные антенны и распространение радиоволн;

(*p*) Навигационные аспекты, такие, как относительное и истинное движение.

6. *Радионавигационные вычислительные устройства*

(*a*) Основные принципы;

(*b*) Ввод, устройства сопряжения для скорости и курса;

(*c*) Хранение и поиск информации;

(*d*) Устройства индикации информации;

(*e*) Программы, включая прогнозирование.

7. *Гиперболические системы*

(*a*) Основные принципы;

(*b*) Характеристики различных моделей и систем;

(*c*) Ошибки систем.

8. *Эхолот*

(*a*) Основные принципы;

(*b*) Методы индикации информации;

(*c*) Преобразователи;

(*d*) Приемно-передающие системы, такие, как импульсные и доплеровские;

(*e*) Факторы, влияющие на качество и точность измерения.

9. *Телевидение*

(*a*) Основные принципы;

(*b*) Системы передачи изображения;

(*c*) Развертка;

(*d*) Приемно-воспроизводящие блоки;

(*e*) Записывающие блоки.

10. Другие системы, обычно используемые в судовом оборудовании радиосвязи и радиоэлектронном навигационном оборудовании.

11. В отношении вышесказанного, с целью обеспечения логического отыскания неисправностей при проведении профилактического обслуживания и ремонта следует использовать блок-диаграммы и последовательныи анализ систем блоков и схем, применяя соответствующие инструменты и контрольно-измерительные приборы; при необходимости следует проводить проверку выполнения.

Резолюция 15. Подготовка операторов-радиотелефонистов

Конференция,

Принимая к сведению Обязательные минимальные требования для дипломирования операторов-радиотелефонистов, входящие в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.,

Признавая необходимость в дополнительных требованиях в отношении подготовки операторов-радиотелефонистов,

Учитывая положения Регламента радиосвязи, приложенного к Международной конвенции электросвязи, и положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендации по подготовке операторов-радиотелефонистов, приложенные к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этих Рекомендаций в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящие Рекомендации при консультации или сотрудничестве с другими международными организациями, смотря по тому, что целесообразнее, в частности с Международной организацией труда и Международным союзом электросвязи, и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ ОПЕРАТОРОВ-РАДИОТЕЛЕФОНИСТОВ (ОГРАНИЧЕННЫЙ ДИПЛОМ) — МИНИМАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ ПОДГОТОВКИ ПО РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

Общее

1. До начала обучения кандидат должен удостоверить Администрацию в том, что он отвечает требованиям в отношении состояния здоровья, особенно слуха, зрения и речи.

2. Обучение должно соответствовать положениям Регламента радиосвязи, приложенного к Международной конвенции электросвязи*, и положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море**, действующих на данный период, при этом особое внимание должно уделяться самым последним достижениям в области морской радиотелефонной связи и необходимости соблюдения строжайшей дисциплины при осуществлении радиосвязи для сохранения неприкосновенности международных частот бедствия и безопасности. При разработке программы следует учитывать нижеследующее, но не ограничиваться этим.

Практическая подготовка

3. Необходимо давать практическую подготовку по:

(*a*) эксплуатации судового оборудования радиотелефонной связи;

(*b*) эксплуатации переносной радиоаппаратуры спасательных средств;

(*c*) передаче и приему устных сообщений по радиотелефону;

(*d*) техническому обслуживанию аккумуляторных батарей.

Процедуры радиосвязи

4. (*a*) Необходимо давать подготовку по:

(i) несению радиотелефонной вахты, включая ведение радиожурнала;

(ii) процедурам, относящимся к передаче и приему радиотелефонных сообщений, особенно касающихся бедствия, срочности и безопасности;

(iii) использованию международного фонетического алфавита и цифрового кода.

* Далее именуемый Регламентом радиосвязи.

** Далее именуемая Конвенцией СОЛАС.

(*b*) Оператор-радиотелефонист должен:

(i) уметь пользоваться Международным сводом сигналов и Стандартным морским навигационным словарем ИМКО;

(ii) знать системы регистрации местоположения судов и порядок участия в них;

(iii) знать процедуры связи, содержащиеся в Руководстве ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (MERSAR), с использованием радиотелефонии;

(iv) знать системы и порядок медицинских консультаций по радио.

Обязательный материал для изучения

5. Обучение должно основываться на требованиях Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС, в частности, на разделах, относящихся к:

(*a*) радиотелефонным сообщениям о бедствии, срочности и безопасности;

(*b*) избежанию причинения вредных помех, особенно при обмене в случаях бедствия;

(*c*) документам, которые должны иметься на судовых радиотелефонных станциях, и их использованию.

Разное

6. Рекомендуется:

(*a*) проводить обучение английскому языку в объеме, необходимом для ведения радиотелефонного обмена, относящегося к охране человеческой жизни на море;

(*b*) давать подготовку в отношении методов личного выживания и практического использования спасательного снаряжения;

(*c*) включать в обучение одобренный курс противопожарной подготовки, уделяя особое внимание методам тушения пожара в радиорубке, с тем, чтобы свести к минимуму повреждение радиооборудования.

ПРИЛОЖЕНИЕ II. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ ОПЕРАТОРОВ-РАДИОТЕЛЕФОНИСТОВ (ОБЩИЙ ДИПЛОМ) — МИНИМАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ ПОДГОТОВКИ ПО РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

Общее

1. До начала обучения кандидат должен удостоверить Администрацию в том, что он отвечает требованиям в отношении состояния здоровья, особенно слуха, зрения и речи.

2. Обучение должно соответствовать положениям Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС, действующих на данный период, при этом особое внимание должно уделяться самым последним достижениям в области морской радиотелефонной связи и необходимости соблюдения строжайшей дисциплины при осуществлении радиосвязи для сохранения неприкосновенности международных частот бедствия и безопасности. При разработке программы следует учитывать нижеследующее, но не ограничиваться этим.

Теоретическая подготовка

3. Знание основных принципов радиотелефонии в соответствии с планпрограммой, приведенной в Дополнении к настоящей Рекомендации.

Практическая подготовка

4. Необходимо давать практическую подготовку по:

(*a*) эксплуатации и регулировке судового оборудования радиотелефонной связи;

(*b*) использованию приборов, входящих в оборудование;

(*c*) эксплуатации переносной радиоаппаратуры спасательных средств;

(*d*) определению и устранению простых неисправностей в предохранителях, антеннах и выключателях, замене ламп, определению причин возникновения неисправностей, используя, по мере необходимости, соответствующие руководства для операторов;

(*e*) радиопеленгованию и наведению, соответственно;

(*f*) монтажу антенны и обслуживанию;

(*g*) предупредительным мерам для обеспечения безопасности судна и экипажа в связи с опасностями, возникающими при использовании радиооборудования, включая электрическую, радиационную, химическую и механическую опасности;

(*h*) техническому обслуживанию источников энергии, таких, как: электрогенераторы, преобразователи и аккумуляторные батареи.

Методы Радиосвязи

5. Необходимо давать подготовку по:

(*a*) методам работы, включая следующее:

(i) способы настройки приемника для однополосных сигналов;

(ii) прием в условиях типичных помех (реальных или записанных);

(iii) способы настройки передатчика и регулировки антенны;

(*b*) несению радиотелефонной вахты, радиотелефонному обмену, особенно в случаях бедствия, срочности и безопасности, и ведению радиожурнала, включая использование международного фонетического алфавита и цифрового кода;

(*c*) использованию таблиц прогноза распространения радиоволн и другим процедурам установления оптимальных частот для коротковолновой связи;

(*d*) прослушиванию на частоте бедствия при одновременном наблюдении или работе по крайней мере на одной иной частоте.

6. Оператор-радиотелефонист должен:

(*a*) уметь пользоваться Международным сводом сигналов и Стандартным морским навигационным словарем ИМКО;

(*b*) знать системы регистрации местоположения судов и порядок участия в них;

(*c*) знать процедуры связи, содержащиеся в Руководстве ИМКО для торговых судов по поиску и спасанию (MERSAR), с использованием радиотелефонии;

(*d*) знать системы и порядок медицинских консультаций по радио.

Обязательный материал для изучения

7. Обучение должно основываться на требованиях Регламента радиосвязи и Конвенции СОЛАС, в частности на разделах, относящихся к:

(*a*) радиотелефонным сообщениям о бедствии, срочности и безопасности;

(*b*) избежанию причинения вредных помех, особенно при обмене в случаях бедствия;

(*c*) документам, которые должны иметься на судовых радиотелефонных станциях, и их использованию.

Разное

8. Рекомендуется:

(*a*) проводить обучение английскому языку в объеме, необходимом для ведения радиотелефонного обмена, относящегося к охране человеческой жизни на море;

(*b*) давать подготовку в отношении методов личного выживания и практического использования спасательного снаряжения;

(*c*) включать в обучение одобренный курс противопожарной подготовки, уделяя особое внимание методам тушения пожара в радиорубке, с тем, чтобы свести к минимуму возможность повреждения радиооборудования.

ДОПОЛНЕНИЕ. ПЛАН-ПРОГРАММА ПО ОСНОВАМ РАДИОТЕЛЕФОНИИ

1. *Передатчики*

(*a*) Типы модуляции;

(*b*) Эффекты недостаточной модуляции и перемодуляции;

(*c*) Однополосная и двухполосная передачи;;

(*d*) Распространение электромагнитных волн;

(*e*) Дальность действия передатчика.

2. *Приемники*

(*a*) Супергетеродин; функции каждого каскада;

(*b*) Преобразование частоты и детектирование;

(*c*) Прием на одной боковой полосе, в том числе восстановление несущей, стабильность частоты.

3. *Техническое обслуживание и содержание в исправности*

(*a*) Антенны: влияние загрязненных и треснувших изоляторов; попадание морской воды;

(*b*) Аккумуляторные батареи: показания гидрометра, показания напряжения под нагрузкой и без нее, доливка электролита, присоединительные клеммы;

(*c*) Электрогенераторы.

4. *Желательно знать следующее*

(*a*) Электронные лампы и полупроводниковые приборы;

(*b*) Усилители звуковой частоты;

(*c*) Усилители радиочастоты;

(*d*) Генераторы;

(*e*) Микрофоны и громкоговорители;

(*f*) Параметры антенн, в том числе: длина, высота, сопротивление утечки.

РЕЗОЛЮЦИЯ 16. ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ, ОКАЗЫВАЕМАЯ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ И КВАЛИФИКАЦИИ КАПИТАНОВ И ДРУГИХ ОТВЕТСТВЕННЫХ ЛИЦ, СЛУЖАЩИХ НА БОРТУ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ, ТАНКЕРОВ-ХИМОВОЗОВ И ТАНКЕРОВ-ГАЗОВОЗОВ

Конференция,

Признавая важность надлежащей подготовки капитанов и других лиц, служащих на борту нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и танкеров-газовозов,

Отмечая положения пункта 2 в каждом из Правил V/1, V/2 и V/3 Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, предписывающие обязательные минимальные требования для подготовки и квалификации капитанов, старших лиц командного состава и любых лиц, несущих непосредственную ответственность за погрузку, разгрузку и сохранность груза во время перевозки или обработки на нефтяных танкерах, танкерах-химовозах и танкерах-газовозах,

Признавая, что в некоторых случаях могут быть ограниченные возможности в приобретении требуемого опыта, а также в обеспечении специальными учебными программами, в особенности в развивающихся странах,

Будучи убежденной в том, что содействие техническому сотрудничеству на межправительственном уровне ускорит осуществление Конвенции государствами, еще не располагающими соответствующей компетентностью или возможностями для обеспечения такой подготовки и опыта,

Настоятельно рекомендует Правительствам, если они имеют возможность, предоставить помощь или оказать содействие, в сотрудничестве с Межправительственной морской консультативной организацией, в предоставлении помощи государствам, которые испытывают трудности в отношении выполнения этих требований и просят предоставления такой помощи,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации приложить все усилия для того, чтобы предоставить таким государствам необходимую помощь и предусмотреть соответствующие меры в рамках программы технической помощи,

Рекомдует далее Правительствам и Межправительственной морской консультативной организации приступить к деятельности в соответствии с настоящей Резолюцией, не ожидая вступления в силу Конвенции.

Резолюция 17. Дополнительная подготовка капитанов и старших помощников крупных судов или судов, имеющих необычные маневренные характеристики

Конференция,

Признавая важное значение соответствующего опыта и подготовки до принятия обязанностей капитана или старшего помощника на крупных судах или на судах, имеющих необычные маневренные характеристики или характеристики управления, существенно отличающиеся от характеристик тех судов, на которых претенденты служили до этого,

Отмечая, что такие характеристики, как правило, присущи судам, имеющим значительный дедвейт, длину, особую конструкцию или большую скорость,

Рекомендует, чтобы:

(*a*) капитаны и старшие помощники до заступления в должность на одно из таких судов:

(i) были поставлены в известность о характеристиках управления судна, особенно в отношении тех вопросов, которые перечислены в пункте 7 Дополнения к Правилу II/2 — «Обязательные минимальные требования для дипломирования капитанов и старших помощников судов вместимостью 200 брутто-регистровых тонн и более» Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года;

(ii) были ознакомлены с использованием всех навигационных средств и средств маневрирования, установленных на указанном судне, в том числе с их возможностями и ограничениями;

(*b*) до заступления в должность на одно из перечисленных выше судов будущий капитан имел достаточный соответствующий общий опыт работы в должности капитана или старшего помощника, и либо:

(i) имел достаточный соответствующий опыт маневрирования, будучи старшим помощником или дублером на этом судне или капитаном, старшим помощником или дублером на судне, имеющем сходные маневренные характеристики; либо

(ii) закончил одобренные курсы с применением тренажера, на котором возможна имитация маневренных характеристик такого судна;

(*c*) дополнительная подготовка и квалификация капитанов и старших помощников судов с динамическими принципами поддержания была в соответствии с надлежащими руководствами Кода ИМКО по безопасности судов с динамическими принципами поддержания,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию при консультации или сотрудничестве с другими соответствующими организациями, смотря по тому, что целесообразнее, в частности с Международной организацией труда, и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

Резолюция 18. Подготовка с помощью радиолокационного тренажера

Конференция,

Признавая большую важность надлежащей подготовки по использованию радиолокационного оборудования в отношении безопасности человеческой жизни и имущества на море и охраны окружающей среды,

Считая, что некоторые методы обучения применению радиолокационного оборудования не приводят к желаемому уровню квалификации капитанов и помощников капитана (штурманов),

Отмечая, что положения Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года требуют от таких лиц командного состава надлежащего уровня квалификации в эксплуатации судна при любых условиях,

Постановляет рекомендовать, чтобы подготовку с использованием радиолокационного тренажера проходили все капитаны и помощники капитана (штурманы),

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции,

Призывает все заинтересованные Правительства учесть должным образом необходимость осуществления настоящей Резолюции в срочном порядке.

Резолюция 19. Подготовка моряков в отношении способов личного выживания

Конференция,

Учитывая необходимость подготовки всех моряков в отношении способов личного выживания,

Признавая, что такая подготовка будет способствовать большей вероятности выживания в море во время аварийных ситуаций,

Постановляет:

(*a*) принять Рекомендацию по подготовке моряков в отношении способов личного выживания, приложенную к настоящей Резолюции;

(*b*) настоятельно рекомендовать всем заинтересованным Правительствам осуществить положения этой Рекомендации в возможно короткий срок,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) пересматривать настоящую Рекомендацию при консультации или сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, смотря по тому, что целесообразнее, в частности с Международной организацией труда, и доводить любые будущие поправки до сведения всех заинтересованных Правительств;

(*c*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

ПРИЛОЖЕНИЕ. РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ МОРЯКОВ В ОТНОШЕНИИ СПОСОБОВ ЛИЧНОГО ВЫЖИВАНИЯ

Каждому будущему моряку до поступления на морское судно следует пройти одобренную подготовку в отношении способов личного выживания. Относительно этой подготовки даются следующие рекомендации.

1. Будущий моряк должен быть проинструктирован в отношении:

(*a*) возможных видов аварийных ситуаций, таких как столкновение, пожар и затопление судна;

(*b*) типов спасательных средств, обычно имеющихся на судне;

(*c*) необходимости соблюдения правил выживания;

(*d*) значения подготовки и учений;

(*e*) необходимости быть готовым к любой аварийной систуации, также постоянно помнить:

(i) порядок действий, указанных в расписании по тревогам, в частности:

(1) свои конкретные обязанности при любой аварийной ситуации;

(2) местонахождение своего спасательного средства;

(3) сигналы, призывающие всех членов экипажа к спасательным средствам и пожарным постам;

(ii) местонахождение своего спасательного жилета и запасных спасательных жилетов;

(iii) расположение постов пожарной сигнализации;

(iv) средства эвакуации;

(v) последствия паники;

(*f*) действий, которые следует предпринять при сигналах, призывающих к спасательным средствам, включая:

(i) надевание соответствующей одежды;

(ii) надевание спасательного жилета;

(iii) сбор дополнительных средств защиты, в том числе одеял, если позволяет время;

(*g*) действий, которые следует предпринять при оставлении судна, например:

(i) как попасть в спасательное средство с судна и из воды;

(ii) как прыгнуть в воду с высоты и избежать опасности удара о водную поверхность;

(*h*) действий, которые следует предпринять, оказавшись в воде, например:

(i) как выжить:

(1) при пожаре или наличии нефти на воде;

(2) в условиях холодной погоды;

(3) в местах обитания акул;

(ii) как установить в нормальное положение перевернувшееся спасательное средство;

(*i*) действий, которые следует предпринять, находясь на спасательном средстве, например:

(i) быстрый отход от борта судна;

(ii) защита от холода или сильной жары;

(iii) использование плавучих якорей;

(i) проведение наблюдения;

(v) оказание первой помощи потерпевшим бедствие и уход за ними;

(vi) содействие обнаружению;

(vii) проверка снаряжения, имеющегося на спасательном средстве, и умелое его использование;

(viii) сохранение местонахождения, насколько это возможно, в районе гибели судна;

(*j*) основных опасностей, угрожающих терпящим бедствие, и общих способов выживания, включая:

(i) меры предосторожности, предпринимаемые в зонах холодного климата;

(ii) меры предосторожности, предпринимаемые в зонах тропического климата;

(iii) действие солнца, ветра, дождя и моря;

(iv) значение удобной одежды;

(v) защитные меры на спасательном средстве;

(vi) последствия пребывания в воде и переохлаждения;

(vii) значение сохранения запасов влаги в организме;

(viii) средства от морской болезни;

(ix) правильное распределение пресной воды и пищи;

(x) последствия употребления морской воды;

(xi) имеющиеся средства для содействия обнаружению;

(xii) значение морального состояния.

2. Будущий моряк должен получить практическую подготовку по крайией мере по:

(*a*) правильному надеванию спасательного жилета;

(*b*) прыжкам в воду с высоты в спасательном жилете;

(*c*) плаванию в спасательном жилете;

(*d*) умению держаться на воде без спасательного жилета;

(*e*) посадке на спасательный плот в спасательном жилете с судна и из воды;

(*f*) оказанию помощи в посадке на спасательное средство;

(*g*) эксплуатации оборудования спасательных средств, включая эксплуатацию переносного радиооборудования;

(*h*) постановке плавучего якоря.

Резолюция 20. Подготовка по применению средств предупреждения столкновений

Конференция,

Приняв Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 нода, включающую дипломные требования для подготовки капитанов и помощников капитана (штурманов) по использованию радиолокаторов надлежащим образом,

Отмечая, что Международная конференция по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года приняла Резолюцию 13, в которой предлагалось Межправительственной морской консультативной организации разработать технические характеристики и требования в отношении наличия средств предупреждения столкновений на всех судах валовой вместимостью 10.000 регистровых тонн и более не позднее 1 июля 1979 года, а также обратила внимание Конференции на необходимость включения соответствующих положений относительно применения средств предупреждения столкновений в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года,

Признавая, что если такое оборудование устанавливается на судах, то необходимо, чтобы капитаны и лица командного состава, несущие ходовую навигационную вахту, прошли надлежащую подготовку по использованию этого оборудования и полностью знали его возможности и ограничения,

Считая, что до подготовки учебных программ или рекомендаций вначале следует определить технические характеристики средств и требования по оборудованию ими судов,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации подгтовить соответствующие учебные программы или рекомендации относительно подготовки по применению средств предупреждения столкновений после принятия международных требований в отношении наличия средств предупреждения столкновений и их технических харакеристик.

Резолюция 21. Международный профессиональный стандартный диплом

Конференция,

Признавая важность и срочность приведения в соответствие требований по дипломированию капитанов и лиц командного состава, служащих на борту морских судов,

Учитывая, что уже проведены соответствующие мероприятия в отношении других международных конвенций,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) разработать стандартную форму и название для международного профессионального стандартного диплома; и

(*b*) разослать настоящую Резолюцию всем Правительствам, приглашенным принять участие в Конференции.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978

Las Partes en el presente Convenio,

Considerando que es deseable acrecentar la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y la protección del medio marino estableciendo de común acuerdo normas internacionales de formación, titulación y guardia para la gente de mar,

Considerando que el modo más eficaz de lograr ese propósito es la conclusión de un Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar,

Convienen:

Artículo I. OBLIGACIONES GENERALES CONTRAÍDAS EN VIRTUD DEL CONVENIO

1) Las Partes se obligan a dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio y de su Anexo, el cual será una parte integrante de aquél. Toda referencia al Convenio supondrá también una referencia al Anexo.

2) Las Partes se obligan a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones necesarios y a tomar todas las medidas precisas para dar al Convenio plena efectividad y así garantizar que, tanto desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar como de la protección del medio marino, la gente de mar enrolada en los buques tenga la competencia y la aptitud debidas para desempeñar sus funciones.

Artículo II. DEFINICIONES

A los efectos del Convenio y salvo disposición expresa en otro sentido se entenderá:

a) Por "Parte", todo Estado respecto del cual el Convenio haya entrado en vigor.

b) Por "Administración", el Gobierno de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

c) Por "título", el documento válido, sea cual fuere el nombre con que se le conozca, expedido por la Administración, o con autoridad conferida por la Administración, o bien reconocido por ella, en virtud del cual se faculte al titular de dicho documento a desempeñar el cargo allí indicado o según le autoricen las reglamentaciones del país de que se trate.

d) Por "titulado", debidamente provisto de un título.

e) Por "Organización", la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).

f) Por "Secretario General", el Secretario General de la Organización.

g) Por "buque de navegación marítima", un buque distinto de los destinados a navegar exclusivamente en aguas interiores o incluidas en aguas abrigadas o en las inmediaciones de éstas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

h) Por "buque pesquero", un buque utilizado para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar.

Резолюция 22. Взаимоотношения между членами экипажа

Конференция,

Приняв Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года,

Признавая что не только безопасная эксплуатация судна и его оборудования, но и хорошие взаимоотношения между членами экипажа во время рейса могут значительно повысить безопасность человеческой жизни на море,

Отмечая, что для дипломирования лиц командного состава требуются знания в отношении руководства личным составом, организации его работы и подготовки на борту судов,

Рекомендует, чтобы эти знания включали также знание основных принципов взаимоотношений между людьми и моральной ответственности,

Предлагает всем Правительствам:

(*a*) составить программы подготовки или содействовать их составлению; целью этих программ будет установление хороших взаимоотношений между членами экипажа на борту судов;

(*b*) принять надлежащие меры, чтобы все члены экипажа не чувствовали одиночества и оторванности от коллектива на борту судов;

(*c*) обеспечить, чтобы члены экипажа получали достаточный отдых перед тем, как приступить к выполнению своих обязанностей.

Резолюция 23. Содействие техническому сотрудничеству

Конференция,

Отмечая с удовлетворением, что Междправительственная морская консультативная ограницация, в своей программе технического сотрудничества, признала морскую подготовку вопросом первостепенной важности,

Свидетельствует свою признательность Организации за помощь, оказанную развивающимся странам в создании морских учебных заведений в соответствии с общепризнанными стандартами обучения,

Предлагает Организации приложить еще большие усилия для всеобщего принятия и осуществления положений Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года в отношении морской подготовки,

Далее предлагает Ограницации продолжать эту деятельность при консультации или сотрудничестве с другими международными ограницациями, смотря по тому, что целесообразнее, в частности с Международной ограницацией труда.

i) Por "Reglamentos de Radiocomunicaciones", los Reglamentos de Radiocomunicaciones anexos o que se consideran como anexos del más reciente Convenio internacional de telecomunicaciones que haya en vigor en un momento dado.

Artículo III. AMBITO DE APLICACIÓN

El Convenio será aplicable a la gente de mar que preste servicio en buques de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, salvo la que preste servicio en:

a) Buques de guerra, unidades navales auxiliares o buques distintos de ésos, de los que un Estado sea propietario o empresa explotadora y dedicados exclusivamente a servicios gubernamentales de carácter no comercial; no obstante, cada Parte garantizará mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la aptitud operacional de tales buques de su propiedad o sometidos a su explotación que, dentro de lo razonable y factible, las personas que presten servicio en tales buques satisfagan lo prescrito en el Convenio;

b) Buques pesqueros;

c) Yates de recreo no dedicados al comercio; o

d) Buques de madera de construcción primitiva.

Artículo IV. COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN

1) Las Partes facilitarán tan pronto como sea posible al Secretario General:

a) El texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones e instrumentos promulgados acerca de las diversas cuestiones regidas por el Convenio;

b) Pormenores completos, cuando proceda, del contenido y duración de los planes de enseñanza juntamente con indicación de los requisitos propios de los exámenes que se celebren en el país y de otros aplicables a cada uno de los títulos expedidos en cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio;

c) Un número suficiente de ejemplares de los títulos que expiden de conformidad con el Convenio.

2) El Secretario General notificará a las Partes la recepción de toda comunicación efectuada en cumplimiento del párrafo 1) *a*) y, entre otras cosas, a los efectos de los Artículos IX y X, hará llegar a dichas Partes, a petición de éstas, toda información que le haya sido facilitada en cumplimiento de los apartados *b*) y *c*) del párrafo 1.

Artículo V. OTROS TRATADOS E INTERPRETACIÓN

1) Cualesquiera otros tratados, convenios y conciertos anteriores referentes a normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, vigentes entre las Partes, seguirán teniendo plena efectividad durante los plazos en ellos convenidos, respecto de:

a) Gente de mar a la que no sea de aplicación el presente Convenio;

b) Gente de mar a la que sea de aplicación el presente Convenio, en lo concerniente a cuestiones que no estén expresamente regidas por él.

2) No obstante, en la medida en que dichos tratados, convenios o conciertos estén en pugna con las disposiciones del Convenio, las Partes revisarán los compromisos contraídos en virtud de tales tratados, convenios y conciertos con miras a lograr que esos compromisos no estén en pugna con las obligaciones contraídas en virtud del Convenio.

3) Las cuestiones que no estén expresamente regidas por el Convenio continuarán sometidas a la legislación de la Parte de que se trate.

4) Nada de lo dispuesto en el Convenio prejuzgará la codificación y el desarrollo del Derecho del mar por parte de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar convocada en virtud de la Resolución 2750 C(XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ni las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes y futuras de cualquier Estado respecto del Derecho del mar y de la naturaleza y el alcance de la jurisdicción de los Estados ribereños y de los Estados de pabellón.

Artículo VI. TÍTULOS

1) Se expedirán títulos de capitán, oficial o marinero a los aspirantes que, de acuerdo con criterios que la Administración juzgue satisfactorios, reúnan los requisitos necesarios en cuanto a periodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes de conformidad con lo dispuesto en el Anexo del Convenio.

2) Los títulos de capitán y de oficial expedidos de conformidad con el presente Artículo serán refrendados por la Administración que los expida ajustándose al modelo dado en la Regla I/2 del Anexo y a lo prescrito en ésta. Si el idioma utilizado no es el inglés, el refrendo incluirá una traducción a ese idioma.

Artículo VII. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1) La certificación de competencia o de servicio respecto de un cargo para el cual el Convenio exija un título y que, antes de la entrada en vigor del Convenio para una Parte, haya sido expedida de conformidad con lo legislado por esa Parte o con los Reglamentos de Radiocomunicaciones, será reconocida como válida para el desempeño de dicho cargo después de la entrada en vigor del Convenio para dicha Parte.

2) Después de la entrada en vigor del Convenio para una Parte, la Administración de ésta podrá continuar expidiendo certificaciones de competencia de acuerdo con su costumbre, durante un periodo que no exceda de cinco años. Las certificaciones así expedidas serán reconocidas como válidas a los efectos del Convenio. Durante este periodo transitorio sólo se expedirán tales certificaciones a la gente de mar cuyo servicio de mar haya comenzado, antes de entrar en vigor el Convenio para dicha Parte, en la misma sección del buque a que se haga referencia en la certificación de que se trate. La Administración hará que a todos los demás aspirantes se les examine y titule de conformidad con el Convenio.

3) Una Parte podrá, dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigor del Convenio para ella, expedir certificaciones de servicio a la gente de mar que carezca tanto de títulos idóneos expedidos en virtud del Convenio como de certificaciones de competencia expedidas de conformidad con lo legislado por esa Parte antes de que el Convenio entrase en vigor para ella, siempre que el hombre de mar de que se trate:

a) Haya estado embarcado, desempeñado el cargo para el cual aspire a obtener una certificación de servicio, durante un periodo no inferior a tres años dentro de los siete anteriores a la entrada en vigor del Convenio para esa Parte;

b) Demuestre haber desempeñado dicho cargo satisfactoriamente;

c) Demuestre ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído, habida cuenta de la edad del interesado en el momento de presentar la solicitud.

A los efectos del Convenio, se considerará que una certificación de servicio expedida con arreglo al presente párrafo equivale a un título expedido en virtud del Convenio.

Artículo VIII. DISPENSAS

1) En circunstancias muy excepcionales las Administraciones podrán, si a su juicio ello no entraña peligro para personas, bienes ni el medio ambiente, otorgar una dispensa en virtud de la cual se permita a un determinado hombre de mar prestar servicio en un buque determinado durante un periodo determinado que no exceda de seis meses desempeñando un cargo distinto de los cargos de oficial radiotelegrafista y operador radiotelefonista, salvo que concurran las circunstancias previstas en las pertinentes Reglas de los Reglamentos de Radiocomunicaciones, para cuyo cargo el beneficiario de la dispensa no tenga el título idóneo, a condición de que su competencia sea suficiente para ocupar sin riesgos el puesto vacante de un modo que la Administración de que se trate juzgue satisfactorio. No obstante, no se concederán dispensas a un capitán ni a un maquinista naval jefe salvo en casos de fuerza mayor, y aun entonces sólo durante periodos de la máxima brevedad posible.

2) Las dispensas correspondientes a un puesto determinado sólo se otorgarán a personas debidamente tituladas para ocupar el puesto inmediatamente inferior. Cuando en el Convenio no se exija titulación para el puesto inferior, podrá otorgarse dispensa a una persona que a juicio de la Administración tenga competencia y experiencia claramente equivalentes a las necesarias para reunir los requisitos que se exijan respecto del puesto que se trate de ocupar, a condición de que, si esa persona no posee un título idóneo, se le exija realizar con éxito una prueba aceptada por la Administración, demostrativa de que no hay riesgo en expedir la mencionada dispensa. Además, las Administraciones harán que el puesto en cuestión sea ocupado lo antes posible por una persona que esté en posesión de un título idóneo.

3) Las Partes remitirán al Secretario General, lo antes posible después del 1 de enero de cada año, un informe en el que constará, en relación con cada uno de los cargos de a bordo para los que se exija título, el número total de dispensas que hayan sido otorgadas durante el año para buques de navegación marítima, señalando cuántos de ellos tenían un arqueo bruto superior a 1.600 toneladas y cuántos lo tenían inferior a esa cifra.

Artículo IX. EQUIVALENCIAS

1) Lo dispuesto en el Convenio no impedirá que la Administración mantenga o adopte otros planes de instrucción y formación, incluidos los que entrañen periodos de embarco y una organización a bordo especialmente adaptados a adelantos técnicos y a clases especiales de buques y de tráfico, a condición de que el periodo de embarco, los conocimientos y la eficiencia exigidos en cuanto al gobierno del buque y a la manipulación de la carga, tanto en el aspecto náutico como en el técnico, sean tales que garanticen un grado de seguridad en el mar y de prevención de la contaminación que sea cuando menos equivalente al prescrito en el Convenio.

2) A la mayor brevedad posible se pondrán en conocimiento del Secretario General los pormenores de tales planes y éste los hará llegar a todas las Partes.

Artículo X. INSPECCIÓN

1) Los buques, exceptuados los que excluye el Artículo III, estarán sujetos, mientras se encuentren en los puertos de una Parte, a la inspección realizada por funcionarios debidamente autorizados por esta Parte para verificar que todo hombre de

mar que preste servicio a bordo, para el cual el Convenio prescribe un título, está efectivamente provisto de ese título o de una dispensa idónea. Se aceptará el título de que se trate, a menos que haya claros motivos para sospechar que fue obtenido de modo fraudulento o que quien figura como titular no es la persona a la que se expidió el título.

2) Cuando a la luz de lo dispuesto en el párrafo 1) o de los "Procedimientos de inspección" indicados en la Regla I/4 se observen anomalías, el funcionario que efectúe la inspección informará inmediatamente por escrito al capitán del buque y al Cónsul o, en ausencia de éste, al representante diplomático más próximo o a la autoridad de Marina del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, de modo que se puedan tomar las medidas apropiadas. En esa notificación se consignarán los pormenores de las anomalías halladas y las razones en que se funde la Parte para sostener que tales anomalías entrañan un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

3) En la realización de inspecciones en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1), si, considerados las dimensiones y el tipo del buque y la duración y la naturaleza del viaje, no se subsanan las anomalías a que se hace referencia en el párrafo 3 de la Regla I/4 y se establece que este hecho entraña un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, la Parte que efectúe la inspección tomará medidas encaminadas a asegurar que el buque no se haga a la mar hasta que se satisfagan todas estas prescripciones en medida suficiente para que el peligro haya quedado suprimido. Se informará con prontitud al Secretario General de los hechos relacionados con las medidas adoptadas.

4) Cuando se realicen inspecciones en virtud de lo dispuesto en el presente Artículo, se hará todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si se demora o se detiene indebidamente al buque, éste tendrá derecho a ser indemnizado por toda pérdida o daño sufridos.

5) El presente Artículo será aplicado según resulte necesario para asegarar que a los buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte no se les dé un trato más favorable que el dispensado a los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.

Artículo XI. FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA

1) Las Partes en el Convenio, tras consultar con la Organización y asistidas por ésta, fomentarán la prestación de ayuda a aquellas Partes que soliciten asistencia técnica respecto de:

a) La formación de personal administrativo y técnico;

b) El establecimiento de instituciones para la formación de la gente de mar;

c) El suministro de equipo y servicios para las instalaciones de formación;

d) El desarrollo de programas de formación adecuados, con inclusión de formación práctica a bordo de buques de navegación marítima; y

e) La facilitación de otras medidas y disposiciones encaminadas a mejorar la competencia de la gente de mar,

preferiblemente en el plano nacional, subregional o regional, para favorecer el logro de los fines y propósitos del Convenio, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo a este respecto.

2) Por su parte la Organización proseguirá la realización de las citadas tareas, según proceda, tras consultar con otras organizaciones internacionales o de acuerdo con éstas, especialmente por lo que hace a la Organización Internacional del Trabajo.

Artículo XII. ENMIENDAS

1) El Convenio podrá ser enmendado por uno de los dos procedimientos siguientes:

a) Enmienda previo examen en el seno de la Organización:

i) Toda enmienda propuesta por una Parte será sometida a la consideración del Secretario General y distribuida por éste entre todos los Miembros de la Organización, todas las Partes y el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, por lo menos seis meses antes de que proceda examinarla;

ii) Toda enmienda así propuesta y distribuida será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para que éste la examine;

iii) Las Partes, sean éstas Miembros o no de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas;

iv) Para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado según lo estipulado en el apartado *a*) iii) (y en adelante llamado "el Comité de Seguridad Marítima ampliado") a condición de que un tercio cuando menos de las Partes esté presente al efectuarse la votación;

v) Las enmiendas así probadas serán enviadas por el Secretario General a todas las Partes a fines de aceptación;

vi) Toda enmienda a un Artículo se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes;

vii) Toda enmienda al Anexo se considerará aceptada:

1. Al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a las Partes a fines de aceptación; o
2. Al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determinó en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado;

no obstante, se considerará que las enmiendas no han sido aceptadas si, dentro del plazo fijado, ya más de un tercio de las Partes, ya un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mundial de buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas de registro, notifican al Secretario General que rechazan la enmienda;

viii) Toda enmienda a un Artículo entrará en vigor, con respecto a las Partes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Parte que la acepte con posterioridad a esa fecha, seis meses después de la fecha en que la hubiere aceptado la Parte de que se trate;

ix) Toda enmienda al Anexo entrará en vigor con respecto a todas las Partes, exceptuadas las que la hayan rechazado en virtud de lo previsto en el apartado *a*) vii) y que no hayan retirado su objeción, seis meses después de la fecha en que se considere aceptada. Antes de la fecha fijada para la entrada en vigor

de la enmienda, cualquier Parte podrá notificar al Secretario General que se exime de la obligación de darle efectividad durante un periodo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el periodo, más largo que ése, que en el momento de la aprobación de tal enmienda fije una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado; o

b) Enmienda a cargo de una Conferencia:

i) A solicitud de cualquier Parte con la que se muestre conforme un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará, de acuerdo con el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo o tras consultar con éste, una Conferencia de las Partes para examinar posibles enmiendas al Convenio;

ii) Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será enviada por el Secretario General a todas las Partes a fines de aceptación;

iii) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos respectivamente estipulados en los apartados *a*) vi) y *a*) viii) o en los apartados *a*) vii) y *a*) ix), a condición de que las referencias que en dichos apartados se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencias a la Conferencia.

2) Toda declaración de aceptación de una enmienda o de objeción a una enmienda cualquiera de las notificaciones previstas en el párrafo 1) *a*) ix), serán dirigidas por escrito al Secretario General, quien informará a todas las Partes de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.

3) El Secretario General informará a todas las Partes de la existencia de cualesquiera enmiendas que entren en vigor, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una.

Artículo XIII. FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN

1) El Convenio estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de diciembre de 1978 hasta el 30 de noviembre de 1979 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Cualquier Estado podrá constituirse en Parte mediante:

a) Firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

b) Firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) Adhesión.

2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

3) El Secretario General informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o que se hayan adherido al mismo, y al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, de toda firma producida o del depósito que se haya efectuado de cualquier instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y de la fecha de tal depósito.

Artículo XIV. ENTRADA EN VIGOR

1) El Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos veinticinco Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen como

mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mundial de buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas de registro lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado los pertinentes instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con el Artículo XIII.

2) El Secretario General informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido al mismo de la fecha en que éste entre en vigor.

3) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado durante los doce meses a que se hace referencia en el párrafo 1) adquirirá efectividad a partir de la fecha de entrada en vigor del Convenio o tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento si esta fecha es posterior.

4) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Convenio adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

5) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda en virtud del Artículo XII se considerará referido al Convenio en su forma enmendada.

Artículo XV. DENUNCIA

1) El Convenio podrá ser denunciado por una Parte en cualquier momento, después de transcurridos cinco años a contar de la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicha Parte.

2) La denuncia se efectuará mediante notificación dirigida por escrito al Secretario General, el cual informará a las demás Partes y al Director general de la Oficina Internacional del Trabajo de que ha recibido tal notificación, la fecha en que la recibió y la fecha en que surte efecto tal denuncia.

3) La denuncia surtirá efecto transcurridos doce meses a partir de la recepción, por parte del Secretario General, de la notificación de denuncia, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que se fije en dicha notificación.

Artículo XVI. DEPÓSITO Y REGISTRO

1) El Convenio será depositado ante el Secretario General, el cual remitirá ejemplares auténticos certificados de aquél a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido al mismo.

2) Tan pronto como el Convenio entre en vigor, el Secretario General remitirá el texto del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo XVII. IDIOMAS

El Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas chino, español, francés, inglés y ruso, y todos estos textos son igualmente auténticos. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán y árabe, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el Convenio.

HECHO en Londres el día siete de julio de mil novecientos setenta y ocho.

[For signatures affixed to the Convention, see p. 256 of this volume — Pour les signatures apposées sous la Convention voir p. 256 du présent volume.]

ANEXO

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Regla I/1. DEFINICIONES

A los efectos del presente Convenio y salvo disposición expresa en otro sentido se entenderá:

a) Por "Reglas", las que figuran en el Anexo del Convenio.

b) Por "aprobado", aprobado por la Administración.

c) Por "capitán", la persona que tiene el mando de un buque.

d) Por "oficial", un tripulante, que no sea el capitán, así designado por la legislación o las reglamentaciones del país de que se trate o, en defecto de esa designación, por acuerdo colectivo o por aplicación de la costumbre.

e) Por "oficial de puente", un oficial competente de la sección de puente.

f) Por "piloto de primera clase", el oficial de puente que sigue en rango al capitán y que en caso de incapacidad de éste habrá de asumir el mando del buque.

g) Por "maquinista naval", un oficial competente de la sección de máquinas.

h) Por "maquinista naval jefe", el maquinista naval superior responsable de la propulsión mecánica del buque.

i) Por "maquinista naval primero", el oficial que sigue en rango al maquinista naval jefe y que en caso de incapacidad de éste será responsable de la propulsión mecánica del buque.

j) Por "maquinista naval auxiliar", una persona que esté recibiendo formación para obtener el título de maquinista naval y que ha sido designada para ese cargo por la legislación o las reglamentaciones del país de que se trate.

k) Por "oficial radiotelegrafista", la persona que tenga un título de operador radiotelegrafista de primera o segunda clase o un título general de operador de radiocomunicaciones para el servicio móvil marítimo, expedidos de conformidad con lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones, y que desempeña su cometido en la estación radiotelegráfica de un buque al cual el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar exija que vaya provisto de dicha estación.

l) Por "operador radiotelefonista", la persona que tenga un título idóneo, expedido en virtud de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomuncaciones.

m) Por "marinero", todo tripulante del buque aparte del capitán y de los oficiales.

n) Por "viajes próximos a la costa", los realizados en la cercanía de una Parte, tal como los define esta Parte.

o) Por "potencia propulsora", la potencia en kilovatios consignada en la certificación del Registro o en otro documento oficial del buque*.

p) Por "deberes relacionados con el [o "deberes en el"] servicio radioeléctrico", los de escucha y los relativos a operaciones técnicas de mantenimiento y reparación, según proceda, de conformidad con los Reglamentos de Radiocomunicaciones, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y, a discreción de cada Administración, las recomendaciones pertinentes de la OCMI.

q) Por "petrolero", un buque construido para el transporte a granel de petróleo y productos derivados del petróleo que se utiliza para esta finalidad.

r) Por "buque tanque para productos químicos", un buque construido para el transporte a granel de cualquiera de los productos químicos líquidos incluidos en el "Código para la cons-

* Se supone que la potencia así consignada en la certificación del Registro o en otro documento oficial es la máxima potencia continua de régimen que en conjunto tienen todas las máquinas propulsoras principales del buque.

trucción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel", de la OCMI, y que se utiliza para esa finalidad.

s) Por "buque tanque para gases licuados", un buque construido para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados incluidos en el "Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel", de la OCMI, y que se utiliza para esa finalidad.

Regla I/2. TEXTO DE LOS TÍTULOS Y MODELO DE REFRENDO

1. Los títulos irán redactados en el idioma o idiomas oficiales del país que los expida. Si el idioma utilizado no es el inglés, el texto incluirá una traducción a este idioma.

2. Por lo que respecta a los oficiales radiotelegrafistas y a los operadores radiotelefonistas, las Administraciones podrán:

a) Exigir que en el examen previo a la expedición de un título ajustado a los Reglamentos de Radiocomunicaciones se incluyan los conocimientos complementarios prescritos en el Anexo del Convenio; o

b) Expedir un título aparte en el que se indique que el titular posee los conocimientos complementarios prescritos en el Anexo del Convenio.

3. El modelo que habrá que utilizar para el refrendo de títulos prescrito en el Artículo VI del Convenio será el siguiente:

Modelo de refrendo de títulos

REFRENDO DE TITULOS

(Sello oficial) (País)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978

El Gobierno de (nombre del país) certifica / El infrascrito certifica)*

que el presente título/título núm. .....* se expide a favor de ..... (nombre y apellidos del interesado), a quien se considera plenamente competente para ostentar el grado de .....** de conformidad con lo dispuesto en la Regla ..... del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, sin más limitaciones que las siguientes:

Indíquense las limitaciones o póngase "ninguna", según proceda: .....

.....

.....

.....

Fecha de expedición del presente refrendo: .....

Firmado .....

(Sello oficial) (Nombre y firma del oficial debidamente autorizado)

Fecha de nacimiento del titular: .....

Firma del titular: .....

* Táchese según proceda.

** Indíquese la graduación o la clase del título correspondiente a lo definido en el Convenio.

Regla I/3. PRINCIPIOS QUE DEBEN REGIR LOS VIAJES PRÓXIMOS A LA COSTA

1. Al definir, a los efectos del Convenio, los viajes próximos a la costa, ninguna Parte impondrá a la gente de mar que preste servicio en buques con derecho a enarbolar el pabellón de otra Parte y dedicados a realizar tales viajes, requisitos sobre formación, experiencia y titulación de un modo tal que los haga más rigurosos para dicha gente de mar que los exigidos a la gente de mar que preste servicio en buques con derecho a enarbolar su propio pabellón. En ningún caso impondrá tal Parte, respecto de la gente de mar que preste servicio en buques con derecho a enarbolar el pabellón de otra Parte, requisitos más rigurosos que los prescritos en el Convenio respecto de los buques no dedicados a realizar viajes próximos a la costa.

2. Respecto de los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, dedicados con regularidad a realizar viajes próximos a la costa al largo de la costa de otra Parte, la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque establecerá requisitos sobre formación. experiencia y titulación para la gente de mar que preste servicio en tales buques, al menos iguales a los de la Parte al largo de cuya costa opere el buque, a condición dc que no sean más rigurosos que los requisitos del Convenio respecto de los buques no dedicados a viajes próximos a la costa. Los buques que en sus viajes se adentren más allá de lo definido por una Parte como viajes próximos a la costa y lleguen a aguas no incluidas en esa definición cumplirán con los requisitos del Convenio sin ninguna atenuación en virtud de la presente Regla.

3. Toda Parte podrá otorgar al buque con derecho a enarbolar su pabellón los beneficios derivados de lo dispuesto en el Convenio respecto de los viajes próximos a la costa cuando ese buque esté dedicado con regularidad a realizar, al largo de la costa de un Estado que no sea Parte, viajes próximos a la costa según lo definido por la Parte de que se trate.

4. Nada de lo dispuesto en la presente Regla limitará en modo alguno la jurisdicción de ningún Estado, sea éste o no Parte en el Convenio.

Regla I/4. PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN

1. La inspección realizada en virtud del Artículo X por inspectores debidamente autorizados se limitará a lo siguiente:

a) Verificar, de conformidad con el Artículo X 1), que todo hombre de mar que preste servicio a bordo al que el Convenio exija estar titulado, tiene un título válido o una dispensa válida.

b) Determinar si la gente de mar que hay a bordo tiene la aptitud necesaria para observar las normas de guardia prescritas en el Convenio, cuando haya motivos para sospechar que no se observan tales normas porque, hallándose el buque en un puerto regido por una Parte o en los accesos a ese puerto, haya sucedido que:

i) El buque se haya visto envuelto en un abordaje o haya varado; o que

ii) Hallándose el buque navegando, fondeado o atracado, se haya producido desde él una descarga de sustancias que en virtud de convenios internacionales sea ilícita; o que

iii) El buque haya maniobrado de un modo irregular o peligroso o haya hecho caso omiso de las marcas de navegación indicadoras de rumbo o de los dispositivos de separación del tráfico.

2. El inspector informará por escrito al capitán del buque y al representante idóneo del Estado de pabellón, de acuerdo con el Artículo X, si, a consecuencia de las medidas de inspección que se tomen de conformidad con el párrafo 1, se pone de manifiesto cualquiera de las siguientes anomalías:

a) La gente de mar que haya de estar titulada carece de los títulos idóneos, y válidos, o de dispensas válidas;

b) El modo en que se haya organizado la guardia de navegación o de máquinas no se ajusta a lo prescrito para el buque de que se trate por el Estado cuyo pabellón enarbola;

c) Ausencia en la guardia de una persona competente que pueda accionar equipo esencial para navegar con seguridad o prevenir la contaminación;

d) El capitán carece de personal descansado para la primera guardia, al comenzar el viaje, y para las guardias siguientes.

3. Una Parte sólo podrá basar la detención de un buque a que autoriza el Artículo X en el hecho de que no se hayan subsanado las anomalías a que se hace referencia en el párrafo 2 *a*) — en la medida en que éstas afecten a los títulos del capitán, del maquinista naval jefe y de los oficiales encargados de las guardias de navegación y de máquinas y, cuando proceda, del oficial radiotelegrafista — y en el párrafo 2 *b*).

CAPÍTULO II. EL CAPITÁN; SECCIÓN DE PUENTE

Regla II/1. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES QUE PROCEDE OBSERVAR EN LA REALIZACIÓN DE LAS GUARDIAS DE NAVEGACIÓN

1. Las Partes señalarán a la atención de los propietarios de buques, armadores, capitanes y personal de las guardias los siguientes principios, que procede observar para garantizar en todo momento la realizacion de una guardia de navegación segura.

2. El capitán de todo buque está obligado a garantizar que se tomen las disposiciones adecuadas para realizar una guardia de navegación segura. Durante los periodos en que estén de guardia, y bajo la autoridad general del capitán, los oficiales encargados de ese servicio serán responsables de que el buque navegue con seguridad, velando especialmente por que no sufra abordaje ni varada.

3. Sin perjuicio de que puedan observarse otros además, se tendrán en cuenta en todos los buques los siguientes principios fundamentales.

4. *Organización de la guardia*

a) La composición de la guardia será adecuada en todo momento y apropiada para las circunstancias y condiciones reinantes y al organizarla se tendrá en cuenta la necesidad de mantener un servicio de vigilancia cabal.

b) Para decidir la composición de la guardia montada en el puente, en la cual podrán figurar los marineros de puente que convenga, se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

i) Necesidad de que en ningún momento quede el puente sin dotación;

ii) Estado del tiempo, visibilidad y el hecho de si hay luz diurna u oscuridad;

iii) Proximidad de peligros para la navegación que puedan obligar al oficial encargado de la guardia a desempeñar funciones complementarias de carácter náutico;

iv) Utilización y estado de funcionamiento de ayudas náuticas tales como el radar o los aparatos electrónicos indicadores de la situación y de todo equipo que pueda afectar a la segura navegación del buque;

v) El hecho de que el buque vaya provisto de piloto automático o no;

vi) Toda exigencia desusada que impongan a la guardia de navegeción circunstancias operacionales especiales.

5. *Aptitud para montar guardia.* El sistema de guardias será tal que la eficiencia de los oficiales y marineros asignados a ellas no disminuya por la fatiga. Se organizará el servicio de modo que los que deban montar la primera al comenzar el viaje y los que deban montar las siguientes hayan tenido descanso suficiente y estén por lo demás en perfectas condiciones para el servicio.

6. *Navegación*

a) Se preparará con antelación el viaje proyectado tomando en consideración toda la información pertinente, y antes de comenzar el viaje se comprobarán todos los rumbos trazados.

b) Durante la guardia se comprobarán a intervalos suficientemente frecuentes el rumbo seguido, la situación y la velocidad, utilizando todas las ayudas náuticas disponibles que convenga para hacer que el buque siga el rumbo previsto.

c) El oficial de guardia sabrá perfectamente cuáles son la ubicación y el funcionamiento de todo el equipo de seguridad y de navegación que haya a bordo, y conocerá y tendrá en cuenta las limitaciones operacionales de dicho equipo.

d) Al oficial encargado de una guardia de navegación no se le asignará ningua otra función cuyo desempeño pueda entorpecer la navegación segura del buque, y él no aceptará una función tal.

7. *Equipo náutico*

a) El oficial de guardia debe obtener el máximo rendimiento de todo el equipo náutico que tenga a su disposición.

b) Cuando utilice el radar, el oficial de guardia tendrá en cuenta la necesidad de cumplir en todo momento con lo dispuesto a ese respecto en las Reglas pertinentes para prevenir los abordajes.

c) En caso de necesidad el oficial de guardia no dudará en hacer uso del timón, las máquinas y el aparato de señales acústicas.

8. *Funciones y responsabilidades de orden náutico*

a) El oficial encargado de la guardia:

i) Montará guardia en el puente, que no abandonará en ninguna circunstancia hasta ser debidamente relevado;

ii) Seguirá siendo responsable de la navegación segura del buque aunque el capitán se halle presente en el puente, en tanto el capitán no le informe concretamente de que él ha asumido dicha responsabilidad y ello haya quedado bien entendido por ambos;

iii) Consultará con el capitán cuando tenga una duda cualquiera acerca de lo que proceda hacer en aras de la seguridad;

iv) No entregará la guardia al oficial de relevo si tiene motivos para pensar que éste está evidentemente incapacitado para desempeñar con eficacia sus funciones, en cuyo caso dará parte al capitán.

b) Al hacerse cargo de la guardia, el oficial de relevo comprobará la situación estimada o verdadera del buque y se cerciorará de cuáles son la derrota proyectada, el rumbo y la velocidad, tomando nota de todo peligro a la navegación que quepa esperar durante su turno de guardia.

c) Se anotarán debidamente los movimientos y actividades relacionados con la navegación del buque que se produzcan durante la guardia.

9. *Servicio de vigía.* Además de mantener una adecuada vigilancia a fin de apreciar cabalmente las circunstancias y los riesgos de abordaje, varada y otros que pueda haber para la navegación, el vigía tendrá la misión de percibir la posible presencia de buques o aeronaves en peligro, náufragos, restos de naufragios y objetos a la deriva. En la realización de ese servicio se observarán los siguientes puntos:

a) El vigía ha de estar en condiciones de prestar toda su atención a la realización de una adecuada vigilancia y no se le asignará ninguna otra función cuyo desempeño pueda entorpecer esa tarea ni él aceptará una función tal.

b) Los deberes del vigía y los del timonel son distintos, y no se considerará nunca que el timonel está actuando como vigía mientras gobierna, salvo a bordo de buques pequeños en los que el puesto de gobierno ofrezca visibilidad ininterrumpida en todas las direcciones, sin el entorpecimiento de la visión nocturna ni otros impedimentos para la realización de una vigilancia adecuada. Ocasionalmente, el oficial encargado de la guardia podrá ser el único vigía con luz diurna, si concurren las siguientes circunstancias:

i) La situación general ha sido cuidadosamente estudiada y se ha comprobado sin lugar a dudas que no hay riesgos;

ii) Se han tenido plenamente en cuenta todos los factores pertinentes, entre ellos, sin que esta enumeración sea exhaustiva, los siguientes:
- Estado del tiempo,
- Visibilidad,
- Densidad del tráfico,
- Proximidad de peligros para la navegación,
- La atención especial con que debe navegarse dentro de un dispositivo de separación del tráfico o cerca de éste;

iii) Puede contarse inmediatamente con ayuda en el puente si así lo exige cualquier cambio dado en la situación general.

10. *Navegación después de tomar práctico.* No obstante los deberes y obligaciones del práctico, la presencia de éste a bordo no exime al capitán ni al oficial encargado de la guardia de los deberes y obligaciones que ellos tengan en relación con la seguridad del buque. El capitán y el práctico intercambiarán información relativa a los procedimientos de navegación, condiciones locales y características del buque. El capitán y el oficial de guardia cooperarán estrechamente con el práctico y mantendrán la situación y los movimientos del buque sometidos a una exacta comprobación.

11. *Protección del medio marino.* El capitán y el oficial encargado de la guardia tendrán presentes las graves consecuencias de la contaminación operacional o accidental del medio marino y tomarán todas las precauciones posibles para prevenirla, en particular respetando las reglamentaciones internacionales y portuarias pertinentes.

Regla II/2. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE CAPITANES Y PILOTOS DE PRIMERA CLASE DE BUQUES DE ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 200 TONELADAS

Capitán y piloto de primera clase de buques de arqueo bruto igual o superior a 1.600 toneladas

1. Todo capitán y todo piloto de primera clase de buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 1.600 toneladas tendrán un título idóneo.

2. Todo aspirante al título deberá:

a) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;

b) Satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas y haber desempeñado ese cargo durante un periodo de embarco aprobado y que sea:

i) No inferior a 18 meses, para el título de piloto de primera clase; este periodo podrá ser reducido a no menos de 12 meses si la Administración exige una formación especial que estime equivalente a un periodo de embarco no inferior a seis meses como oficial encargado de la guardia de navegación;

ii) No inferior a 36 meses, para el título de capitán; este periodo podrá ser reducido a no menos de 24 meses si se ha actuado como piloto de primera clase durante un periodo de embarco no inferior a 12 meses o si la Administración exige una formación especial que estime equivalente a tal periodo;

c) Haber aprobado un examen de características apropiadas que la Administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la presente Regla, si bien la Administración podrá modificar, según considere necesario, los requisitos del examen para los cargos de capitán y piloto de primera clase de buques de dimensiones limitadas dedicados a realizar viajes próximos a la costa, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

Capitán y piloto de primera clase de buques de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1.600 toneladas

3. Todo capitán y todo piloto de primera clase de buques de navegación marítima de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1.600 toneladas tendrán un título idóneo.

4. Todo aspirante al título deberá:

a) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;

b) i) Satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas, por lo que hace al título de piloto de primera clase;

ii) Satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas y haber desempeñao ese cargo durante un periodo de embarco aprobado, no inferior a 36 meses por lo que hace al título de capitán; este periodo podrá ser reducido a no menos de 24 meses si se ha actuado como piloto de primera clase durante un periodo de embarco no inferior a 12 meses o si la Administración exige una formación especial que estime equivalente a tal periodo;

c) Haber aprobado un examen de características apropiadas que la Administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice, si bien la Administración podrá modificar, según considere necesario, los requisitos del examen para los cargos de capitán y piloto de primera clase de buques dedicados a realizar viajes próximos a la costa, de modo que queden excluidas las materias no aplicables a las aguas ni a los buques referidos, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

Consideración general

5. La amplitud de los conocimientos abarcados por los diversos epígrafes del Apéndice podrá variar según se trate de que el título vaya a serlo de capitán o de piloto de primera clase, y de que el título o los títulos hayan de servir para actuar en buques de arqueo bruto igual o superior a 1.600 toneladas o en buques de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1.600 toneladas.

APÉNDICE DE LA REGLA II/2. CONOCIMIENTOS MÍNIMOS QUE PROCEDE EXIGIR PARA LA TITULACIÓN DE CAPITANES Y PILOTOS DE PRIMERA CLASE DE BUQUES DE ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 200 TONELADAS

1. El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes a los títulos de capitán o de piloto de primera clase de buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas. Tiene por objeto ampliar y dar mayor profundidad a las materias enunciadas en la Regla II/4, "Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas". Teniendo presente que en última instancia el capitán ha de responder de la seguridad del buque y del pasaje, la tripulación y el cargamento, y que el piloto de primera clase debe estar en situación de asumir esa responsabilidad en cualquier momento, el examen estará concebido con miras a verificar la aptitud de los aspirantes para asimilar toda la información disponible que afecte a la seguridad del buque.

2. *Navegación y determinación de la situación*

a) Planificación de la travesía y navegación, dadas todas las condiciones:

i) Siguiendo métodos generalmente aceptados de trazado de derrotas en alta mar;

ii) En aguas restringidas;

iii) Entre hielos;

iv) Con visibilidad reducida;

v) Por dispositivos de separación del tráfico;

vi) Por zonas en que sean muy acusados los efectos de las mareas.

b) Determinación de la situación:

i) Mediante observaciones astronómicas del sol, las estrellas, la luna y los planetas;

ii) Mediante observaciones terrestres, acompañadas de la aptitud para hacer uso de las marcaciones tomadas con marcas terrestres y ayudas a la navegación tales como faros, balizas y boyas, juntamente con las cartas apropiadas, los avisos a los navegantes y otras publicaciones que permitan comprobar la exactitud de la situación obtenida;

iii) Utilizando, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, todas las modernas ayudas electrónicas a la navegación emplazables a bordo, con conocimiento específico de sus principios de funcionemiento, limitaciones, fuentes de errores y detección de deficiencias en la presentación de información, y métodos de corrección para situarse con precisión.

3. *Servicio de guardia*

a) Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, incluidos los Anexos relativos a seguridad de la navegación;

b) Demostrar conocimiento de la Regla II/1, "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación".

4. *Equipo radar.* Utilizando el simulador radar o, a falta de éste, la rosa de maniobra, demostrar conociniento de los fundamentos del radar y aptitud para manejar y utilizar el radar y para interpretar y analizar la información obtenida con él, con respecto a:

a) Factores que afectan a su rendimiento y precisión;

b) Ajuste inicial y conservación de la imagen;

c) Detección de deficiencias en la presentación de información, ecos falsos, ecos de mar, etc.;

d) Alcance y marcación;

e) Identificación de ecos críticos;

f) Rumbo y velocidad de otros buques;

g) Momento y distancia de máxima aproximación de un buque que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza;

h) Percepción de los cambios de rumbo y velocidad de otros buques;

i) Efecto de los cambios de rumbo y de velocidad, aisladamente o combinados, del buque propio;

j) Aplicación del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

5. *Compases: magnético y giroscópico.* Aptitud para determinar y corregir los errores de los compases magnético y giroscópico y conocimiento de los medios de corrección.

6. *Meteorología y oceanografía*

a) Demostrar aptitud para entender e interpretar una carta sinóptica y para pronosticar el tiempo de una zona, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas locales;

b) Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos, incluidas las tempestades ciclónicas tropicales, y el modo de evitar el vórtice del ciclón y los cuadrantes peligrosos;

c) Conocimiento de los sistemas de corrientes oceánicas;

d) Aptitud para utilizar todas las publicaciones náuticas apropiadas en relación con mareas y corrientes, incluidas las editadas en inglés;

e) Aptitud para calcular los estados de las mareas.

7. *Maniobras y gobierno del buque.* Operaciones de maniobra y gobierno del buque en todas las condiciones, con inclusión de:

a) Maniobras al aproximarse a la embarcación o estación del práctico, teniendo en cuenta el estado del tiempo, la marea, la arrancada avante y las distancias de parada;

b) Gobierno en ríos, estuarios, etc., teniendo en cuenta los efectos de las corrientes, el viento y las aguas restringidas en la docilidad con que el buque responde al timón;

c) Maniobras en aguas poco profundas, teniendo en cuenta la reducción de la sonda bajo quilla debida a los efectos de empopamiento*, balance y cabeceo;

d) Acción recíproca entre buques que se cruzan o se adelantan y entre el buque propio y márgenes cercanas (efecto de canal);

e) Atraque y desatraque en diversas condiciones de viento y marea, con y sin remolcadores;

f) Elección de fondeadero; fondeo con una o con dos anclas en fondeaderos restringidos y factores que intervienen en la determinación de la longitud de la cadena del ancla que se vaya a utilizar;

g) Garreo; modo de desenredar anclas encepadas;

h) Entrada en dique seco con y sin avería;

i) Manejo y gobierno del buque en temporales, con aptitud para prestar auxilio a un buque o aeronave en peligro, realizar operaciones de remolque, maniobrar con un buque de difícil manejo de modo que quede atravesado a la mar, disminuir el abatimiento y hacer buen uso del aceite;

j) Precauciones en la maniobra de arriado de botes o balsas salvavidas con mal tiempo;

k) Métodos para embarcar a supervivientes que se encuentren en botes o balsas salvavidas;

l) Aptitud para determinar las maniobras y las características de las máquinas de los principales tipos de buques, especialmente en cuanto a distancia de parada y curva de evolución con diversos calados y a velocidades distintas;

m) Importancia de navegar a velocidad reducida para evitar los daños que puedan causar la ola de proa o la de popa del buque propio;

n) Medidas prácticas que procede tomar cuando se navega entre hielos o en condiciones de acumulación de hielo a bordo;

o) Utilización de los dispositivos de separación del tráfico y realización de maniobras en los mismos.

8. *Estabilidad** y construcción del buque y control de averías*

a) Comprensión de los principios fundamentales de la construcción naval y de las teorías y factores que afectan al asiento y a la estabilidad del buque, y medidas necesarias para mantener un asiento y una estabilidad que no menoscaben la seguridad;

b) Conocimiento de los efectos de una avería, seguida de inundación de un compartimiento, en el asiento y en la estabilidad del buque; medidas necesarias para contrarrestar tales efectos;

c) Demostrar que se saben utilizar las tablillas de estabilidad, asiento y esfuerzos, los diagramas de cálculo de esfuerzos y el equipo correspondiente, y cómo cargar y lastrar el buque para mantener dentro de limites aceptables los esfuerzos impuestos al casco;

---

* *Empopamiento:* reducción de la sonda bajo quilla que se produce cuando el buque avanza por el agua y que originan la inmersión del casco y el cambio de asiento. Este efecto se acentúa en aguas poco profundas y disminuye al reducirse la velocidad del buque.

** Los capitanes y pilotos de primera clase embarcados en buques pequeños deben conocer perfectamente las condiciones fundamentales de estabilidad de dichos buques.

d) Conocimiento general de los principales elementos estructurales de un buque y nomenclatura correcta de las diversas partes;

e) Conocimiento de toda recomendación de la OCMI relativa a estabilidad del buque.

9. *Instalaciones energéticas de los buques*

a) Principios de funcionamiento de las instalaciones energéticas marinas;

b) Maquinaria auxiliar de los buques;

c) Conocimiento general de la terminología referente a la maquinaria naval.

10. *Manipulación y estiba de la carga*

a) Estiba y sujeción de la carga a bordo del buque; equipo de manipulación de la carga;

b) Operaciones de carga y descarga, especialmente de grandes pesos;

c) Reglamentaciones y recomendaciones internacionales relativas al transporte de determinadas cargas, especialmente el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG);

d) Transporte de mercancías peligrosas; precauciones necesarias durante las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas y acondicionamiento de éstas durante el viaje;

e) Conocimiento práctico del contenido y aplicación de las pertinentes guías de seguridad para buques tanque, que haya en vigor;

f) Conocimiento práctico de las formas más corrientes de disposición de las tuberías y bombas de carga;

g) Terminología y definiciones empleadas para describir las propiedades de los cargementos de hidrocarburos más corrientes, como por ejemplo crudos, destilados intermedios, nafta;

h) Reglas preventivas de la contaminación; operaciones de lastrado, limpieza y desgasificación de tanques;

i) Procedimientos para efectuar la carga sobre residuos.

11. *Prevención de incendios y dispositivos contraincendios*

a) Organización de ejercicios de lucha contra incendios;

b) Clases de incendios y características químicas de éstos;

c) Sistemas contraincendios;

d) Asistencia a un cursillo de lucha contra incendios aprobado por la Administración;

e) Conocimiento de las reglas relativas a los dispositivos contraincendios.

12. *Medidas de emergencia*

a) Precauciones al hacer varar a un buque;

b) Medidas que procede tomar antes y después de varar;

c) Puesta a flote de un buque varado, con y sin ayuda;

d) Medidas que procede tomar a raíz de un abordaje;

e) Taponamiento provisional de vías de agua;

f) Precauciones para la protección y seguridad de los pasajeros y de la tripulación en situaciones de emergencia;

g) Contención de los daños en caso de incendio o explosión; salvamento del buque en ambos casos;

h) Abandono del buque;

i) Gobierno del buque en casos de emergencia, aparejamiento y utilización de medios improvisados de gobierno en tales casos y modo de montar un timón de fortuna cuando quepa hacer esto;

j) Salvamento de personas de un buque en peligro o naufragado;

k) Procedimiento de salvamento en casos de hombre al agua.

13. *Auxilios sanitarios.* Conocimiento firme del modo de utilizar las siguientes publicaciones:

a) Guía médica internacional de a bordo, o publicaciones nacionales equivalentes;

b) Sección médica del Código internacional de señales;

c) Guía de primeros auxilios para uso en casos de accidentes relacionados con mercancías peligrosas.

14. *Derecho marítimo*

a) Conocimiento del Derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afectan a las obligaciones y responsabilidades concretas del capitán, especialmente en lo referente a seguridad y protección del medio marino. Se tendrán en cuenta de modo particular las siguientes materias:

i) Certificados y demás documentos que en virtud de convenios internacionales hay que llevar a bordo, modo de obtenerlos y periodos respectivos de validez legal;

ii) Obligaciones nacidas de las prescripciones pertinentes del Convenio internacional sobre líneas de carga;

iii) Obligaciones nacidas de las prescripciones pertinentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar;

iv) Obligaciones nacidas de los Convenios internacionales destinados a prevenir la contaminación ocasionada por los buques;

v) Declaraciones marítimas de sanidad; prescripciones del Reglamento sanitario internacional;

vi) Obligaciones nacidas del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes;

vii) Obligaciones nacidas de otros instrumentos internacionales que afecten a la seguridad del buque, del pasaje, de la tripulación y de la carga.

b) La amplitud del conocimiento de la legislación marítima del país de que se trate se deja a la discreción de la Administración, pero incluirá, desde luego, las disposiciones que se tomen en el ámbito nacional para aplicar los acuerdos y convenios internacionales.

15. *Cuestiones administrativas relativas al personal y obligaciones relacionadas con la formación de éste.* Conocimiento de cuestiones administrativas relativas al personal de a bordo y de su organización y formación a bordo de los buques.

16. *Comunicaciones*

a) Aptitud para transmitir y recibir mensajes por señales luminosas en morse y para utilizar el Código internacional de señales; los aspirantes que hayan sido examinados de estas materias por la Administración a niveles inferiores de titulación, podrán eximirse, por lo que hace a la obtención del título de capitán, de la obligación de volver a examinarse de ellas;

b) Conocimiento de los procedimientos seguidos en las comunicaciones radiotelefónicas y aptitud para utilizar radioteléfonos, especialmente en lo tocante a mensajes de socorro, urgencia, seguridad y navegación;

c) Conocimiento de los procedimientos prescritos en los Reglamentos de Radiocomunicaciones para transmitir señales de socorro por radiotelegrafía en casos de emergencia.

17. *Salvamento.* Conocimiento cabal de las reglas relativas a los dispositivos de salvamento (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar), al modo de organizar los ejercicios de abandono del buque, a los botes y balsas salvavidas y a otro equipo de salvamento.

18. *Búsqueda y salvamento.* Conocimiento cabal del Manual de búsqueda y salvamento de buques mercantes (MERSAR) de la OCMI.

19. *Demostración de competencia*

a) *Navegación*. Demostrar destreza en la utilización del sextante, el taxímetro y el espejo azimutal, y aptitud para determinar con el oportuno trazado la situación, el rumbo y demoras.

b) *Reglamento internacional para prevenir los abordajes*

i) Empleo de pequeños modelos que muestren las señales o luces correctas o del simulador de luces de navegación;

ii) Rosa de maniobra o simulador de radar.

c) *Radar*

i) Simulador de radar; o

ii) Rosas de maniobra.

d) *Lucha contra incendios*. Asistencia a un cursillo de lucha contra incendios aprobado por la Administración.

e) *Comunicaciones*. Examen práctico de la vista y de la voz.

f) *Salvamento*. Puesta a flote y manejo de los botes salvavidas y demás dispositivos de salvamento; colocación correcta del chaleco salvavidas.

Regla II/3. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE LOS OFICIALES QUE HAYAN DE ENCARGARSE DE LA GUARDIA DE NAVEGACIÓN Y DE LOS CAPITANES DE BUQUES DE ARQUEO BRUTO INFERIOR A 200 TONELADAS

1. *Buques no dedicados a realizar viajes próximos a la costa*

a) Todo capitán que preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 200 toneladas no dedicado a realizar viajes próximos a la costa tendrá un título, reconocido por la Administración, que le habilite para actuar como capitán en buques de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1.600 toneladas.

b) Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación y preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 200 toneladas no dedicado a realizar viajes próximos a la costa tendrá un título idóneo para actuar en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas.

2. *Buques dedicados a realizar viajes próximos a la costa*

a) *Capitanes*

i) Todo capitán que preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 200 toneladas dedicado a realizar viajes próximos a la costa tendrá un título idóneo.

ii) Todo aspirante al título deberá:

1) Haber cumplido 20 años de edad;

2) Haber cumplido un periodo de embarco aprobado, no inferior a 12 meses, actuando como oficial encargado de la guardia de navegación;

3) Demostrar ante la Administración que posee los conocimientos necesarios para el cumplimiento de sus deberes en el buque de que se trate, conocimientos entre los cuales figurarán los relativos a las materias relacionadas en el Apéndice de la presente Regla.

b) *Oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación*

i) Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 200 toneladas dedicado a realizar viajes próximos a la costa tendré un título idóneo.

ii) Todo aspirante al título deberá:

1) Haber cumplido 18 años de edad;

2) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;

3) Demostrar ante la Administración que:
   — Ha recibido con resultado satisfactorio formación especial, incluida la realización del adecuado periodo de embarco actuando de acuerdo con lo prescrito por la Administración; o
   — Ha actuado durante un mínimo de tres años en la sección de puente;
4) Demostrar ante la Administración que posee los conocimientos necesarios para el cumplimiento de sus deberes en el buque de que se trate, conocimientos entre los cuales figurarán los relativos a las materias relacionadas en el Apéndice.

3. *Formación.* La formación encaminada a la obtención de los conocimientos y experiencia necesarios estará basada en la Regla II/1, "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación", y en las pertinentes reglas y recomendaciones internacionales.

4. *Exenciones.* La Administración, si considera que las dimensiones del buque y las condiciones del viaje son tales que hacen irrazonable o imposible la aplicación de la totalidad de los requisitos de la presente Regla y de su Anexo, podrá eximir de algunos de éstos, en la medida en que se den esas circunstancias, al capitán y al oficial encargado de las guardias de navegación en tales buques o clases de buques, teniendo presente la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

APÉNDICE DE LA REGLA II/3. CONOCIMIENTOS MÍNIMOS QUE PROCEDE EXIGIR PARA LA TITULACIÓN DE LOS OFICIALES QUE HAYAN DE ENCARGARSE DE LA GUARDIA DE NAVEGACIÓN Y DE LOS CAPITANES DE BUQUES DE ARQUEO BRUTO INFERIOR A 200 TONELADAS

1. *a)* Conocimiento de las siguientes materias:

i) Navegación costera y, en la medida necesaria, navegación astronómica;
ii) Reglamento internacional para prevenir los abordajes;
iii) Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Codigo IMDG);
iv) Compás magnético;
v) Radiotelefonía y señales visuales;
vi) Prevención de incendios y dispositivos contraincendios;
vii) Salvamento;
viii) Procedimientos de emergencia;
ix) Maniobra del buque;
x) Estabilidad del buque;
xi) Meteorología;
xii) Instalaciones energéticas de buques pequeños;
xiii) Primeros auxilios;
xiv) Búsqueda y salvamento;
xv) Prevención de la contaminación del medio marino.

b) Además de lo prescrito en el apartado *a)*, conocimientos suficientes para manejar con seguridad todas las ayudas a la navegación y todo el equipo náutico que haya instalados a bordo del buque de que se trate.

c) La amplitud de los conocimientos que proceda exigir en cuanto a las materias especificadas en los apartados *a)* y *b)*, habrá de ser suficiente para que el oficial de guardia cumpla sus deberes sin riesgos.

2. Todo capitán que preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 200 toneladas deberá, además de satisfacer lo prescrito en el párrafo 1 *supra*, demostrar ante la Administración que tiene los conocimientos necesarios para cumplir sin riesgos todos los deberes de tal capitán.

Regla II/4. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE LOS OFICIALES QUE HAYAN DE ENCARGARSE DE LA GUARDIA DE NAVEGACIÓN EN BUQUES DE ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 200 TONELADAS

1. Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación en un buque de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas tendrá un título idóneo.

2. Todo aspirante al título deberá:

a) Haber cumplido 18 años de edad;

b) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;

c) Haber prestado servicio en la sección de puente durante un periodo de embarco aprobado no inferior a tres años, de cuyo periodo habrá cumplido seis meses cuando menos realizando guardias de puente bajo la supervisión de un oficial competente; no obstante, la Administración podrá permitir la sustitución de un máximo de dos años de dicho periodo de embarco aprobado por un periodo de formación especial, siempre que a su juicio esa formación sea al menos de un valor equivalente al del periodo de embarco aprobado que sustituye;

d) Demostrar ante la Administración, aprobando el examen pertinente, que posee los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para cumplir sus deberes.

3. *Títulos sin restricción.* El examen para la expedición de títulos que autoricen a desempeñar el cargo sin restricción en cuanto a zona de operación servirá para verificar la suficiencia de los conocimientos teóricos y prácticos del aspirante por lo que respecta a las materias reseñadas en el Apéndice de la presente Regla.

4. *Títulos restringidos.* Para la expedición de títulos restringidos que autoricen a desempeñar el cargo en viajes próximos a la costa, la Administración podrá suprimir, de las materias que figuran en el Apéndice, las indicadas a continuación, teniendo presente el efecto de tal supresión en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas:

a) Navegación astronómica;

b) Sistemas electrónicos de determinación de la situación y de navegación en el caso de aguas no amparadas por tales sistemas.

5. *Amplitud de los conocimientos*

a) La amplitud de los conocimientos que proceda exigir en cuanto a las materias reseñadas en el Apéndice habrá de ser suficiente para que el oficial de guardia cumpla sus deberes sin riesgos. Al determinar la amplitud de conocimientos apropiada, la Administración tendrá en cuenta las observaciones consignadas respecto de cada una de las materias del Apéndice.

b) La formación encaminada a la obtención de los conocimientos teóricos y experiencia necesarios estará basada en la Regla II/1, "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación", y en las pertinentes reglas y recomendaciones internacionales.

APÉNDICE DE LA REGLA II/4. CONOCIMIENTOS MÍNIMOS QUE PROCEDE EXIGIR PARA LA TITULACIÓN DE LOS OFICIALES QUE HAYAN DE ENCARGARSE DE LA GUARDIA DE NAVEGACIÓN EN BUQUES DE ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 200 TONELADAS

1. *Navegación astronómica.* Aptitud para determinar la situación del buque y los errores del compás valiéndose de los astros.

2. *Navegación terrestre y costera*

a) Aptitud para determinar la situación del buque utilizando:

i) Marcas terrestres;

ii) Ayudas a la navegación, entre ellas faros, balizas y boyas;

iii) Navegación de estima, teniendo en cuenta los vientos, mareas, corrientes y la velocidad del buque determinada en función de las revoluciones por minuto de la hélice y mediante la corredera;

b) Conocimiento cabal de cartas y publicaciones náuticas tales como derroteros, tablas de mareas, avisos a los navegantes, radioavisos náuticos e información sobre organización del tráfico marítimo, y aptitud para servirse de todo ello.

3. *Navegación por radar.* Conocimiento de los fundamentos del radar y aptitud para hacer funcionar y utilizar el radar y para interpretar y analizar la información obtenida con este aparato, con inclusión de:

a) Factores que afectan a su rendimiento y precisión;

b) Ajuste inicial y conservación de la imagen;

c) Detección de deficiencias en la presentación de información, ecos falsos, ecos de mar, etc.;

d) Alcance y marcación;

e) Identificación de ecos críticos;

f) Rumbo y velocidad de otros buques;

g) Momento y distancia de máxima aproximación de un buque que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza;

h) Percepción de los cambios de rumbo y velocidad de otros buques;

i) Efecto de los cambios de rumbo y de velocidad, aisladamente o combinados, del buque propio;

j) Aplicación del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

4. *Servicio de guardia*

a) Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, incluidos los Anexos relativos a seguridad de la navegación;

b) Demostrar conocimiento del contenido de la Regla II/1, "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación".

5. *Sistemas electrónicos de determinación de la situación y de navegación.* Aptitud para determinar la situación del buque utilizando ayudas electrónicas a la navegación, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

6. *Radiogoniómetros y ecosondas.* Aptitud para manejar estos aparatos y utilizar correctamente los datos que facilitan.

7. *Meteorología.* Conocimiento de los instrumentos de meteorología existentes a bordo y su aplicación. Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos, procedimientos de transmisión de partes y sistemas de registro, y aptitud para utilizar la información meteorológica disponible.

8. *Compases: magnéticos y giroscópicos.* Conocimiento de los principios del compás magnético y del girocompás, incluidos sus errores y corrección. En cuanto al girocompás, conocimiento de los sistemas controlados por la magistral y del funcionamiento y cuidado de los principales tipos de girocompases.

9. *Piloto automático.* Conocimiento de los sistemas de piloto automático y de los procedimientos relativos a los mismos.

10. *Radiotelefonía y señales visuales*

a) Aptitud para transmitir y recibir mensajes por señales luminosas en morse;

b) Aptitud para utilizar el Código internacional de señales;

c) Conocimiento de los procedimientos seguidos en las comunicaciones radiotelefónicas y aptitud para utilizar los radioteléfonos, especialmente en lo tocante a mensajes de socorro, urgencia, seguridad y navegación.

11. *Prevención de incendios y dispositivos contraincendios*

a) Aptitud para organizar ejercicios de lucha contra incendios;

b) Conocimientos de las diversas clases de incendios y de las características químicas de éstos;

c) Conocimiento de los sistemas contraincendios;

d) Asistencia a un cursillo de lucha contra incendios aprobado por la Administración.

12. *Salvamento.* Aptitud para organizar los ejercicios de abandono del buque y conocimiento del funcionamiento de los botes y balsas salvavidas, aparatos flotantes y análogos dispositivos de salvamento, así como del equipo correspondiente, incluidos el aparato radioeléctrico portátil y las radiobalizas de localización de siniestros (EPIRBs). Conocimiento de las técnicas de supervivencia en la mar.

13. *Procedimientos de emergencia.* Conocimiento de los puntos enumerados en el Apéndice pertinente de la edición vigente del "Documento que ha de servir de guía", de la OIT/OCMI.

14. *Maniobras y gobierno del buque.* Conocimientos de:

a) Efectos de los diversos pesos muertos, calados, asiento, velocidad y sonda bajo quilla en las curvas de evolución y distancias de parada;

b) Efectos del viento y de las corrientes en el modo de gobernar el buque;

c) Maniobras para el salvamento de hombre al agua;

d) Empopamiento, aguas poco profundas y efectos similares;

e) Procedimientos correctos para fondear y amarrar.

15. *Estabilidad del buque*

a) Conocimiento práctico y utilización de las tablillas de estabilidad, asiento y esfuerzos, y de los diagramas del cálculo de esfuerzos y del equipo correspondiente;

b) Comprensión de las medidas fundamentales que procede tomar en casos de pérdida parcial de la reserva de flotabilidad.

16. *Lengua inglesa.* Conocimientos de inglés por parte del oficial, suficientes para que éste pueda utilizar las cartas y demás publicaciones náuticas, comprender la información meteorológica y los mensajes relativos a la seguridad y la operación del buque y expresarse con claridad en el curso de sus comunicaciones con otros buques o estaciones costeras. Aptitud para comprender y utilizar el Vocabulario normalizado de navegación marítima de la OCMI.

17. *Construcción del buque.* Conocimiento general de los principales elementos estructurales de un buque y nomenclatura correcta de las diversas partes.

18. *Manipulación y estiba de la carga.* Conocimiento de los procedimientos seguros de manipulación y estiba de la carga y de su influencia en la seguridad del buque.

19. *Auxilios sanitarios.* Aplicación práctica de las guías médicas y de los consejos transmitidos por radio, y aptitud para actuar eficazmente siguiendo esa información en los casos de accidentes o de enfermedades que cabe esperar a bordo.

20. *Búsqueda y salvamento.* Conocimiento del "Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes" (MERSAR) de la OCMI.

21. *Prevención de la contaminación del medio marino.* Conocimiento de las precauciones que deben tomarse para prevenir la contaminación del medio marino.

Regla II/5. REQUISITOS MÍNIMOS PARA GARANTIZAR EN TODO MOMENTO LA SUFICIENCIA Y LA ACTUALIZACIÓN DE CONOCIMIENTOS DE LOS CAPITANES Y OFICIALES DE PUENTE

1. Todo capitán y oficial de puente titulados que estén prestando servicio embarcados o se propongan volver a embarcarse tras un periodo de permanencia en tierra, habrán dc demostrar ante la Administración a intervalos regulares que no excedan de cinco años que para prestar servicio de mar siguen reuniendo las condiciones necesarias en cuanto a:

a) Aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído; y

b) Competencia profesional:

i) Por haber realizado un periodo de embarco aprobado no inferior a un año en el curso de los cinco años últimos; o

ii) Por haber desempeñado las funciones correspondientes a los deberes propios del empleo a que haga referencia el título, que estén consideradas al menos como equivalentes al periodo de embarco prescrito en el párrafo 1 *b*) i); o

iii) Por el hecho de que:

— Superen una prueba de tipo aprobado; o

— Terminen satisfactoriamente un cursillo o cursillos de tipo aprobado; o

— Hayan realizado, actuando como oficiales de puente y en calidad de supernumerarios, un periodo de embarco aprobado no inferior a tres meses inmediatamente antes de incorporarse al cargo para el cual les habilite el título que tengan.

2. La Administración, en consulta con los interesados, formulará o patrocinará la formulación de un plan de cursillos de repaso y actualización, de carácter voluntario u obligatorio, según proceda, para capitanes y oficiales de puente que estén embarcados, especialmente los que se reincorporen al servicio de mar. La Administración tomará las disposiciones necesarias para que todas las personas interesadas puedan asistir a dichos cursillos según convenga a su experiencia y a sus deberes. En estos cursillos, que deberá aprobar la Administración, figurarán los cambios que se vayan produciendo en la tecnología marítima y en el ámbito de las reglamentaciones y recomendaciones internacionales relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino.

3. Para poder seguir embarcados prestando servicio en buques respecto de los cuales se hayan convenido internacionalmente requisitos especiales de formación, los capitanes y oficiales de puente deberán seguir con resultado satisfactorio un plan de formación adecuado y aprobado.

4. La Administración hará que en los buques de su jurisdicción se encuentren los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones internacionales relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino.

Regla II/6. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LOS MARINEROS QUE HAYAN DE FORMAR PARTE DE LAS GUARDIAS DE NAVEGACIÓN

1. Los requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan de formar parte de las guardias de navegación en buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas se dan en el párrafo 2. Tales requisitos no son los necesarios para la titulación de marineros de primera* ni representan, salvo por lo que hace a buques de dimensiones limitadas, los requisitos mínimos aplicables al marinero que vaya a ser el único subalterno presente en las guardias de navegación. La Administración podrá exigir formación y competencia complementarias al marinero que vaya a ser el único subalterno presente en las guardias de navegación.

* Véase el Convenio de la OIT sobre el certificado de marinero preferente, 1946, o cualquier Convenio posterior en el que se regule esta cuestión.

2. Todo marinero que haya de formar parte de las guardias de navegación en buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas deberá:

a) Haber cumplido 16 años de edad;

b) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;

c) Demostrar ante la Administración que:

i) Ha cumplido un periodo de embarco aprobado que comprenda no menos de seis meses de prácticas de mar especialmente relacionadas con los deberes propios de las guardias de navegación; o

ii) Ha recibido con resultado satisfactorio, ya en tierra ya a bordo de un buque, formación especial complementada por el periodo de embarco que prescriba la Administración, el cual será no inferior a dos meses;

d) Tener experiencia o formación que incluya:

i) Principios fundamentales de lucha contra incendios, primeros auxilios, técnicas de supervivencia, riesgos para la salud y seguridad de las personas;

ii) Aptitud para entender las órdenes del oficial de guardia y hacerse entender por éste en todo cuanto se relacione con sus deberes;

iii) Aptitud para manejar el timón y cumplir las órdenes dadas al timonel, así como suficientes conocimientos acerca de los compases magnético y giroscópico para desempeñar esos cometidos;

iv) Aptitud para realizar debidamente el servicio de vigía con la vista y el oído y para dar parte, en grados o cuartas, de las demoras aproximadas correspondientes a señales acústicas, luces u objetos;

v) Costumbre de cambiar del gobierno automático al manual y viceversa;

vi) Conocimiento del uso de los apropiados sistemas de comunicaciones internas y de alarma;

vii) Conocimiento de las señales pirotécnicas de socorro;

viii) Conocimiento de sus deberes personales en caso de emergencia;

ix) Conocimiento de la nomenclatura y definiciones relativas al buque que guarden relación con sus deberes.

3. Las prácticas y los periodos de embarco o de formación prescritos en los apartados *c*) y *d*) podrán consistir en el desempeño de deberes relacionados con las guardias de navegación pero sólo a condición de que tales deberes se cumplan bajo la supervisión directa del capitán, el oficial encargado de la guardia de navegación o un marinero competente.

4. La Administración hará que a cada hombre de mar que, por experiencia o formación, tenga la competencia requerida en la presente Regla para prestar servicio como marinero que haya de formar parte de guardias de navegación, se le expida un documento oficial, o que se refrende debidamente el documento de que ya sea titular.

5. La Adminstración podrá considerar que un hombre de mar satisface lo prescrito en la presente Regla si ha prestado servicio ocupando un puesto idóneo en la sección de puente durante un periodo no inferior a un año dentro de los cinco años anteriores a la entrada en vigor del Convenio para esa Administración.

Regla II/7. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES QUE PROCEDE OBSERVAR EN LA REALIZACIÓN DE LAS GUARDIAS EN PUERTO

1. En todo buque que esté atracado o fondeado de modo seguro en puerto, en circunstancias normales, el capitán tomará las disposiciones que garanticen una guardia adecuada y eficaz a fines de seguridad.

2. Al organizar las guardias se tendrá presente lo dispuesto en la "Recomendación sobre principios y directrices operacionales para oficiales de puente encargados de las guardias en puerto" y en la "Recomendación sobre principios y directrices operacionales para maquinistas navales encargados de las guardias de máquinas en puerto", aprobadas por la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar, 1978.

Regla II/8. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA REALIZACIÓN DE LAS GUARDIAS EN PUERTO A BORDO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN CARGA PELIGROSA

1. El capitán de todo buque que transporte carga a granel que entrañe peligro — ya porque sea o porque pueda ser explosiva, inflamable, tóxica, posiblemente perjudicial para la salud o contaminadora del medio ambiente — tomará las medidas oportunas para que, mediante la disponibilidad inmediata a bordo de uno o varios oficiales y, cuando convenga, marineros, todos ellos competentes, se realice una guardia de puente segura y una guardia de máquinas segura, aun cuando el buque esté atracado o fondeado de modo seguro en puerto.

2. El capitán de todo buque que transporte carga no a granel que entrañe peligro — ya porque sea o porque pueda ser explosiva, inflamable, tóxica, posiblemente perjudicial para la salud o contaminadora del medio ambiente — deberá, al disponer lo necesario para la organización de guardias seguras, tener en cuenta la naturaleza, la cantidad, el embalaje y la estiba de la carga peligrosa y cualesquiera circunstancias especiales que se den a bordo, en las aguas inmediatas o en tierra.

3. Al organizar las guardias se tendrán en cuenta la "Recomendación sobre principios y directrices operacionales para oficiales de puente encargados de las guardias en puerto" y la "Recomendación sobre principios y directrices operacionales para maquinistas navales encargados de las guardias de máquinas en puerto", aprobadas por la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar, 1978.

CAPÍTULO III. SECCIÓN DE MÁQUINAS

Regla III/1. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES QUE PROCEDE OBSERVAR EN LA REALIZACIÓN DE LAS GUARDIAS DE MÁQUINAS

1. Las Partes señalarán a la atención de los propietarios de buques, armadores, capitanes, maquinistas navales jefes y personal de las guardias los siguientes principios, que procede observar para garantizar en todo momento la realización de una guardia de máquinas segura.

2. En la presente Regla se utiliza la palabra "guardia" para designar ya el grupo de personas que integran la guardia, ya el periodo de responsabilidad de un maquinista naval durante el cual la presencia física de éste en los espacios de máquinas puede ser o no ser necesaria.

3. Sin perjuicio de que puedan observarse otros además, se tendrán en cuenta en todos los buques los siguientes principios fundamentales.

4. *Observaciones generales. a)* El maquinista naval jefe de todo buque está obligado a garantizar, consultando con el capitán, que se tomen las disposiciones adecuadas para realizar una guardia segura. Para decidir la composición de la guardia, en la cual podrán figurar los marineros de máquinas que convenga, se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes criterios:

i) Tipo del buque;

ii) Tipo y estado de las máquinas;

iii) Modalidades operacionales especiales impuestas por factores tales como el estado del tiempo, hielos, aguas contaminadas, aguas poco profundas, situaciones de emergencia, contención de averías y lucha contra la contaminación;

iv) Competencia y experiencia de la guardia;

v) Seguridad de la vida humana, del buque, de la carga y del puerto, y protección del medio marino;

vi) Cumplimiento de los reglamentos internacionales, nacionales y locales;

vii) Mantenimiento de las operaciones normales del buque.

b) Bajo la dirección del maquinista naval jefe, el maquinista naval encargado de la guardia será responsable de la inspección, el funcionamiento y la comprobación, según sea necesario, de las máquinas y el equipo que estén a su cargo. El maquinista naval encargado de la guardia es el representante del maquinista naval jefe, y la responsabilidad primordial que en todo momento recae en él es velar por que las máquinas de las que depende la seguridad del buque funcionen de modo seguro y eficaz y sean debidamente mantenidas.

c) El maquinista naval jefe, tras consultar con el capitán, calculará anticipadamente las necesidades del viaje proyectado, teniendo en cuenta las relativas a combustible, agua, lubricantes, productos químicos, repuestos fungibles y otros, herramientas, pertrechos y todo lo que pueda precisarse.

5. *Operaciones. a*) El maquinista naval encargado de la guardia hará que se respeten las disposiciones establecidas para la misma. Bajo su dirección general, los marineros de máquinas que formen parte de la guardia tendrán que ayudar a mantener el funcionamiento seguro y eficaz de las máquinas propulsoras y del equipo auxiliar.

b) Al comienzo de la guardia de máquinas se comprobarán los parámetros operacionales correspondientes a ese momento y el estado de toda la maquinaria. Se tomará nota de toda máquina que no funcione bien o de la cual quepa esperar un funcionamiento defectuoso o que requiera un servicio especial, así como de las medidas ya tomadas al respecto. Se preparará también la adopción de otras medidas si éstas son necesarias.

c) El maquinista naval encargado de la guardia hará que la planta propulsora principal y los sistemas auxiliares sean objeto de una vigilancia constante, que a intervalos adecuados se realicen inspecciones en los espacios de máquinas y en el del aparato de gobierno y que se tomen las medidas apropiadas para subsanar cualquier defecto de funcionamiento que se descubra.

d) Cuando en los espacios de máquinas esté presente su dotación, el maquinista naval encargado de la guardia estará en todo momento preparado para accionar el equipo propulsor en respuesta a las necesidades que pueda haber de cambio de sentido o de velocidad. Cuando en los espacios de máquinas no esté presente su dotación, el maquinista naval designado para prestar servicio que esté encargado de la guardia se hallará siempre disponible y presto a ocuparse de esos espacios.

e) Se cumplirán con prontitud todas las órdenes del puente y se registrarán los cambios de sentido y de velocidad de la unidad propulsora principal, salvo en los buques respecto de los cuales, dadas sus dimensiones o características, la Administración considere que no es posible llevar tal registro. El maquinista naval encargado de la guardia hará que, en la modalidad de accionamiento manual, los mandos de la unidad propulsora principal estén atendidos en todo momento, tanto para una actuación inmediata como en la realización de maniobras.

f) Al maquinista naval encargado de la guardia no se le asignará ninguna otra función cuyo desempeño pueda entorpecer sus deberes de supervisió respecto del sistema propulsor principal y del equipo auxiliar de éste, y él no aceptará una función tal, cuidando además de que el sistema propulsor principal y el equipo auxiliar estén vigilados constantemente hasta haber sido debidamente relevado.

g) Se prestará la atención necesaria al mantenimiento y cuidado de todas las máquinas, incluidos los sistemas mecánicos, eléctricos, hidráulicos y neumáticos, los aparatos de control de esos sistemas y equipo de seguridad correspondiente, el equipo de todos los sistemas que dan servicio a los alojamientos y el registro de pertrechos y del consumo de piezas de respeto.

h) El maquinista naval jefe hará que se informe al maquinista naval encargado de la guardia de cuantas operaciones de mantenimiento preventivo, control de averías y reparación hayan de realizarse durante la guardia. El maquinista naval encargado de la guardia se ocupará del aislamiento, la puesta fuera de circuito y el ajuste de todas las máquinas que sean responsabilidad suya y en las que haya de realizarse algún trabajo, y llevará un registro de todo trabajo que se realice.

i) Antes de dar fin a su servicio de guardia, el maquinista naval encargado de ella hará que todos los sucesos relacionados con las máquinas principal y auxiliares queden adecuadamente registrados.

j) Con objeto de no menoscabar nunca la seguridad del buque ni la de su tripulación, el maquinista naval encargado de la guardia notificará inmediatamente al puente los casos de incendio, las medidas que estén a punto de tomarse en los espacios de máquinas y que puedan originar una reducción en la velocidad del buque, todo fallo en el aparato de gobierno, paro en el sistema propulsor del buque o anomalía en la generación de energía eléctrica que vayan a producirse con carácter inminente, o amenazas a la seguridad. Siempre que sea posible se dará el oportuno parte antes de efectuar cambios, de manera que el puente pueda, en el máximo de tiempo disponible, tomar todas las medidas posibles para evitar la eventualidad de un siniestro marítimo.

k) Cuando se haga que la sala de máquinas quede lista para actuación inmediata el maquinista naval encargado de la guardia hará que todas las máquinas y todo el equipo que puedan utilizarse en las maniobras se encuentren prestos para realizar éstas y que se cuente con suficiente reserva de energía para el aparato de gobierno y otras necesidades.

6. *Requisitos aplicables a la guardia.* *a*) Todo miembro de la guardia estará familiarizado con los deberes que le hayan sido asignados en ella. Además, en relación con el buque de que se trate, cada miembro conocerá:

i) La utilización de los sistemas apropiados de comunicación interna;

ii) Las rutas de evacuación desde los espacios de máquinas;

iii) Los sistemas de alarma de la cámara de máquinas y las diferencias entre las diversas alarmas, especialmente la de CO_2;

iv) Los puestos en que se encuentre el equipo contraincendios en los espacios de máquinas y el modo de utilizar dicho equipo.

b) La composición de la guardia de mar será adecuada en todo momento para garantizar que todas las máquinas vinculadas a la operación del buque funcionan de modo seguro, tanto en la modalidad de accionamiento manual como en la modalidad automática, y será apropiada para las circunstancias y condiciones reinantes. A dicho fin se prestará la debida atención a, entre otros, los siguientes puntos:

i) Adecuada supervisión en todo momento de las máquinas vinculadas a la operación segura del buque;

ii) Estado y grado de fiabilidad del equipo teleaccionado necesario para la propulsión y el gobierno, y de los mandos correspondientes, emplazamiento de los mandos y procedimientos que deben seguirse para poder accionar ese equipo en la modalidad manual en caso de avería o de emergencia;

iii) Emplazamiento y funcionamiento de los dispositivos y aparatos fijos de detección, extinción y contención de incendios;

iv) Utilización y estado de funcionamiento en que se encuentren los equipos auxiliar, de reserva y de emergencia vinculados a la seguridad de la navegación y a las operaciones de atraque o de entrada en dársena del buque;

v) Medidas y procedimientos necesarios para mantener las instalaciones de máquinas en condiciones que garanticen su funcionamiento eficaz en cualquiera de las modalidades operacionales del buque;

vi) Toda otra obligación que impongan a la guardia las circunstancias operacionales del buque.

c) En un fondeadero desabrigado el maquinista naval jefe consultará con el capitán si procede o no montar una guardia de mar.

7. *Aptitud para montar guardia.* El sistema de guardias será tal que la eficiencia de éstas no disminuya por la fatiga. El maquinista naval jefe organizará el servicio de modo que los que deban montar la primera al comenzar el viaje y los que deban montar las siguientes hayan tenido descanso suficiente y estén por lo demás en perfectas condiciones para el servicio.

8. *Protección del medio marino.* Todos los maquinistas navales y marineros de máquinas tendrán presentes las graves consecuencias de la contaminación operacional o accidental del medio marino y tomarán todas las precauciones posibles para prevenirlas, en particular respetando las reglamentaciones internacionales y portuarias pertinentes.

Regla III/2. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE MAQUINISTAS NAVALES JEFES Y MAQUINISTAS NAVALES PRIMEROS DE BUQUES CUYA MÁQUINA PROPULSORA PRINCIPAL TENGA UNA POTENCIA PROPULSORA IGUAL O SUPERIOR A 3.000 KW

1. Todo maquinista naval jefe y todo maquinista naval primero de buques de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 3.000 kW, estarán en posesión de un título idóneo.

2. Todo aspirante al título deberá:

a) Demostrar ante la Administración su aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído;

b) Satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los maquinistas navales que hayan de encargarse de las guardias y:

i) Haber desempeñado el cargo de maquinista naval auxiliar o de maquinista naval durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses, por lo que hace al título de maquinista naval primero;

ii) Haber desempeñado el cargo durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 36 meses, de cuyo periodo 12 meses cuando menos los cumplirá el interesado actuando en un cargo de responsabilidad como maquinista naval siendo ya competente para actuar como maquinista naval primero, por lo que hace al título de maquinista naval jefe;

c) Haber asistido a un cursillo práctico de lucha contra incendios aprobado;

d) Haber aprobado un examen de características apropiadas que la Administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la presente Regla, si bien la Administración podrá modificar, según considere necesario, los requisitos del examen aplicables a los oficiales de buques de potencia propulsora limitada dedicados a realizar viajes próximos a la costa, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

3. En la formación encaminada a la obtención de los conocimientos teóricos y prácticos necesarios se tendrán en cuenta las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales.

4. La amplitud de los conocimientos abarcados por los diversos párrafos del Apéndice podrá variar según se trate de que el título vaya a serlo de maquinista naval jefe o de maquinista naval primero.

APÉNDICE DE LA REGLA III/2. CONOCIMIENTOS MÍNIMOS QUE PROCEDE EXIGIR PARA LA TITULACIÓN DE MAQUINISTAS NAVALES JEFES Y MAQUINISTAS NAVALES PRIMEROS DE BUQUES CUYA MÁQUINA PROPULSORA PRINCIPAL TENGA UNA POTENCIA PROPULSORA IGUAL O SUPERIOR A 3.000 KW

1. El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes a los títulos de maquinista naval jefe y de maquinista naval primero de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 3.000 kW. Teniendo presente que el maquinista naval primero debe estar en situación de asumir las responsabilidades del maquinista naval jefe en cualquier momento, el examen estará concebido con miras a verificar la aptitud de los aspirantes para asimilar toda la información disponible que afecte a la seguridad de las máquinas del buque.

2. Por lo que respecta al párrafo 4 *a*) *infra*, la Administración podrá omitir la exigencia de que se conozcan los tipos de máquinas propulsoras que no formen parte de las instalaciones de máquinas de los buques para los que vaya a ser válido el título concedido. En tal caso el título no será válido para ninguna de las categorías de instalaciones de máquinas omitidas hasta que el maquinista naval demuestre su competencia en cuanto a ellas de un modo que la Administración juzgue satisfactorio. Cualesquiera limitaciones de esta clase aparecerán reflejadas en el título aprobado.

3. Todo aspirante tendrá conocimientos teóricos de las siguientes materias:

a) Termodinámica y termotransmisión;

b) Mecánica e hidromecánica;

c) Principios de funcionamiento de las instalaciones energéticas (motores diesel, turbinas de gas y de vapor) y refrigeradoras del buque;

d) Propiedades físicas y químicas de los combustibles y lubricantes;

e) Tecnología de los materiales;

f) Características físicas y químicas de los incendios y de los agentes extintores;

g) Electrotecnología marina, electrónica y equipo eléctrico;

h) Principios fundamentales de la automatización, la instrumentación y los sistemas de control;

i) Arquitectura naval y construcción de buques, con inclusión del control de averías.

4. Todo aspirante tendrá conocimientos prácticos adecuados de las siguientes materias cuando menos:

a) Funcionamiento y mantenimiento de:

  i) Motores diesel marinos;

  ii) Instalaciones marinas de propulsión a vapor;

  iii) Turbinas de gas marinas;

b) Funcionamiento y mantenimiento de la maquinaria auxiliar, con inclusión de los circuitos de bombas y tuberías, la planta de la caldera auxiliar y los sistemas del aparato de gobierno;

c) Funcionamiento, comprobación y mantenimiento del equipo eléctrico y de control;

d) Funcionamiento y mantenimiento del equipo de manipulación de la carga y de la maquinaria de cubierta;

e) Detección de defectos de funcionamiento de las máquinas, localización de fallos y medidas para impedir averías;

f) Organización del servicio de mantenimiento y reparaciones con procedimientos seguros;

g) Métodos y ayudas para la prevención, detección y extinción de incendios;

h) Métodos y ayudas para la prevención de la contaminación del medio ambiente ocasionada por los buques;

i) Reglas que procede observar para impedir la contaminación del medio marino;

j) Efectos de la contaminación del mar en el medio ambiente;

k) Primeros auxilios relacionados con los tipos de lesiones que cabe esperar en los espacios de máquinas y utilización del equipo de primeros auxilios;

l) Funciones y utilización de los dispositivos de salvamento;

m) Métodos de control de averías;

n) Prácticas de seguridad en el trabajo.

5. Todo aspirante tendrá asimismo conocimientos del Derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afecten a las obligaciones y responsabilidades concretas de la sección de máquinas, especialmente en lo referente a seguridad y protección del medio marino. La amplitud del conocimiento de la legislación marítima del páis de que se trate se deja a la discreción de la Administración, pero incluirá, desde luego, las disposiciones que se tomen en el ámbito nacional para aplicar los acuerdos y convenios internacionales.

[6. Todo aspirante tendrá conocimientos de la administración, la organización y la formación del personal a bordo del buque.][1]

Regla III/3. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE MAQUINISTAS NAVALES JEFES Y MAQUINISTAS NAVALES PRIMEROS DE BUQUES CUYA MÁQUINA PROPULSORA PRINCIPAL TENGA UNA POTENCIA PROPULSORA DE 750 KW A 3.000 KW

1. Todo maquinista naval jefe y todo maquinista naval primero de buques de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora de 750 kW estarán en posesión de un título idóneo.

2. Todo aspirante al título deberá:

a) Demostrar ante la Administración su aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído;

b) Satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los maquinistas navales que hayan de encargarse de las guardias y:

i) Haber desempeñado el cargo de maquinista naval auxiliar o de maquinista naval durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses, por lo que hace al título de maquinista naval primero;

ii) Haber desempeñado el cargo durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 24 meses, de cuyo periodo 12 meses cuando menos los cumplirá el interesado siendo ya competente para actuar como maquinista naval primero, por lo que hace al título de maquinista naval jefe;

c) Haber asistido a un cursillo práctico de lucha contra incendios aprobado;

d) Haber aprobado un examen de características apropiadas que la Administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la presente Regla, si bien la Administración podrá modificar, según considere necesario, los requisitos del examen y los periodos de embarco aplicables a los oficiales de buques dedicados a realizar viajes próximos a la costa, teniendo presente los tipos de mandos automáticos y teleaccionados que haya instalados en el buque y el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

3. En la formación encaminada a la obtención de los conocimientos teóricos y prácticos necesarios se tendrán en cuenta las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales.

[1] Text between brackets reflects corrections effected by a procès-verbal of 23 September 1981 — Le texte entre crochets reflète les corrections effectuées par un procès-verbal du 23 septembre 1981.

4. La amplitud de los conocimientos abarcados por los diversos párrafos del Apéndice podrá variar según se trate de que el título vaya a serlo de maquinista naval jefe o de maquinista naval primero.

5. Todo maquinista naval competente para actuar como maquinista naval primero en buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 3.000 kW, podrá actuar como maquinista naval jefe en buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora inferior a 3.000 kW, a condición de que el interesado haya prestado servicio durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses actuando en un cargo de responsabilidad como maquinista naval.

APÉNDICE DE LA REGLA III/3. CONOCIMIENTOS MÍNIMOS QUE PROCEDE EXIGIR PARA LA TITULACIÓN DE MAQUINISTAS NAVALES JEFES Y MAQUINISTAS NAVALES PRIMEROS DE BUQUES CUYA MÁQUINA PROPULSORA PRINCIPAL TENGA UNA POTENCIA PROPULSORA DE 750 KW A 3.000 KW

1. El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes a los títulos de maquinista naval jefe y de maquinista naval prinero de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora de 750 kW a 3.000 kW. Teniendo presente que el maquinista naval primero debe estar en situación de asumir las responsabilidades del maquinista naval jefe en cualquier momento, el examen estará concebido con miras a verificar la aptitud de los aspirantes para asimilar toda la información disponible que afecte a la seguridad de las máquinas del buque.

2. Por lo que respecta a los párrafos 3 *d*) y 4 *a*) *infra*, la Administración podrá omitir la exigencia de que se conozcan los tipos de máquinas propulsoras que no formen parte de las instalaciones de máquinas de los buques para los que vaya a ser válido el título concedido. En tal caso el título no será válido para ninguna de las categorías de instalaciones de máquinas omitidas hasta que el maquinista naval demuestre su competencia en cuanto a ellas de un modo que la Administración juzgue satisfactorio. Cualesquiera limitaciones de esta clase aparecerán reflejadas en el título aprobado.

3. Todo aspirante tendrá conocimientos teóricos elementales en medida suficiente para comprender los principios fundamentales de las siguientes materias:

a) Procesos de combustión;
b) Termotransmisión;
c) Mecánica e hidromecánica;
d) i) Motores diesel marinos;
ii) Instalaciones marinas de propulsión a vapor;
iii) Turbinas de gas marinas;
e) Sistemas de aparato de gobierno;
f) Propiedades de los combustibles y lubricantes;
g) Propiedades de los materiales utilizados;
h) Agentes extintores de incendios;
i) Equipo eléctrico marino;
j) Sistemas de automatización, instrumentación y control;
k) Construcción de buques, con inclusión del control de averías;
l) Sistemas auxiliares.

4. Todo aspirante tendrá conocimientos prácticos adecuados de las siguientes materias cuando menos:

a) Funcionamiento y mantenimiento de:
i) Motores diesel marinos;

ii) Instalaciones marinas de propulsión a vapor;

iii) Turbinas de gas marinas;

b) Funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de maquinaria auxiliar, incluidos los sistemas de aparato de gobierno;

c) Funcionamiento, comprobación y mantenimiento del equipo eléctrico y de control;

d) Funcionamiento y mantenimiento del equipo de manipulación de la carga y de la maquinaria de cubierta;

e) Detección de defectos de funcionamiento de las máquinas, localización de fallos y medidas para impedir averías;

f) Organización del servicio de mantenimiento y reparaciones con procedimientos seguros;

g) Métodos y ayudas para la prevención, detección y extinción de incendios;

h) Reglas que procede observar en cuanto a la contaminación del medio marino y métodos y ayudas para prevenirla;

i) Primeros auxilios relacionados con los tipos de lesiones que cabe esperar en los espacios de máquinas y utilización del equipo de primeros auxilios;

j) Funciones y utilización de los dispositivos de salvamento;

k) Métodos de control de averías con referencia concreta a las medidas procedentes en caso de que el agua del mar inunde la cámara de máquinas;

l) Prácticas de seguridad en el trabajo.

5. Todo aspirante tendrá asimismo conocimientos del Derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afecten a las obligaciones y responsabilidades concretas de la sección de máquinas, especialmente en lo referente a seguridad y protección del medio marino. La amplitud del conocimiento de la legislación marítima del país de que se trate se deja a la discreción de la Administración, pero incluirá, desde luego, las disposiciones que se tomen en el ámbito nacional para aplicar los acuerdos y convenios internacionales.

[6. Todo aspirante tendrá conocimientos de la administración, la organización y la formación del personal a bordo del buque.][1]

Regla III/4. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE LOS MAQUINISTAS NAVALES QUE HAYAN DE ENCARGARSE DE LA GUARDIA EN CÁMARAS DE MÁQUINAS TRADICIONALMENTE PROVISTAS DE DOTACIÓN Y DE LOS MAQUINISTAS NAVALES DESIGNADOS PARA PRESTAR SERVICIO EN CÁMARAS DE MÁQUINAS SIN DOTACIÓN PERMANENTE

1. Todo maquinista naval que haya de encargarse de la guardia en cámaras del máquinas tradicionalmente provistas de dotación, o que éste designado para prestar servicio en una cámara de máquinas sin dotación permanente, a bordo de un buque de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 750 kW, estará en posesión de un título idóneo.

2. Todo aspirante al título deberá:

a) Haber cumplido 18 años de edad;

b) Demostrar ante la Administración su aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído;

c) Haber recibido durante un mínimo de tres años educación o formación de tipo aprobado, adecuadas para los deberes de maquinista naval;

d) Haber dado término a un periodo de embarco adecuado, que puede haber sido incluido en el periodo de tres años estipulado en el apartado *c*);

[1] Text between brackets reflects corrections effected by a procès-verbal of 23 September 1981 — Le texte entre crochets reflète les corrections effectuées par un procès-verbal du 23 septembre 1981.

e) Demostrar ante la Administración que tiene el conocimiento [teórico y práctico del funcionamiento y el mantenimiento][1] de la maquinaria naval necesario para cumplir los deberes del maquinista naval;

f) Haber asistido a un cursillo práctico de lucha contra incendios aprobado;

g) Tener conocimiento de las prácticas de seguridad en el trabajo.

La Administración podrá modificar los requisitos de los apartados *c*) y *d*) para los maquinistas navales de buques con potencia propulsora inferior a 3.000 kW dedicados a realizar viajes próximos a la costa, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

3. Todo aspirante deberá conocer el funcionamiento y el mantenimiento de las máquinas principal y auxiliares, con inclusión de las prescripciones reglamentarias pertinentes y, como mínimo, los siguientes puntos concretos:

a) *Tareas habituales de la guardia*

i) Los deberes correspondientes al relevo y a la aceptación de la guardia;

ii) Los deberes que se cumplen en el curso de la guardia;

iii) La anotación de datos en el diario de máquinas y la comprensión de las lecturas tomadas;

iv) Los deberes correspondientes a la entrega de la guardia.

b) *Máquinas principal y auxiliares*

i) La ayuda que debe prestar en la preparación, previa al funcionamiento, de las máquinas principal y auxiliares;

ii) El funcionamiento de las calderas de vapor, incluido el sistema de combustión;

iii) Los métodos de comprobación del nivel de agua en las calderas de vapor y medidas procedentes si dicho nivel es anormal;

iv) La localización de fallos corrientes sufridos por máquinas e instalaciones en las cámaras de máquinas y de calderas, y medidas para evitar averías.

c) *Sistemas de bombeo*

i) Las operaciones habituales de bombeo;

ii) El funcionamiento de los sistemas de achique de sentinas y de bombeo de lastres y de carga.

d) *Planta generatriz.* La preparación, puesta en marcha, acoplamiento y permuta de alternadores o genenadores.

e) *Medidas de seguridad y de emergencia*

i) Las precauciones que a fines de seguridad procede tomar durante la guardia y las medidas que se deben aplicar inmediatamente en caso de incendio o accidente, con referencia particular a los circuitos de aceite;

ii) El aislamiento seguro de las instalaciones y el equipo, eléctricos y de otro tipo, necesario antes de permitir que el personal trabaje en tales instalaciones y equipo.

f) *Medidas preventivas de la contaminación.* Las precauciones que procede tomar para prevenir la contaminación del medio ambiente ocasionada por hidrocarburos, residuos de carga, aguas sucias, humo y otros contaminantes. Utilización del equipo de prevención de la contaminación, incluidos los separadores de agua e hidrocarburos, los sistemas de tanques de sedimentación y las instalaciones de eliminacion de aguas sucias.

g) *Primeros auxilios.* Las nociones básicas de primeros auxilios para los casos de lesiones que cabe esperar en los espacios de máquinas.

[1] Text between brackets reflects corrections effected by a procès-verbal of 23 September 1981 — Le texte entre crochets reflète les corrections effectuées par un procès-verbal du 23 septembre 1981.

4. Cuando no haya calderas de vapor que formen parte de las máquinas del buque, la Administración podrá suprimir los requisitos indicados en los incisos ii) y iii) del párrafo 3 *b*). El título otorgado en tales casos no será válido para actuar en buques en los que haya calderas de vapor que formen parte de las máquinas hasta que el maquinista naval demuestre ser competente en las cuestiones suprimidas, de un modo que la Administnación juzgue satisfactorio. Cualesquiera limitaciones de esta clase aparecerán reflejadas en el título aprobado.

5. En la formación encaminada a la obtención de los conocimientos teóricos y prácticos necesarios se tendrán en cuenta las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales.

Regla III/5. REQUISITOS MÍNIMOS PARA GARANTIZAR EN TODO MOMENTO LA SUFICIENCIA Y LA ACTUALIZACIÓN DE CONOCIMIENTOS DE LOS MAQUINISTAS NAVALES

1. Todo maquinista naval titulado que esté prestando servicio embarcado o se proponga volver a embarcar tras un periodo de permanencia en tierra, habrá de demostrar ante la Adminstración a intervalos regulares que no excedan de cinco años que, para prestar servicio de mar desempeñado el cargo correspondiente a su título, sigue reuniendo las condiciones necesarias en cuanto a:

a) Aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído; y

b) Competencia profesional:

i) Por haber realizado, actuando como maquinista naval, un periodo de embarco aprobado no inferior a un año en el curso de los cinco años últimos; o

ii) Por haber desempeñado las funciones correspondientes a los deberes propios del empleo a que haga referencia el título, que estén consideradas al menos como equivalentes al periodo de embarco prescrito en el párrafo 1 *b*) i); o

iii) Por el hecho de que:

- Supere una prueba de tipo aprobado; o
- Termine satisfactoriamente un cursillo o cursillos de tipo aprobado; o
- Haya realizado, actuando como maquinista naval y en calidad de supernumerario, o en un cargo de rango inferior al indicado en su título, un periodo de embarco aprobado no inferior a tres meses inmediatamente antes de incorporarse al cargo para el cual le habilite el título que tenga.

2. En el cursillo o en los cursillos a que se hace referencia en el párrafo 1 *b*) iii) figurarán en particular los cambios producidos en las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino.

3. La Administración hará que en los buques de su jurisdicción se encuentren los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones internacionales relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino.

Regla III/6. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LOS MARINEROS QUE HAYAN DE FORMAR PARTE DE LAS GUARDIAS EN LA CÁMARA DE MÁQUINAS

1. Los requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan de formar parte de las guardias en la cámara de máquinas serán los indicados en el párrafo 2. Tales requisitos no rigen para:

a) Los marineros que hayan sido nombrados ayudantes del maquinista naval encargado de la guardia*;

* Véase la Resolución 9, "Recomendación sobre requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan sido nombrados ayudantes del maquinista naval encargado de la guardia", aprobada por la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar, 1978.

b) Los marineros que estén recibiendo formación;

c) Los marineros que, mientras estén de guardia, no hayan de cumplir deberes que requieran especialización.

2. Todo marinero que haya de formar parte de las guardias en la cámara de máquinas deberá:

a) Haber cumplido 16 años de edad;

b) Demostrar ante la Administración su aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído;

c) Demostrar ante la Administración que:

i) Tiene experiencia o formación por lo que respecta a lucha contra incendios, rudimentos de primeros auxilios, técnicas de supervivencia, riesgos para la salud y seguridad de las personas;

ii) Aptitud para entender órdenes y hacerse entender en todo cuanto se relacione con sus deberes;

d) Demostrar ante la Administración que:

i) Tiene experiencia, adquirida en tierra y relacionada con sus deberes a bordo, complementada por el periodo de embarco que prescriba la Administración, o que

ii) Ha recibido, ya en tierra ya a bordo de un buque, formación especial complementada por el periodo de embarco que prescriba la Administración, o que

iii) Ha cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a seis meses.

3. Todo marinero destinado a las citadas guardias deberá tener conocimientos de las siguientes materias:

a) Procedimientos propios de las guardias montadas en la cámara de máquinas y aptitud para realizar una guardia normal adecuada a sus deberes;

b) Prácticas de seguridad en el trabajo que guarden relación con las operaciones de la cámara de máquinas;

c) Terminología utilizada en los espacios de máquinas y nomenclatura propia de las máquinas y el equipo relacionados con sus deberes;

d) Procedimientos elementales de protección ambiental.

[4. Todo marinero obligado a estar de guardia en la cámara de calderas tendrá conocimiento del funcionamiento de las calderas en condiciones de seguridad y la aptitud necesaria para mantener los niveles de agua y las presiones de vapor correctos.][1]

5. Todo marinero que haya de formar parte de una guardia en la cámara de máquinas estará familiarizado con los deberes que en relación con ese servicio le correspondan en los espacios de máquinas del buque en que vaya a embarcarse. Especialmente, por lo que respecta a ese buque, el marinero tendrá:

a) Conocimiento del uso de los apropiados sistemas de comunicaciones internas;

b) Conocimiento de las rutas de evacuación que arranquen de los espacios de máquinas;

c) Conocimiento de los sistemas de alarma de la cámara de máquinas y aptitud para distinguir las diversas alarmas, especialmente las de los extintores de incendios a base de gas;

d) Conocimiento del emplazamiento y modo de empleo del equipo de lucha contra incendios que haya en los espacios de máquinas.

6. La Administración podrá considerar que un hombre de mar satisface lo prescrito en la presente Regla si ha prestado servicio ocupando un puesto idóneo en la sección de máquinas durante un periodo no inferior a un año dentro de los cinco años anteriores a la entrada en vigor del Convenio para esa Administración.

[1] Text between brackets reflects corrections effected by a procès-verbal of 5 February 1980 — Le texte entre crochets reflète les corrections effectuées par un procès-verbal du 5 février 1980.

CAPÍTULO IV. SECCIÓN DE RADIOCOMUNICACIONES; SERVICIO DE ESCUCHA RADIOELÉCTRICA Y MANTENIMIENTO DEL EQUIPO

Nota explicativa. Las disposiciones obligatorias relativas al servicio de escucha radioeléctrica figuran en los Reglamentos de Radiocomunicaciones, y las disposiciones relativas al servicio de escucha radioeléctrica y al mantenimiento del equipo correspondiente, en condiciones de seguridad aparecen en el Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar y en los Reglamentos de Radiocomunicaciones, tal como estos conjuntos de reglas hayan sido enmendados y estén en vigor. Son también pertinentes en este sentido las Resoluciones aprobadas por la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar, 1978.

Regla IV/1. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE OFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS

1. Todo oficial radiotelegrafista encargado de organizar los deberes relacionados con el servicio radioeléctrico a bordo de un buque, o que haya de cumplirlos, tendrá un título o títulos idóneos, expedidos o reconocidos por la Administración en virtud de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones, y habrá realizado un servicio que le califique como competente.

2. Además, todo oficial radiotelegrafista deberá:

a) Haber cumplido 18 años de edad;

b) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista, el oído y el habla;

c) Satisfacer los requisitos indicados en el Apéndice de la presente Regla.

3. A todo aspirante al título se le exigirá que apruebe un examen o exámenes de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

4. La amplitud de los conocimientos que se exijan para la titulación será la suficiente para que el oficial radiotelegrafista cumpla sus deberes en el servicio radioeléctrico con seguridad y eficacia. Al determinar la amplitud de conocimientos adecuada y la formación necesaria para obtener esos conocimientos y destreza práctica, la Administración tendrá en cuenta lo prescrito en los Reglamentos de Radiocomunicaciones y en el Apéndice de la presente Regla. Además, las Administraciones tendrán en cuenta las pertinentes Resoluciones aprobadas por la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar, 1978, y las pertinentes recomendaciones de la OCMI.

APÉNDICE DE LA REGLA IV/1. REQUISITOS MÍNIMOS COMPLEMENTARIOS DE LOS RELATIVOS A LOS CONOCIMIENTOS Y A LA FORMACIÓN DE LOS OFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS

Además de satisfacer los requisitos exigidos para la expedición de títulos de conformidad con los Reglamentos de Radiocomunicaciones, los oficiales radiotelegrafistas deberán tener conocimientos y formación, incluida la de orden práctico, con respecto a las siguientes materias:

a) Provisión de servicios radioeléctricos en situaciones de emergencia, entre ellas las de:
   i) Abandono del buque;
   ii) Incendio a bordo;
   iii) Avería parcial o total de la estación radioeléctrica;

b) Manejo de los botes y balsas salvavidas, los aparatos flotantes y el equipo de todo ello, especialmente por lo que respecta a los aparatos radioeléctricos portátiles y fijos de botes salvavidas y a las radiobalizas de localización de siniestros;

c) Supervivencia en el mar;

d) Primeros auxilios;

e) Prevención de incendios y modo de combatirlos, especialmente por lo que respecta a la instalación radioeléctrica;

f) Medidas preventivas para garantizar la seguridad del buque y del personal en relación con los riesgos inherentes al equipo radioeléctrico, entre ellos los de tipo eléctrico, radiactivo, químico y mecánico;

g) Utilización del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR) de la OCMI, especialmente por lo que respecta a las radiocomuniaciones;

h) Sistemas y procedimientos para notificar la situación de los buques;

i) Utilización del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima de la OCMI;

j) Sistemas y procedimientos radiomédicos.

Regla IV/2. REQUISITOS MÍNIMOS PARA GARANTIZAR EN TODO MOMENTO LA SUFICIENCIA Y LA ACTUALIZACIÓN DE CONOCIMIENTOS DE LOS OFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS

1. Todo oficial radiotelegrafista que tenga un título o títulos expedidos o reconocidos por la Administración habrá de demostrar ante ésta que para poder seguir prestando servicio de mar reúne las condiciones necesarias en cuanto a:

a) Aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista, el oído y el habla, que deberá demostrar a intervalos regulares no superiores a cinco años; y

b) Competencia profesional:

i) Por haber realizado un periodo de servicio aprobado en la sección de radiocomuncaciones, actuando como oficial radiotelegrafista, sin una sola interrupción superior a cinco años;

ii) En caso de haberse producido tal interrupción, por haber superado una prueba de tipo aprobado o terminado satisfactoriamente un cursillo o cursillos de formación de tipo aprobado, a bordo o en tierra. Estos cursillos comprenderán materias directamente relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y con los equipos modernos de radiocomunicaciones y podrán abarcar también el equipo de radionavegación.

2. Cuando a bordo de buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Administración determinada se adopten modalidades, equipos o métodos nuevos, dicha Administración podrá exigir que los oficiales radiotelegrafistas superen una prueba de tipo aprobado o terminen satisfactoriamente un cursillo o cursillos de formación apropiados, a bordo o en tierra, especialmente por lo que respecta a los deberes relacionados con la seguridad.

3. Todo oficial radiotelegrafista que aspire a poder seguir prestando servicio de mar en determinados tipos de buques para los que se hayan convenido internacionalmente requisitos especiales de formación, deberá terminar un periodo de formación aprobado o afrontar con éxito exámenes sancionados por la Administración, en los que se tengan en cuenta las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales.

4. La Administración hará que en los buques de su jurisdicción se encuentren los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones internacionales relativas a radiocomunicaciones y que sean pertinentes para la seguridad de la vida humana en el mar.

5. Se insta a las Administraciones a que, en consulta con los interesados, formulen o patrocinen la formulación de un plan adecuado de cursillos de repaso y actualización, a bordo o en tierra, de carácter voluntario u obligtorio, según proceda, para los oficiales radiotelegrafistas que estén embarcados y especialmente los que se reincorporen al servicio de mar. Tales cursillo o cursillos comprenderán materias que traten directamente de los deberes relacionados con el servicio radioeléctrico y reflejarán los cambios producidos en la tecnología de las radio-

comunicaciones marítimas y en el ámbito de las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales* relativas a la seguridad de la vida humana en el mar.

Regla IV/3. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE OPERADORES RADIOTELEFONISTAS

1. Todo operador radiotelefonista encargado de organizar los deberes relacionados con el servicio radioeléctrico a bordo de un buque, o que haya de cumplirlos, tendrá un título o títulos idóneos, expedidos o reconocidos por la Administración en virtud de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones.

2. Además, todo operador radiotelefonista de un buque al que se exija tener estación radiotelefónica en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, deberá:

a) Haber cumplido 18 años de edad;

b) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista, el oído y el habla;

c) Satisfacer los requisitos indicados en el Apéndice de la presente Regla.

3. A todo aspirante al título se le exigirá que apruebe uno o más exámenes de un modo que la Administración interesada juzgue satisfactorio.

4. La amplitud de los conocimientos que se exijan para la titulación será la suficiente para que el operador radiotelefonista cumpla sus deberes en el servicio radioeléctrico con seguridad y eficacia. Al determinar la amplitud de conocimientos adecuada y la formación necesaria para obtener esos conocimientos y destreza práctica, la Administración tendrá en cuenta lo prescrito en los Reglamentos de Radiocomunicaciones y en el Apéndice de la presente Regla. Además, las Administraciones tendrán en cuenta las pertinentes Resoluciones aprobadas por la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar, 1978, y las pertinentes recomendaciones de la OCMI.

APÉNDICE DE LA REGLA IV/3. REQUISITOS MÍNIMOS COMPLEMENTARIOS DE LOS RELATIVOS A LOS CONOCIMIENTOS Y A LA FORMACIÓN DE LOS OPERADORES RADIOTELEFONISTAS

Además de satisfacer los requisitos exigidos para la expedición de títulos de conformidad con los Reglamentos de Radiocomunicaciones, los operadores radiotelefonistas deberán tener conocimientos y formación, incluida la de orden práctico, con respecto a las siguientes materias:

a) Provisión de servicios radioeléctricos en situaciones de emergencia, entre ellas las de:
   i) Abandono del buque;
   ii) Incendio a bordo;
   iii) Avería parcial o total de la estación radioeléctrica;

b) Manejo de los botes y balsas salvavidas, los aparatos flotantes y el equipo de todo ello, especialmente por lo que respecta a los aparatos radioeléctricos portátiles y fijos de botes salvavidas y a las radiobalizas de localización de siniestros;

c) Supervivencia en el mar;

d) Primeros auxilios;

e) Prevención de incendios y modo de combatirlos, especialmente por lo que respecta a la instalación radioeléctrica;

f) Medidas preventivas para garantizar la seguridad del buque y del personal en relación con los riesgos inherentes al equipo radioeléctrico, entre ellos los de tipo eléctrico, radiactivo, químico y mecánico;

* Incluidas cualesquiera recomendaciones de la OCMI relativas al desarrollo del sistema de socorro marítimo.

g) Utilización del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR) de la OCMI, especialmente por lo que respecta a las radiocomunicaciones;

h) Sistemas y procedimientos para notificar la situación de los buques;

i) Utilización del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima de la OCMI;

j) Sistemas y procedimientos radiomédicos.

CAPÍTULO V. REQUISITOS ESPECIALES PARA EL PERSONAL DE BUQUES TANQUE

Regla V/1. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA FORMACIÓN Y COMPETENCIA DE CAPITANES, OFICIALES Y MARINEROS DE PETROLEROS

1. Los oficiales y marineros que vayan a tener deberes concretos y responsabilidades relacionadas con esos deberes, concernientes a la carga y al equipo de carga en petroleros, y que no hayan prestado servicio a bordo de un petrolero integrados en la dotación regular de éste deberán, antes de poder cumplir tales deberes, haber terminado un cursillo apropiado de lucha contra incendios desarrollado en tierra; y

a) Un periodo de embarco apropiado realizando un servicio supervisado para adquirir un conocimiento adecuado de las prácticas operacionales de seguridad; o

b) Un cursillo aprobado, destinado a familiarizar a los alumnos con los petroleros y en el que se estudien las precauciones y los procedimientos fundamentales de seguridad y prevención de la contaminación, la configuración de distintos tipos de petroleros, clases de carga, riesgos que éstas entrañan, equipo de manipulación de la carga, secuencia general de operaciones y terminología relativa a los petroleros.

2. Todo capitán, maquinista naval jefe, piloto de primera clase, maquinista naval primero y, aparte de los citados, toda persona directamente responsable del embarque y desembarque de la carga y cuidado de ésta durante el viaje, o de su manipulación, deberá, además de satisfacer lo dispuesto en el párrafo 1:

a) Tener experiencia adecuada para el cumplimiento de sus deberes a bordo de un petrolero; y

b) Haber terminado un programa de formación especializada adecuado para el cumplimiento de sus deberes, el cual abarcará la seguridad de los petroleros, las medidas y los sistemas de seguridad contra incendios, la prevención y la contención de la contaminación, las prácticas operacionales y las obligaciones que se deriven de las leyes y reglamentaciones pertinentes.

3. Dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigor del Convenio para una Parte, podrá considerarse que un hombre de mar satisface los requisitos indicados en el párrafo 2 *b*) si ha prestado servicio actuando en un puesto apropiado a bordo de petroleros durante un periodo no inferior a un año en el curso de los cinco años últimos.

Regla V/2. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA FORMACIÓN Y COMPETENCIA DE CAPITANES, OFICIALES Y MARINEROS DE BUQUES TANQUE PARA PRODUCTOS QUÍMICOS

1. Los oficiales y marineros que vayan a tener deberes concretos y responsabilidades relacionadas con esos deberes, concernientes a la carga y al equipo de carga en buques tanque para productos químicos, y que no hayan prestado servicio a bordo de uno de esos buques, integrados en la dotación regular del mismo, deberán, antes de poder cumplir tales deberes, haber terminado un cursillo apropiado de lucha contra incendios desarrollado en tierra; y

a) Un periodo de embarco apropiado realizando un servicio supervisado para adquirir un conocimiento adecuado de las prácticas operacionales de seguridad; o

b) Un cursillo aprobado, destinado a familiarizar a los alumnos con los buques tanque para productos químicos y en el que se estudien las precauciones y los procedimientos fundamentales de seguridad y prevención de la contaminación, la configuración de distintos tipos de buques tanque para productos químicos, clases de carga, riesgos que éstas entrañan, equipo de manipulación de la carga, secuencia general de operaciones y terminología relativa a estos buques.

2. Todo capitán, maquinista naval jefe, piloto de primera clase, maquinista naval primero y, aparte de los citados, toda persona directamente responsable del embarque y desembarque de la carga y cuidado de ésta durante el viaje, o de su manipulación, deberá, además de satisfacer lo dispuesto en el párrafo 1:

a) Tener experiencia adecuada para el cumplimiento de sus deberes a bordo de un buque tanque para productos químicos; y

b) Haber terminado un programa de formación especializada adecuado para el cumplimiento de sus deberes, el cual abarcará la seguridad de los buques tanque para productos químicos, las medidas y los sistemas de seguridad contra incendios, la prevención y la contención de la contaminación, las prácticas operacionales y las obligaciones que se deriven de las leyes y reglamentaciones pertinentes.

3. Dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigor del Convenio para una Parte, podrá considerarse que un hombre de mar satisface los requisitos indicados en el párrafo 2 *b*) si ha prestado servicio actuando en un puesto apropiado a bordo de buques tanque para productos químicos durante un periodo no inferior a un año en el curso de los cinco años últimos.

Regla V/3. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA FORMACIÓN Y COMPETENCIA DE CAPITANES, OFICIALES Y MARINEROS DE BUQUES TANQUE PARA GASES LICUADOS

1. Los oficiales y marineros que vayan a tener deberes concretos y responsabilidades relacionadas con esos deberes, concernientes a la carga y al equipo de carga en buques tanque para gases licuados, y que no hayan prestado servicio a bordo de uno de esos buques, integrados en la dotación regular del mismo, deberán, antes de poder cumplir tales deberes, haber terminado un cursillo apropiado de lucha contra incendios desarrollado en tierra; y

a) Un periodo de embarco apropiado realizando un servicio supervisado para adquirir un conocimiento adecuado de las prácticas operacionales de seguridad; o

b) Un cursillo aprobado, destinado a familiarizar a los alumnos con los buques tanque para productos químicos y en el que se estudien las precauciones y los procedimientos fundamentales de seguridad y prevención de la contaminación, la configuración de distintos tipos de buques tanque para productos químicos, clases de carga, riesgos que éstas entrañan, equipo de manipulación de la carga, secuencia general de operaciones y terminología relativa a estos buques.

2. Todo capitán, maquinista naval jefe, piloto de primera clase, maquinista naval primero y, aparte de los citados, toda persona directamente responsable del embarque y desembarque de la carga y cuidado de ésta durante el viaje, o de su manipulación, deberá, además de satisfacer lo dispuesto en el párrafo 1:

a) Tener experiencia adecuada para el cumplimiento de sus deberes a bordo de un buque tanque para gases licuados; y

b) Haber terminado un programa de formación especializada adecuado para el cumplimiento de sus deberes, el cual abarcará la seguridad de los buques tanque para gases licuados, las medidas y los sistemas de seguridad contra incendios, la prevención y la contención de la contaminación, las prácticas operacionales y las obligaciones que se deriven de las leyes y reglamentaciones pertinentes.

3. Dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigor del Convenio para una Parte, podrá considerarse que un hombre de mar satisface los requisitos indicados en el párrafo 2 *b*) si

ha prestado servicio actuando en un puesto apropiado a bordo de buques tanque para gases licuados durante un periodo no inferior a un año en el curso de los cinco años últimos.

CAPÍTULO VI. SUFICIENCIA EN EL MANEJO DE EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

Regla VI/1. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA EXPEDICIÓN DE TÍTULOS DE SUFICIENCIA EN EL MANEJO DE EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

Todo hombre de mar al que se haya de expedir un título de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia deberá:

a) Haber cumplido 17 años y medio de edad;

b) Demostrar ante la Administración su aptitud física;

c) Haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses o haber asistido a un cursillo de formación de tipo aprobado [y haber cumplido un periodo de embarco aprobado][1] no inferior a nueve meses;

d) Demostrar ante la Administración, mediante un examen o por la calificación continua de que haya sido objeto durante un cursillo de formación de tipo aprobado, que conoce el contenido del Apéndice de la presente Regla;

e) Demostrar satisfactoriamente ante la Administración, mediante un examen o por la calificación continua de que haya sido objeto durante un cursillo de formación de tipo aprobado, que tiene la aptitud necesaria para:

i) Hacer uso correcto del chaleco salvavidas; saltar al mar desde cierta altura sin lastimarse; subir a una embarcación de supervivencia desde el agua llevando puesto un chaleco salvavidas;

ii) Voltear con el chaleco salvavidas puesto, una balsa salvavidas invertida;

iii) Interpretar las indicaciones marcadas en las embarcaciones de supervivencia en cuanto al número de personas que estén autorizadas a llevar;

iv) Dar las órdenes correctas para la puesta a flote de la embarcación de supervivencia y el embarco en ésta, y para abrirla del buque, manejarla y desembarcar de ella;

v) Preparar la embarcación de supervivencia, ponerla a flote con seguridad y abrirla del costado del buque rápidamente;

vi) Atender a las personas lesionadas durante el abandono del buque y después;

vii) Bogar y timonear, arbolar un mástil, largar las velas, manejar un bote a vela y gobernarlo con el compás;

viii) Utilizar el equipo de señales, incluidos los artificios pirotécnicos;

ix) Utilizar el equipo radioeléctrico portátil destinado a embarcaciones de supervivencia.

APÉNDICE DE LA REGLA VI/1. CONOCIMIENTOS MÍNIMOS QUE PROCEDE EXIGIR PARA LA EXPEDICIÓN DE TÍTULOS DE SUFICIENCIA EN EL MANEJO DE EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

1. Tipos de situaciones de emergencia que pueden producirse, como abordajes, incendios y hundimientos.

2. Principios generales de supervivencia, con inclusión de:

a) Importancia de la formación y de los ejercicios;

b) Necesidad de estar preparado para cualquier emergencia;

[1] Text between brackets reflects corrections effected by a procès-verbal of 23 September 1981 — Le texte entre crochets reflète les corrections effectuées par un procès-verbal du 23 septembre 1981.

c) Actuación necesaria en caso de llamada a los puestos de embarcaciones de supervivencia;

d) Actuación necesaria si hay que abandonar el buque;

e) Actuación necesaria una vez en el agua;

f) Actuación necesaria a bordo de una embarcación de supervivencia;

g) Principales peligros para los supervivientes.

3. Deberes especiales asignados a cada tripulante según consten en el cuadro de obligaciones, entre ellos el de saber distinguir las señales de llamada de toda la tripulación a los puestos de embarcaciones de supervivencia, de las de llamada a los puestos de equipo contraincendios.

4. Tipos de dispositivos de salvamento que normalmente llevan los buques.

5. Construcción y equipo de las embarcaciones de supervivencia, y distintos componentes de ese equipo.

6. Características e instalaciones peculiares de las embarcaciones de supervivencia.

7. Diversos tipos de dispositivos utilizados para poner a flote las embarcaciones de supervivencia.

8. Métodos para poner a flote las embarcaciones de supervivencia con mala mar.

9. Actuación necesaria después de abandonar el buque.

10. Manejo de las embarcaciones de supervivencia con mal tiempo.

11. Utilización de la boza, el ancla flotante y el resto del equipo.

12. Racionamiento de víveres y de agua en las embarcaciones de supervivencia.

13. Métodos de salvamento con helicóptero.

14. Utilización del botiquín de primeros auxilios y aplicación de las técnicas de respiración artificial.

15. Dispositivos radioeléctricos emplazados en las embarcaciones de supervivencia, incluidas las radiobalizas de localización de siniestros.

16. Efectos de la hipotermia y prevención de ésta; uso de capotas y prendas protectoras.

17. Métodos de puesta en marcha del motor de una embarcación de supervivencia y de accionamiento del mismo y de sus accesorios, y utilización del extintor de incendios que haya a bordo.

18. Utilización de los botes de emergencia y de los botes salvavidas a motor para concentrar balsas salvavidas y proceder al salvamento de supervivientes y de personas que se encuentren en el agua.

19. Modo de varar una embarcación de supervivencia en una playa.

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE LA GENTE DE MAR, 1978[1]

1. En cumplimiento de la Resolución A.248(VII), del 15 de octubre de 1971, aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la Organización convocó una Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar, que se celebró en Londres del 14 de junio al 7 de julio de 1978. La Conferencia fue convocada de acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo.

2. A invitación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, los siguientes Estados estuvieron representados por delegaciones en la Conferencia:

Alemania, República Federal de
Angola
Arabia Saudita
Argelia
Argentina
Australia
Bahrein
Bangladesh
Bélgica
Brasil
Cabo Verde
Canadá
Colombia
Costa de Marfil
Cuba
Checoslovaquia
Chile
China
Chipre
Dinamarca
Egipto
España
Estados Unidos de América
Filipinas
Finlandia
Francia
Ghana
Granada
Grecia
India
Indonesia
Iraq
Irlanda
Israel
Italia
Jamahiriya Arabe Libia
Jamaica
Japón
Kenya
Kuwait
Liberia
Madagascar
Malasia
Marruecos
México
Nigeria
Noruega
Nueva Zelandia
Países Bajos
Panamá
Perú
Polonia
Portugal
Qatar
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
República de Corea
República Democrática Alemana
República Unida del Camerún
Rumania
Santa Sede
Senegal
Singapur
Somalia
Sudán
Suecia
Suiza
Tailandia
Trinidad y Tabago
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Uruguay
Yemen Democrático
Yugoslavia

3. Fiji estuvo representado en la Conferencia por un observador.

4. Hong Kong, Miembro Asociado de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, envió observadores a la Conferencia.

5. La Organización Internacional del Trabajo envió a la Conferencia una delegación tripartita constituida por representantes de Gobiernos, armadores y gente de

[1] Published for information only. The International Maritime Organization, in a communication dated 5 June 1985, informed the Secretary-General that it did not consider the Final Act of the Conference to be an integral part of the International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978 — Publié pour information seulement. L'Organisation maritime internationale, dans une communication en date du 5 juin 1985, a informé le Secrétaire général qu'elle ne considérait pas l'Acte final de la Conférence comme partie intégrante de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

mar. El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente también estuvo representado.

6. Las siguientes organizaciones intergubernamentales enviaron observadores a la Conferencia:

Comunidad Económica Europea

Liga de los Estados Arabes

7. Las siguientes organizaciones no gubernamentales también enviaron observadores a la Conferencia:

Cámara Naviera Internacional (ICS)

Federación Naviera Internacional (ISF)

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)

Comité Internacional Radiomarítimo (CIRM)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Asociación Internacional de Pilotos Marítimos (IMPA)

Asociación Internacional de Armadores (INSA)

Internacional de Amigos de la Tierra (FOE)

Asociación Internacional de Sondeadores (IADC)

Asociación Internacional de los Institutos de Navegación (IAIN)

Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA)

Foro Internacional de Exploración y Producción de la Industria Petrolera (E & P Forum)

8. El siguiente movimiento de liberación, reconocido por la Organización de la Unidad Africana/Liga de los Estados Arabes, envió observadores a la Conferencia:

Organización de Liberación de Palestina (PLO)

9. La Conferencia fue inaugurada por el Sr. C.P. Srivástava, Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. En nombre del Gobierno del Reino Unido, el Sr. Clinton Davis, Subsecretario parlamentario de Estado para firmas comerciales, aviación y navegación, hizo una declaración en el curso de la cual dio la bienvenida a los delegados, puso de relieve la importancia de la Conferencia y apoyó los objetivos de ésta.

10. El Sr. Tage Madsen, Jefe de la delegación de Dinamarca, fue elegido Presidente de la Conferencia.

11. La Conferencia eligió a diez Vicepresidentes, a saber:

Sr. M. P. Palet (Argentina)

Sr. S. A. E. Capanema (Brasil)

Sr. H. Morais (Cabo Verde)

Sr. S. Kugblenu (Ghana)

Sr. S. D. Salman Alhashim (Iraq)

Sr. J. Heringa (Países Bajos)

Sr. J. K. Rice-Oxley (Reino Unido)

Sr. G. Haussmann (República Democrática Alemana)

Sr. Phan Wannamethee (Tailandia)

Sr. G. Kolesnikov (URSS)

12. La Secretaría de la Conferencia quedó constituida como sigue:

Secretario General: Sr. C. P. Srivástava Secretario General de la Organización

Secretario Ejecutivo: Sr. G. Kostylev

Secretario Ejecutivo Adjunto: Sr. W. S. G. Morrison

Secretario del Pleno: Sr. W. de Goede

13. La Conferencia constituyó las Comisiones que, con sus respectivos miembros, se indican a continuación:

Comisión Coordinadora

Presidente: Sr. Tage Madsen (Dinamarca) Presidente de la Conferencia

Comisión I

Presidente: Sr. J. Vonau (Polonia)

Vicepresidente: Sr. G. F. B. Cooper (Liberia)

Comisión II

Presidente: Sr. P. S. Vanchiswar (India)

Vicepresidente: Sr. M. W. Ghali (Arabia Saudita)

Comisión III

Presidente: Sr. T. F. Balmer (Reino Unido)

Vicepresidente: Sr. H.-C. Oldag (Alemania, República Federal de)

Comisión IV

Presidente: Sr. O. Andersen (Noruega)

Vicepresidente: Sr. H. H. Gardner (Canadá)

Comisión de Redacción

Presidente: Sr. J. H. Singman (Estados Unidos)

Vicepresidente: Sr. Othman bin Darus (Malasia)

Comisión de Verificación de Poderes

Presidente: Sr. E. B. Chamfor (República Unida del Camerún)

14. Constituyeron la base de la labor de la Conferencia los documentos siguientes:

— Un proyecto de Convenio internacional para la formación y titulación de la gente de mar y de Resoluciones conexas, todo ello preparado por el Subcomité de Normas de Formación y Guardia de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y aprobado por el Comité de Seguridad Marítima;

— Propuestas y comentarios acerca de lo que antecede, presentados a la Conferencia por los Gobiernos y organizaciones interesados;

— Las Resoluciones 8 y 13 aprobadas por la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978.

15. Como resultado de sus deliberaciones, que constan en las actas resumidas de las sesiones plenarias, la Conferencia adoptó el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, el cual constituye el Documento adjunto 1 que acompaña a la presente Acta final.

16. La Conferencia aprobó también las Resoluciones que figuran en el Documento adjunto 2 de la presente Acta final.

17. El texto de la presente Acta final y de los Documentos adjuntos a la misma, ha sido redactado en un solo original en los idiomas chino, español, francés, inglés y ruso, y queda depositado ante el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Se harán traducciones oficiales del Convenio a los idiomas alemán y árabe, las cuales serán depositadas junto con la presente Acta final.

18. El Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental hará llegar a los Gobiernos de los Estados que estuvieron invitados a enviar representantes a la Conferencia copias certificadas de la presente Acta final con las Resoluciones de la Conferencia, copias certificadas de los textos auténticos del Convenio y, cuando hayan sido efectuadas, copias de las traducciones oficiales del Convenio, respondiendo a los pedidos formulados par dichos Gobiernos.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos firman la presente Acta final.

HECHO en Londres el día siete de julio de mil novecientos setenta y ocho.

[*For the signatures affixed to the Final Act, see p. 379 of this volume — Pour les signatures apposées sous l'Acte Final, voir p. 379 du présent volume.*]

DOCUMENTO ADJUNTO 2

RESOLUCIONES APROBADAS POR LA CONFERENCIA

RESOLUCIÓN 1. ORIENTACIÓN OPERACIONAL PARA LOS OFICIALES ENCARGADOS DE LAS GUARDIAS DE NAVEGACIÓN

La Conferencia,

Considerando la importancia que una guardia de navegación segura y eficaz tiene para la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y para la prevención de la contaminación del medio marino,

Considerando los "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación", que son parte integrante del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,

Considerando la necesidad de establecer una orientación operacional para los oficiales encargados de las guardias de navegación,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre una orientación operacional para los oficiales encargados de las guardias de navegación", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE UNA ORIENTACIÓN OPERACIONAL PARA LOS OFICIALES ENCARGADOS DE LAS GUARDIAS DE NAVEGACIÓN

Introducción

1. En la presente Recomendación se da una orientación operacional de aplicación general para oficiales encargados de las guardias de navegación, que los capitanes deberán complementar según convenga. Es esencial que los oficiales de guardia comprendan que el cumplimiento eficaz de sus deberes resulta necesario para proteger la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y para evitar la contaminación del medio marino.

Generalidades

2. El oficial de guardia es el representante del capitán y en todo momento su responsabilidad primordial es hacer que el buque navegue con seguridad. En todo momento observará las reglas pertinentes para prevenir los abordajes (véanse también los párrafos 22 y 23).

3. Es de importancia especial que el oficial de guardia haga que en todo momento se mantenga una vigilancia eficaz. Si el buque tiene un cuarto de derrota separado, el oficial de guardia podrá pasar a él, cuando sea esencial, durante un periodo breve y para el necesario cumplimiento de sus deberes náuticos, pero antes deberá cerciorarse de que no hay riesgo en ello y garantizar que se seguirá manteniendo una vigilancia eficaz.

4. El oficial de guardia tendrá presente que las máquinas están a su disposición y no dudará en utilizarlas en caso de necesidad. No obstante, y siempre que pueda, avisará con tiempo

de toda variación que vaya a introducir en la velocidad de las máquinas. También deberá conocer las características de maniobra de su buque, incluida la distancia de parada, y no olvidar que otros buques pueden tener características de maniobra diferentes.

5. El oficial de guardia tendrá también presente que el aparato de señales acústicas está a su disposición y no dudará en utilizarlo de conformidad con las reglas pertinentes para prevenir los abordajes.

Cambio de la guardia de navegación

6. El oficial de relevo comprobará que todos los miembros de la guardia a su mando están en perfecto estado para cumplir sus deberes, especialmente por lo que respecta a la adaptación de su visión a las condiciones nocturnas.

7. El oficial de relevo no se hará cargo de la guardia hasta que su propia visión se haya adaptado completamente a las condiciones de luminosidad reinantes y él haya comprobado por sí mismo:

a) Las órdenes permanentes y las consignas especiales del capitán relativas a la navegación del buque;

b) La situación, la derrota, la velocidad y el calado del buque;

c) Los estados de mareas, corrientes, condiciones meteorológicas y visibilidad, actuales y previstos, y el efecto de esos factores en la derrota y en la velocidad;

d) Las condiciones de navegación, incluidos, sin perjuicio de que puedan observarse otros además, los siguientes puntos:

i) El estado de funcionamiento de todo el equipo de navegación y de seguridad que se esté utilizando o del que quepa esperar que será utilizado durante la guardia;

ii) Errores de los compases gyroscópico y magnético;

iii) Presencia y movimiento de otros buques que estén a la vista o de los que se sepa que están en las proximidades;

iv) Condiciones y peligros que quepa esperar durante su guardia;

v) Posibilidad de que la escora, el asiento, la densidad del agua y el empopamiento* afecten la sonda bajo quilla.

8. Si en el momento en que haya de ser relevado el oficial de guardia hay iniciada una maniobra o se está actuando de otro modo con miras a evitar un peligro, se demorará el relevo del oficial hasta que se haya dado fin a la operación de que se trate.

Verificación periódica del equipo náutico

9. En el curso de la navegación, con la mayor frecuencia posible y cuando las circunstancias lo permitan, se someterá el equipo náutico de a bordo a pruebas operacionales, especialmente cuando se prevean situaciones que entrañen peligro para la navegación; cuando proceda se dejará constancia de las pruebas efectuadas.

10. El oficial de guardia verificará con regularidad que:

a) El timonel o el piloto automático mantienen la derrota correcta;

b) El error del compás magistral se determina por lo menos una vez durante cada guardia y, si es posible, después de todo cambio importante de rumbo, que el compás magistral y los girocompases se comparan con frecuencia y que los repetidores están sincronizados con el magistral;

c) El piloto automático se comprueba en la modalidad manual por lo menos una vez durante cada guardia;

* *Empopamiento:* reducción de la sonda bajo quilla que se produce cuando el buque avanza por el agua y que originan la inmersión del casco y el cambio de asiento. Este efecto se acentúa en aguas poco profundas y disminuye al reducirse la velocidad del buque.

d) Las luces de navegación y de señales y el resto del equipo náutico funcionan correctamente.

Piloto automático

11. El oficial de guardia tendrá presente la necesidad de cumplir en todo momento con lo prescrito en la Regla 19 del Capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. Tendrá en cuenta que es necesario apostar al timonel y poder pasar a la modalidad de gobierno manual con tiempo abundante para hacer frente sin riesgos a cualquier situación que pueda entrañar peligro. Cuando se navega con piloto automático es peligrosísimo dejar que se llegue a una situación en la que el oficial de guardia carezca de ayuda y se vea obligado a interrumpir la continuidad de la vigilancia para tomar medidas de emergencia. El cambio del gobierno automático a manual y viceversa será efectuado por un oficial o bajo la vigilancia de éste.

Ayudas electrónicas a la navegación

12. El oficial de guardia conocerá perfectamente la utilización de las ayudas electrónicas a la navegación que haya a bordo, así como las posibilidades y limitaciones de tales ayudas.

13. El ecosonda es una valiosa ayuda náutica y debe ser utilizado siempre que sea conveniente.

Radar

14. El oficial de guardia utilizará el radar cuando sea conveniente y siempre que haya visibilidad reducida o se tema que vaya a haberla y en todo momento en aguas de mucho tráfico, teniendo presentes las limitaciones del aparato.

15. Siempre que se esté utilizando el radar, el oficial de guardia seleccionará la escala de distancias apropiada, observará cuidadosamente la imagen y punteará correctamente.

16. El oficial de guardia hará que se cambien a intervalos suficientemente frecuentes las escalas de distancias con objeto de detectar los blancos lo antes posible.

17. Se tendrá presente que los blancos pequeños o débiles no siempre se detectan.

18. El oficial de guardia hará que el punteo o el análisis sistemático de los datos se comiencen con tiempo abundante.

19. Con tiempo despejado, siempre que sea posible el oficial de guardia efectuará prácticas de radar.

Navegación en aguas costeras

20. Se utilizará la carta de mayor escala que haya a bordo adecuada para la zona de que se trate y corregida con la información más reciente de que se disponga. Se tomarán marcaciones a intervalos frecuentes y, siempre que las circunstancias lo permitan, se determinará la situación utilizando más de un método.

21. El oficial de guardia identificará inequívocamente todas las marcas de navegación pertinentes.

Tiempo despejado

22. El oficial de guardia comprobará frecuentemente con el compás la demora exacta de los buques que se le aproximen, con objeto de detectar pronto cualquier riesgo de abordaje; ese riesgo existe a veces aun cuando sea evidente un cambio considerable de demora, especialmente en casos de aproximación a un buque muy grande o a un remolque, o en casos de aproximación a un buque que esté muy cerca. También actuará pronta y positivamente de conformidad con las reglas pertinentes para prevenir los abordajes y comprobará luego que las medidas tomadas están produciendo el efecto deseado.

Visibilidad reducida

23. Cuando haya visibilidad reducida o se tema que vaya a haberla, el oficial de guardia dará ante todo cumplimiento a las reglas pertinentes para prevenir los abordajes, prestando

una especial atención a la necesidad de emitir las señales de niebla, naveger a la velocidad de seguridad y tener las máquinas listas para maniobrar inmediatamente. Además deberá:

a) Informar al capitán (véase el párrafo 24);

b) Apostar a los tripulantes necesarios para una vigilancia adecuada y al timonel y, en aguas de mucho tráfico, pasar inmediatamente a gobierno manual;

c) Exhibir las luces de navegación;

d) Tener en funcionamiento el radar y utilizarlo.

Es importante que el oficial de guardia conozca las características de maniobra de su buque, incluida la distancia de parada, y que no olvide que otros buques pueden tener características de maniobra diferentes.

Notificaciones al capitán

24. El oficial de guardia notificará en el acto al capitán lo que proceda, en cualquiera de las circunstancias siguientes:

a) Si hay visibilidad reducida o se teme que vaya a haberla;

b) Si las condiciones de tráfico o los movimentos de otros buques causan preocupación;

c) Si se experimenta dificultad en mantener la derrota;

d) Si, en el momento prefijado, no se avista tierra o una marca de navegación o no se obtienen ecos de sonda;

e) Si inesperadamente se avista tierra o una marca de navegación o se produce un cambio en los ecos de sonda;

f) Si se averían las máquinas, el aparato de gobierno o cualquier equipo esencial de navegación;

g) Si, con mar gruesa, el oficial teme que el buque sufra daños causados por los elementos;

h) Si el buque se enfrenta con un peligro cualquiera para la navegación, como hielos o derrelictos;

i) Si se ha producido cualquier otra emergencia o situación que le cause la menor duda.

Pese a la obligación de hacer llegar inmediatamente la necesaria notificación al capitán en cualquiera de las circunstancias citadas, el oficial de guardia no deberá vacilar en tomar en el acto las medidas oportunas para la seguridad del buque si el caso lo exige.

Navegación despues de tomar práctico

25. Si el oficial de guardia tiene la menor duda en cuanto a la actuación o a las intenciones del práctico, procurará obtener de éste la oportuna aclaración; si persisten sus dudas lo notificará inmediatamente al capitán y tomará las medidas que sean necesarias, antes de la llegada del capitán.

Personal de la guardia

26. El oficial de guardia dará al personal que haya, de realizar ésta todas las consignas y la información que convengan para garantizar una guardia segura, incluida una vigilancia adecuada.

Buque fondeado

27. Si el capitán lo considera necesario, cuando el buque esté fondeado se realizará una guardia continua de navegación. En todo caso, el oficial de guardia deberá:

a) Determinar la situación del buque y trazarla en la carta apropiada lo antes posible; cuando las circunstancias lo permitan, comprobar a intervalos suficientemente frecuentes, tomando demoras de marcas de navegación fijas o de objetos fácilmente identificables de la costa, si el buque sigue fondeado con seguridad;

b) Hacer que se mantenga una vigilancia eficaz;

c) Hacer que se efectúen periódicamente las rondas de inspección del buque;

d) Observar las condiciones meteorológicas y el estado de las mareas y de la mar;

e) Si el buque garrea, notificarlo al capitán y tomar todas las medidas necesarias;

f) Hacer que las máquinas principales y demás maquinaria estén listas para funcionar de acuerdo con las instrucciones del capitán;

g) Si la visibilidad disminuye, notificarlo al capitán y cumplir con las reglas pertinentes para prevenir los abordajes;

h) Hacer que el buque exhiba las luces y marcas apropiadas y emita las señales acústicas apropiadas en todos los momentos procedentes;

i) Tomar medidas para proteger el medio contra la contaminación que pueda originar el buque y dar cumplimiento a las reglas pertinentes que haya contra la contaminación.

RESOLUCIÓN 2. ORIENTATIÓN OPERACIONAL PARA LOS MAQUINISTAS NAVALES ENCARGADOS DE LAS GUARDIAS DE MÁQUINAS

La Conferencia,

Considerando la importancia que una guardia de máquinas segura y eficaz tiene para la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y para la prevención de la contaminación del medio marino,

Considerando los "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de máquinas", que son parte integrante del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,

Considerando la necesidad de establecer una orientación operacional para los oficiales encargados de las guardias de máquinas,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre una orientación operacional para los maquinistas navales encargados de las guardias de máquinas", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE UNA ORIENTACIÓN OPERACIONAL PARA LOS MAQUINISTAS NAVALES ENCARGADOS DE LAS GUARDIAS DE MÁQUINAS

Introducción

1. En la presente Recomendación se da una orientación operacional de aplicación general para maquinistas navales encargados de las guardias de máquinas:

a) En el curso de la navegación (Parte I);

b) En un fondeadero desabrigado (Parte II).

2. El maquinista naval jefe deberá complementar esta orientación según convenga.

3. Todo maquinista naval encargado de una guardia debe comprender que el cumplimiento eficaz de sus deberes es necesario en aras de la seguridad de la vida humana y de los

bienes en el mar y para evitar la contamición del medio marino. En la presente Recomendación se utiliza la palabra "guardia" para designar ya "el grupo de personas que integran la guardia", ya el "periodo de responsabilidad" durante el cual la presencia física de un maquinista naval en los espacios de máquinas puede ser o no ser necesaria.

4. Sin perjuicio de que puedan observarse otros además, en todos los buques se tendrán en cuenta los principios de orientación operacional expuestos a continuación.

Parte I. GUARDIAS DE MÁQUINAS EN EL CURSO DE LA NAVEGACIÓN

Generalidades

5. El maquinista naval encargado de la guardia es el representante del maquinista naval jefe y en todo momento su responsabilidad primordial es hacer que las máquinas de las que depende la segura operación del buque funcionen con seguridad y eficacia y sean debidamente mantenidas. En todo momento hará que se cumplan inmediatamente las órdenes del puente relativas a cambios de velocidad y de dirección de la marcha.

6. El maquinista naval encargado de la guardia hará que se mantengan las disposiciones establecidas para las guardias. Bajo su dirección general, los marineros de máquinas que formen parte de la guardia ayudarán a mantener el funcionamiento seguro y eficaz de la máquina propulsora y del equipo auxiliar.

7. El maquinista naval encargado de la guardia ejercerá sobre la instalación propulsora principal y los sistemas auxiliares una supervisión constante hasta que sea debidamente relevado. También hará que se efectúen adecuadas rondas de inspección en los espacios de máquinas y del aparato de gobierno con el fin de percibir defectos de funcionamiento o averías del equipo y de dar el oportuno parte acerca de los mismos, y de realizar o dirigir reajustes rutinarios, las operaciones de mantenimiento que hagan falta y cualesquiera otras tareas necesarias.

8. El maquinista naval encargado de la guardia dará instrucciones a todos los demás miembros de la guardia en el sentido de que le informen de cualquier situación potencialmente peligrosa que pueda perjudicar a las máquinas y comprometer la seguridad de la vida humana o la del buque.

9. El maquinista naval encargado de la guardia hará que la guardia de los espacios de máquinas sea supervisada y dispondrá lo necesario para contar con personal reemplazante dado que alguna de las personas de guardia sufra incapacitación. La guardia no dejará nunca desatendidos los espacios de máquinas al punto de que esto impida el accionamiento manual del equipo instalado en la cámara de máquinas o de los dispositivos reguladores que haya en la misma.

10. El maquinista naval encargado de la guardia tomará las medidas necesarias para contener los efectos de los daños resultantes de averías del equipo, o de incendio, inundación, roturas, abordaje, varada u otras causas.

11. El maquinista naval encargado de la guardia hará que todos los miembros de la guardia conozcan el número, el emplazamiento y los tipos de los equipos de lucha contra incendios y de los de control de averías, además del modo de utilizarlos y de las diversas precauciones de seguridad que en este sentido haya que tomar.

12. El maquinista naval encargado de la guardia deberá conocer los riesgos de lesiones que pueda haber para el personal en los espacios de máquinas y ser capaz de prestar primeros auxilios.

13. El maquinista naval encargado de la guardia seguirá siendo responsable de las operaciones de los espacios de máquinas aunque el maquinista naval jefe se halle presente en dichos espacios, en tanto el maquinista naval jefe no le informe concretamente que él ha asumido dicha responsabilidad y ello haya quedado bien entendido por ambos.

Cambio de la guardia

14. El maquinista naval encargado de la guardia no entregará la guardia al maquinista naval de relevo si tiene motivos para pensar que éste está evidentemente incapacitado para desempeñar con eficacia sus funciones, en cuyo caso dará parte al maquinista naval jefe. El maquinista naval que entre de guardia se cerciorará de que los miembros de la guardia a su mando están sin duda en perfecto estado para cumplir con eficacia sus deberes.

15. El maquinista naval entrante no se hará cargo de la guardia sin haber examinado el Diario de máquinas y comprobado que éste concuerda con sus propias observaciones.

16. Antes de hacerse cargo de la guardia, el maquinista naval entrante comprobará, como mínimo, los siguientes puntos:

a) Las órdenes permanentes y las consignas especiales del maquinista naval jefe relativas al funcionamiento de los sistemas y máquinas del buque;

b) Naturaleza de cualquier trabajo que se esté realizando en las máquinas y en los sistemas, personal que interviene en él y riesgos que pueda entrañar;

c) Nivel y, cuando proceda, estado del agua o de los residuos que haya en sentinas y en los tanques de lastre, decantación, reserva, agua dulce y aguas sucias, y las prescripciones especiales aplicables a la utilización o eliminación del contenido de esos tanques o sentinas;

d) Estado y nivel del combustible en los tanques de reserva, tanque de sedimentación, tanque de servicio diario y en las instalaciones de almacenamiento del combustible;

e) Prescripciones especiales relativas a la eliminación de aguas de los sistemas sanitarios;

f) Estado y modalidad operacional de los distintos sistemas principales y auxiliares;

g) Cuando proceda, estado del equipo de la consola de vigilancia y control, determinando qué equipo está siendo accionado manualmente;

h) Cuando proceda, estado y modalidad operacional de los dispositivos de control automático de las calderas, tales como los sistemas de control de fallos del quemador, de límites, de combustión, de suministro de combustible, y otro equipo relacionado con el funcionamiento de las calderas de vapor;

i) Situaciones potencialmente desfavorables originadas por mal tiempo, hielos o aguas contaminadas o poco profundas;

j) Modalidades operacionales especiales impuestas por fallos del equipo o por condiciones desfavorables para el buque;

k) Informes de los marineros de máquinas relativos a las tareas que tengan asignadas;

l) Disponibilidad de los dispositivos de lucha contra incendios.

Verificación periódica de las máquinas

17. El maquinista naval encargado de la guardia es responsable de la inspección periódica de las máquinas que tenga a su cargo. En dicha inspección se comprobará que:

a) Las máquinas principal y auxiliares y los sistemas de control, cuadros indicadores y sistemas de comunicación funcionan satisfactoriamente;

b) El aparato de gobiemno y todos los mecanismos relacionados con el mismo funcionan satisfactoriamente;

c) Se mantiene a nivel adecuado el agua del equipo de calderas y termocambiador;

d) Los escapes de las máguinas o calderas muestran buenas características de combustión y que en los casos en que procedía se ha realizado el soplado de hollín;

e) Es satisfactorio el estado de las sentinas en cuanto a nivel del agua y a contaminación de ésta;

f) Las diversas tuberías, comprendidas las de los sistemas de control y de máquinas, no tienen fugas, funcionan correctamente y son objeto de un mantenimiento adecuado, y que se presta atención especial a las tuberías de aceite a presión.

Diario de máquinas

18. Antes de dar fin a su servicio de guardia, el maquinista naval encargado de ella hará que todos los sucesos relacionados con las máquinas principal y auxiliares acaecidos durante la guardia queden adecuadamente registrados.

Mantenimiento preventivo y reparaciones

19. El maquinista naval encargado de la guardia cooperará con el oficial encargado del mantenimiento en todas las operaciones de mantenimento preventivo, de control de averías o de reparaciones. Sin perjuicio de que puedan añadirse otras además, las actividades a las que se extenderá esa cooperación son las siguientes:

a) Aislar y cortocircuitar las máquinas en las que se haya de trabajar;

b) Regular el resto de la instalación para que funcione adecuadamente y sin riesgos durante el periodo de mantenimiento;

c) Anotar en el Diario de máquinas o en cualquier otro documento apropiado cuál es el equipo en el que se ha trabajado y qué personal intervino, qué medidas de seguridad se han tomado y por quién han sido tomadas, tanto con objeto de enterar a los maquinistas navales entrantes como a efectos de registro;

d) Comprobar y poner en servicio, cuando proceda, la maquinaria o el equipo reparados.

20. El maquinista naval encargado de la guardia hará que los marineros de máquinas que realicen tareas de mantenimiento estén disponibles para ayudar en el accionamiento manual de las máquinas en caso de fallo del equipo automático.

Notificación al puente

21. El maquinista naval encargado de la guardia tendrá presente que todo cambio de velocidad originado por mal funcionamento de las máquinas o pérdida de gobierno puede menoscabar la seguridad del buque o poner en peligro las vidas humanas en el mar. Se notificará inmediatamente al puente, en caso de incendio, qué medidas están a punto de tomarse en los espacios de máquinas que puedan originar una reducción en la velocidad del buque, todo fallo en el aparato de gobierno, paro en el sistema propulsor del buque o anomalía en la generación de energía eléctrica que vayan a producirse con carácter inminente, o amenazas a la seguridad. Siempre que sea posible se dará el oportuno parte antes de efectuar cambios, de manera que el puente pueda, en el máximo tiempo disponible, tomar todas las medidas posibles para evitar la eventualidad de un siniestro marítimo.

Navegación en aguas de tráfico intenso

22. El maquinista naval encargado de la guardia hará que todas las máquinas que intervengan en la maniobra del buque puedan ponerse inmediatamente en la modalidad operacional de accionamiento manual cuando se le notifique que el buque está en aguas de tráfico intenso. Además, el maquinista naval hará que se cuente con suficiente reserva de energía para el gobierno y otras necesidades de la maniobra. El aparato de gobierno de emergencia y demás equipo auxiliar estarán listos para funcionar inmediatamente.

Navegación con visibilidad reducida

23. El maquinista naval encargado de la guardia garantizará que haya una presión constante de aire o vapor para emitir señales acústicas de niebla. Estará listo para poder cumplir cualquier orden procedente del puente y garantizará, además, la disponibilidad inmediata de las máquinas auxiliares que se utilicen para maniobrar.

Notificaciones al maquinista naval jefe

24. El maquinista naval encargado de la guardia notificará en el acto al maquinista naval jefe lo que proceda, en las circunstancias siguientes:

a) Cuando en la máquina se produzca alguna avería o defectos de funcionamiento que a juicio suyo puedan menoscabar la seguridad en las operaciones del buque;

b) Cuando se produzcan defectos de funcionamiento que a juicio suyo puedan originar averías o fallos en la máquina propulsora, en la auxiliar o en los sistemas de control y de gobierno;

c) En emergencias o situaciones en que dude acerca de la decisión o las medidas que convenga tomar.

25. No obstante la obligación de dar parte al maquinista naval jefe en los casos citados, el maquinista naval encargado de la guardia no vacilará en tomar en el acto las medidas que las circunstancias exijan en relación con la seguridad del buque, de sus máquinas y de su tripulación.

Personal de la guardia

26. El maquinista naval encargado de la guardia dará al personal que haya de realizar ésta todas las consignas y la información que convengan para garantizar una guardia segura. Los cuidados rutinarios que se dispensen a las máquinas de modo incidental como parte de la realización de una guardia segura se considerarán integrados en el régimen normal de la guardia. Las operaciones detalladas de mantenimiento que obliguen a efectuar alguna reparación en el equipo eléctrico, mecánico, hidráulico, neumático y electrónico de todo el buque se realizarán con conocimiento del maquinista naval encargado de la guardia y del maquinista naval jefe. Se llevará un registro de todas estas reparaciones.

Parte II. GUARDIA DE MÁQUINAS EN UN FONDEADERO DESABRIGADO

Cuando el buque esté fondeado en una rada abierta o se halle en cualquier otra situación equiparable a la de estar "en la mar", el maquinista naval encargado de la guardia hará que:

a) Se mantenga una guardia eficaz;

b) Se efectúen inspecciones periódicas de todas las máquinas en funcionamiento y de reserva;

c) Las máquinas principal y auxiliares estén listas para funcionar de acuerdo con las órdenes recibidas del puente;

d) Se toman medidas para proteger el medio marino de la contaminación que pueda originar el buque y se dé cumplimiento a las reglas pertinentes que haya contra la contaminación;

e) Todos los sistemas de control de averías y de lucha contra incendios estén listos para ser utilizados.

RESOLUCIÓN 3. PRINCIPIOS Y ORIENTACIÓN OPERACIONAL PARA LOS OFICIALES DE PUENTE ENCARGADOS DE LAS GUARDIAS EN PUERTO

La Conferencia,

Considerando la importancia que el mantenimiento en puerto de una guardia segura y eficaz tiene para la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y para la prevención de la contaminación del medio marino,

Considerando los "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación", que son parte integrante del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,

Considerando la necesidad de establecer principios y orientación operacional para los oficiales de puente encargados de las guardias en puerto,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre principios y orientación operacional para los oficiales de puente encargados de las guardias en puerto", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE PRINCIPIOS Y ORIENTACIÓN OPERACIONAL PARA LOS OFICIALES DE PUENTE ENCARGADOS DE LAS GUARDIAS EN PUERTO

Introducción

1. La presente Recomendación es aplicable a todo buque que en circunstancias normales esté atracado o fondeado de modo seguro en puerto. Respecto de los buques que están en un fondeadero expuesto habrá que remitirse a las precauciones adicionales que aparecen en la Regla II/1, "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación" del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y en la "Recomendación sobre orientación operacional para los oficiales encargados de las guardias de navegación", aprobados por la Conferencia. Para buques o cargamentos de tipo especial podrán necesitarse medidas especiales.

2. Los propietarios de buques, armadores, capitanes y oficiales de guardia tendrán en cuenta los siguientes principios y directrices.

Organización de la guardia

3. Las disposiciones tomadas para la realización de la guardia con el buque surto en puerto tendrán por objeto:

a) Garantizar la seguridad de la vida humana, del buque, de la carga y de las instalaciones portuarias;

b) Observar lo dispuesto en las reglamentaciones internacionales, nacionales y locales;

c) Mantener el orden y las actividades normales de a bordo.

4. El capitán del buque decidirá la composición y la duración de la guardia, habida cuenta de las condiciones de fondeo, el tipo del buque y la índole de los deberes previstos.

5. De la guardia se encargará un oficial de puente competente, salvo en buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas que no transporten mercancías peligrosas, en los cuales el capitán podrá nombrar a quienquiera que tenga la competencia apropiada para realizar la guardia en puerto.

6. El equipo necesario estará dispuesto de modo que contribuya a la realización de una guardia eficaz.

Cambio de guardia

7. El oficial de guardia no hará entrega de la misma al oficial que haya de relevarle si tiene motivos para sospechar que éste está evidentemente incapacitado para cumplir eficazmente sus deberes, en cuyo caso informará de ello al capitán.

8. El oficial de relevo será informado por el oficial saliente de los puntos siguientes:

a) Profundidad del atracadero, calado del buque, sondas y horas de pleamar y bajamar; sujeción de amarras, disposición de las anclas y largo de cadena que se haya filado, y otras características de fondeo importantes para la seguridad del buque; estado de las máquinas principales y disponibilidad de las mismas en caso de emergencia;

b) Trabajo que haya de realizarse a bordo; naturaleza, cantidad y disposición de la carga embarcada, o bien de la carga o de los residuos que queden a bordo después de descargar;

c) Nivel de agua en las sentinas y en los tanques de lastre;
d) Señales o luces que se exhiben;
e) Número de tripulantes que deben permanecer a bordo y presencia de cualesquiera otras personas;
f) Estado de los dispositivos contraincendios;
g) Cualquier reglamentación portuaria de carácter especial;
h) Ordenes permanentes y consignas especiales del capitán;
i) Líneas de comunicación disponibles entre el buque y el personal del muelle o las autoridades portuarias en caso de emergencia o de que se necesite ayuda;
j) Cualquier otra circunstancia pertinente para la seguridad del buque y la protección del medio contra la contaminación.

9. El oficial de relevo se cerciorará de que:

a) La sujeción de las amarras o de la cadena del ancla es adecuada;
b) Han sido izadas a la altura debida y se exhiben correctamente las señales o luces reglamentarias;
c) Se están observando las medidas reglamentarias de seguridad y de prevención de incendios;
d) Conoce la naturaleza de cualesquiera mercancías de las que se deriven riesgos o que en sí sean peligrosas, que se estén cargando o descargando, y las medidas aplicables en caso de derrame o de incendio;
e) Ninguna condición o circunstancia externa pone en peligro el buque y que éste no constituye ningún peligro para los demás.

10. Si a la hora del cambio de la guardia está en curso una operación importante, ésta será concluida por el oficial saliente a menos que el capitán ordene otra cosa.

Realización de la guardia

11. Incumbirá al oficial de guardia:

a) Hacer rondas periódicas para inspeccionar el buque;
b) Comprobar de modo particular:
   i) El estado y la sujeción de la plancha de embarco, y de la cadena del ancla o de las amarras, especialmente al repuntar la marea o en los fondeaderos en que sea grande la diferencia entre la pleamar y la bajamar, y en caso necesario tomar medidas para garantizar que el equipo citado está en condiciones normales de trabajo;
   ii) El calado, la sonda bajo quilla y el estado del buque para evitar escoras o asientos peligrosos durante las operaciones de manipulación de la carga o de lastrado;
   iii) El estado del tiempo y de la mar;
   iv) El cumplimiento de todas las reglamentaciones relativas a medidas de seguridad y prevención de incendios;
   v) El nivel de agua en sentinas y tanques;
   vi) La presencia de todas las personas que haya a bordo y los lugares en que se encuentren, especialmente las que estén en espacios muy apartados o cerrados;
   vii) La exhibición de señales o luces;
c) Con mal tiempo, o cuando se reciba aviso de temporal, tomar las medidas necesarias para proteger el buque, el personal y la carga;
d) Tomar toda posible precaución para evitar la contaminación del medio que pueda ocasionar su propio buque;

e) Dar la alarma, informar al capitán y tomar todas las medidas posibles para evitar daños al buque, cuando una situación de emergencia amenace la seguridad de éste y, en caso necesario, pedir ayuda a las autoridades de tierra o a los buques que se hallen cerca;

f) Conocer las condiciones de estabilidad del buque de modo que, en caso de incendio, se pueda indicar a los servicios contraincendios de tierra las cantidades aproximadas de agua que cabe bombear a bordo sin peligro para el buque;

g) Ofrecer auxilio a los buques o personas que se hallen en peligro;

h) Tomar las precauciones necesarias para evitar accidentes o daños cuando se hayan de poner las hélices en marcha;

i) Anotar en el diario apropiado todos los sucesos importantes que afecten al buque.

RESOLUCIÓN 4. PRINCIPIOS Y ORIENTACIÓN OPERACIONAL PARA LOS MAQUINISTAS NAVALES ENCARGADOS DE LA GUARDIAS DE MÁQUINAS EN PUERTO

La Conferencia,

Considerando la importancia que el mantener una guardia de máquinas segura y eficaz tiene para la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y para la prevención de la contaminación del medio marino,

Considerando los "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de máquinas" cuyo texto figura en el Anexo del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,

Considerando la necesidad de establecer principios y directrices para los maquinistas navales encargados de las guardias de máquinas en puerto,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre principios y orientación operacional para los maquinistas navales encargados de las guardias de máquinas en puerto", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE PRINCIPIOS Y ORIENTACIÓN OPERACIONAL PARA LOS MAQUINISTAS NAVAL ENCARGADOS DE LAS GUARDIAS DE MÁQUINAS EN PUERTO

Introducción

1. La presente Recomendación es aplicable a los buques en servicio que estén atracados o fondeados de modo seguro en puerto y se refiere a las prescripciones que han de observar los maquinistas navales encargados de las guardias durante esos periodos. Para tipos especiales de sistemas de propulsión o de equipo auxiliar o para buques que transporten sustancias peligrosas, en potencia o en sí, tóxicas o muy inflamables u otros tipos especiales de carga podrán necesitarse prescripciones particulares.

Organización de la guardia

2. El maquinista naval jefe de todo buque está obligado a garantizar, consultando con el capitán, que se tomen las disposiciones adecuadas para realizar una guardia de máquinas se-

gura mientras el buque esté en puerto. Para decidir la composición de la guardia de máquinas, en la cual podrán figurar los marineros de máquinas que convenga, se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes puntos:

a) Tipo del buque;

b) Tipo y estado de las máquinas;

c) Modalidades operacionales especiales impuestas por el tiempo, hielos, aguas contaminadas o poco profundas, situaciones de emergencia, contención de averías y lucha contra la contaminación;

d) Competencia y experiencia de los marineros que formen parte de la guardia;

e) Seguridad de la vida humana, del buque, de la carga y del puerto, y protección del medio ambiente;

f) Cumplimiento de los reglamentos internacionales, nacionales y locales;

g) Mantenimiento del orden en las actividades normales del buque.

3. Bajo la dirección del maquinista naval jefe, el maquinista naval encargado de la guardia es responsable de la inspección y la comprobación, según sea necesario, de las máquinas y el equipo que estén a su cargo.

4. *a*) En todos los buques con potencia propulsora igual o superior a 3.000 kW habrá siempre un maquinista naval encargado de la guardia.

b) En los buques con potencia propulsora de 1.500 a 3.000 kW se podrá, a discreción del capitán y consultando con el maquinista naval jefe, prescindir de que haya un maquinista naval encargado de la guardia a condición de que haya un oficial de puente encargado del buque y de que el buque no transporte carga potencialmente peligrosa a granel.

c) En los buques con potencia propulsora inferior a 1.500 kW se podrá prescindir de que haya un maquinista naval encargado de la guardia a condición de que el buque no transporte carga potencialmente peligrosa a granel.

5. La composición de la guardia será adecuada en todo momento para garantizar que todas las máquinas vinculadas a las operaciones de carga, la seguridad del buque, del puerto y del medio ambiente de éste funcionan de modo seguro.

6. Mientras esté encargado de una guardia no se asignará al maquinista naval ninguna otra tarea o función cuyo desempeño pueda entorpecer sus deberes de supervisión de las instalaciones de máquinas del buque.

Cambio de la guardia

7. El maquinista naval encargado de la guardia no entregará la guardia al maquinista naval de relevo si tiene el menor motivo para pensar que éste está evidentemente incapacitado para desempeñar con eficacia sus funciones, en cuyo caso dará parte al maquinista naval jefe. El maquinista naval que entre de guardia comprobará que los miembros de la guardia a su mando están evidentemente en perfecto estado para cumplir con eficacia sus deberes.

8. Antes de hacerse cargo de la guardia, el maquinista naval entrante será informado por el maquinista naval encargado de la guardia de los puntos siguientes:

a) Las órdenes permanentes del día y cualesquiera órdenes especiales relativas a operaciones del buque, actividades de mantenimiento y reparaciones de las máquinas y equipo de control del buque;

b) Naturaleza de cualquier trabajo que se esté realizando en las máquinas y en los sistemas de a bordo, personal que interviene en él y riesgos que pueda entrañar;

c) Nivel y, cuando proceda, estado del agua o de los residuos que haya en sentinas y en los tanques de lastre, decantación, aguas sucias, reserva, y agua dulce y las prescripciones especiales aplicables a la utilización o eliminación del contenido de esos tanques o sentinas;

d) Cualquier prescripción especial relativa a la eliminación de aguas de los sistemas sanitarios;

e) Estado e inmediata disponibilidad del equipo portátil de extinción de incendios, de las instalaciones fijas contraincendios y de los sistemas detectores de incendios;

f) Personal de reparaciones autorizado que se encuentre a bordo realizando trabajos en las máquinas; lugares donde dicho personal esté trabajando y funciones de reparación que tengan encomendadas;

g) Cualquier reglamentación portuaria relativa a efluentes de los buques, prescripciones sobre lucha contra incendios y alistamiento del buque, especialmente cuando se prevean condiciones de mal tiempo;

h) Líneas de comunicación disponibles entre el buque y el personal de tierra, incluidas las autoridades portuarias, en caso de emergencia o de que se necesite ayuda;

i) Cualquier otra circunstancia pertinente para la seguridad del buque, la tripulación, la carga y la protección del medio contra la contaminación;

j) Procedimientos para notificar a las autoridades competentes toda contaminación del ambiente que resulte de los trabajos en las máquinas.

9. Antes de hacerse cargo de la guardia, el oficial de máquinas entrante deberá:

a) Cerciorarse de que conoce perfectamente todas las órdenes permanentes y especiales relativas a las operaciones, funciones de mantenimiento y reparaciones de las máquinas y del equipo de control del buque;

b) Conocer las fuentes existentes o posibles de suministro y distribución de energía, calor y luz;

c) Saber qué provisiones de combustible, lubricantes y agua hay a bordo y estado en que se hallan esas provisiones;

d) Conocer el sistema de lastrado del buque y sus medios de control;

e) Comprobar que hay a bordo los marineros de máquinas que convenga y cerciorarse de que estén físicamente capaces de cumplir con eficacia sus deberes;

f) Estar al corriente de las actividades relativas a la carga, de la situación en que se encuentran las funciones de mantenimiento y reparación y a las demás operaciones que afecten a la guardia;

g) Estar al corriente de las máquinas auxiliares que estén utilizándose para los servicios en los alojamientos de los pasajeros o de la tripulación, para las operaciones de carga, para el suministro y tratamiento de agua y para los sistemas de exhaustación;

h) Estar al corriente de las prescripciones portuarias para evitar la contaminación y de que funciona adecuadamente el equipo de a bordo para cumplir esas prescripciones;

i) Estar al corriente de todas las reglamentaciones relativas a precauciones de seguridad y protección contra incendios, y de los medios de comunicación con los servicios de lucha contra incendios de tierra;

j) Conocer todos los sistemas de detección y alarma de a bordo y las medidas que procede tomar si dichos sistemas son activados;

k) Conocer bien todos los sistemas de detección, alarma y extinción de incendios disponibles a bordo y funcionamiento de éstos, los métodos de contención de incendios, los tipos de equipo extintor portátil que haya a bordo y utilización de éstos con la máxima eficacia;

l) Conocer el emplazamiento y modo de utilizar el equipo destinado a proteger a las personas en un ambiente peligroso en potencia o tóxico;

m) Comprobar la disponibilidad inmediata del material necesario para prestar primeros auxilios en casos de emergencia, especialmente el que se precisa para el tratamiento de quemaduras y escaldaduras;

n) Estar al corriente de todos los medios de comunicación de a bordo y de las comunicaciones entre el buque y las autoridades competentes de tierra;

o) Estar en disposición de tener el buque y sus máquinas, en la medida de lo posible, listos para actuación inmediata o para una emergencia, según proceda.

Realización de la guardia

10. El maquinista naval encargado de la guardia prestará especial atención a los siguientes puntos:

a) El cumplimiento de todas las órdenes, procedimientos operacionales especiales y reglamentaciones relativas a situaciones potencialmente peligrosas y a la prevención de las mismas en todos los espacios a su cargo;

b) Los sistemas de instrumentación y control, vigilancia de todo suministro de energía, componente y sistema que esté funcionando;

c) Las técnicas, métodos y procedimientos necesarios para evitar toda contravención de las reglamentaciones anticontaminación establecidas por las autoridades locales;

d) El estado de las sentinas.

11. Incumbirá al maquinista naval encargado de la guardia:

a) En emergencias, dar la alarma cuando, a su juicio, lo exija la situación y tomar todas las medidas posibles para evitar daños al buque, a la carga y a las personas que haya a bordo;

b) Estar al corriente de lo que precisará el oficial de carga en cuanto al equipo necesario para el embarque o desembarque de la carga y a otras necesidades relativas al lastre y demás sistemas de control de la estabilidad del buque;

c) Realizar frecuentes rondas de inspección para localizar posibles defectos de funcionamiento o fallos del equipo y tomar inmediatamente medidas de reparación para salvaguardar la seguridad del buque, de las operaciones relativas a la carga, del puerto y del medio ambiente de éste;

d) Hacer que se tomen las precauciones necesarias, dentro de su responsabilidad, para evitar accidentes o daños a los diversos sistemas eléctricos, hidráulicos, neumáticos y mecánicos del buque;

e) Hacer que se anoten debidamente todos los sucesos importantes relativos al funcionamiento, reajuste o reparación de las máquinas del buque.

RESOLUCIÓN 5. DIRECTRICES FUNDAMENTALES Y ORIENTACIÓN OPERACIONAL RELATIVAS A UN SERVICIO DE ESCUCHA RADIOELÉCTRICA DE SEGURIDAD Y AL MANTENIMIENTO DEL EQUIPO, DESTINADAS A OFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS

La Conferencia,

Considerando la importancia que para la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar tiene realizar con eficacia un servicio de escucha radioeléctrica de seguridad y el mantenimiento del equipo,

Considerando lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de telecomunicaciones y en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar,

Considerando la necesidad de establecer directrices fundamentales y orientación operacional acerca de estas materias para los oficiales radiotelegrafistas,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre directrices fundamentales y orientación operacional relativas a un servicio de escucha radioeléctrica de seguridad y al mantenimiento del equipo, destinadas a oficiales radiotelegrafistas", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE DIRECTRICES FUNDAMENTALES Y ORIENTACIÓN OPERACIONAL RELATIVAS A UN SERVICIO DE ESCUCHA RADIOELÉCTRICA DE SEGURIDAD Y AL MANTENIMIENTO DEL EQUIPO, DESTINADAS A OFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS

Introducción

1. Los Gobiernos señalarán a la atención de los propietarios de buques, armadores, capitanes y personal encargado del servicio de escucha radioeléctrica las directrices y la orientación operacional siguientes, que deberán observarse para garantizar un adecuado servicio de escucha radioeléctrica de seguridad mientras el buque esté en la mar.

2. En la observancia de las directrices formuladas en la presente Recomendación habrá que dar cumplimiento a lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de telecomunicaciones*, en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar** y en otros acuerdos internacionales que tengan pertinencia.

3. Ninguna de las disposiciones de la presente Recomendación viene a enmendar o modificar en modo alguno nada de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones o en el Convenio de Seguridad y, en caso de conflicto, tendrán precedencia los Reglamentos de Radiocomunicaciones y el Convenio de Seguridad.

4. La presente Recomendación tampoco está destinada a impedir en modo alguno el futuro desarrollo del sistema de seguridad marítima.

A. *Directrices fundamentales que procede observar*

5. El capitán de todo buque exigirá:

a) Que se mantenga la escucha radioeléctrica de conformidad con las disposiciones pertinentes de los Reglamentos de Radiocomunicaciones y del Convenio de Seguridad;

b) Que el equipo sea mantenido en perfectas condiciones de funcionamiento.

6. Sin perjuicio de que puedan observarse otras además, en todos los buques se tendrán en cuenta las siguientes directrices fundamentales:

a) El oficial radiotelegrafista mantendrá una escucha continua en la frecuencia de socorro de 500 kHz, durante su periodo de escucha, utilizando auriculares o altavoz y, en otros momentos, con el autoalarma radiotelegráfico;

b) También se mantendrá la escucha en otras frecuencias de socorro, según se prescriba en acuerdos internacionales;

c) El servicio radioeléctrico de seguridad debe ser provisto para el buque propio y para los demás;

d) El equipo de radiocomunicaciones obligatorio será mantenido de manera que esté en todo momento en perfectas condiciones de funcionamiento;

e) Cuando al oficial radiotelegrafista le esté permitido interrumpir la escucha para cumplir otros deberes de conformidad con el Convenio de Seguridad, atender el tráfico en una fre-

* En adelante llamados Reglamentos de Radiocomunicaciones.

** En adelante llamado Convenio de Seguridad.

cuencia distinta o cumplir otros deberes esenciales relacionados con el servicio radioeléctrico, se utilizará el autoalarma radiotelegráfico si no es posible la escucha con los otros medios de recepción; no obstante, durante los periodos de silencio se mantendrá la escucha auditiva, tal como se dispone en el apartado *h*);

f) Mientras se esté en la mar y el oficial radiotelegrafista no esté de guardia, el transmisor radiotelegráfico de reserva y el receptor de reserva estarán sintonizados en la frecuencia de 500 kHz;

g) Mientras se esté en la mar, se comprobará el funcionamiento del autoalarma radiotelegráfico cada vez que sea conectado o desconectado; si se comprueba que no funciona eficazmente, se informará inmediatamente al capitán o al oficial encargado de la guardia de navegación;

h) Se tomarán medidas para que, en los periodos de silencio que se producen durante las horas del servicio de escucha radioeléctrica, sea posible escuchar en la frecuencia de 500 kHz a fin de garantizar la recepción de transmisiones de socorro y de urgencia, lo que cabe hacer explorando la banda de 495 a 505 kHz;

i) La situación del buque, determinada y periódicamente actualizada, podrá ser conocida en el acto y, si lo ordena el capitán, quedará exhibida en un lugar bien visible del puesto de servicio; cuando proceda se hará que este dato figure en los dispositivos automáticos de alerta para situaciones de emergencia;

j) Se mantendrá una lista de los buques (nombres, distintivos de llamada y situación, si se conocen) que se encuentren en las proximidades;

k) Los mensajes de socorro, urgencia y seguridad que se reciban serán remitidos en el acto al oficial encargado de la guardia de navegación;

l) Los mensajes meteorológicos y los radioavisos náuticos que se reciban como información regular para la zona que el buque esté cruzando y, si lo pide el capitán, para otras zonas, serán remitidos en el acto al oficial encargado de la guardia de navegación;

m) Los buques que participen en un sistema de notificación de la situación enviarán los mensajes que en este sentido sean necesarios, previa autorización del capitán;

n) Las horas de escucha adicionales no establecidas por los Reglamentos de Radiocomunicaciones se fijarán de modo que, en la medida de lo posible, comprendan la transmisión de listas de llamadas, pronósticos del tiempo, radioavisos náuticos, observaciones meteorológicas (en el caso de los buques que realicen voluntariamente este servicio) y los periodos más favorables para la propagación de ondas decamétricas;

o) El servicio de escucha radiotelefónica será mantenido de conformidad con el Convenio de Seguridad;

p) Siempre que sea posible se identificarán, registrarán y señalarán a la atención de la Administración, acompañando el pertinente extracto del registro radioeléctrico en cumplimiento de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones, las transmisiones no autorizadas, especialmente las efectuadas durante los periodos de silencio o durante las transmisiones de socorro, y todo incidente originario de interferencia perjudicial;

q) Se organizarán los deberes relacionados con el servicio radioeléctrico de modo que la eficiencia del radiotelegrafista no disminuya por la fatiga y que al entrar de servicio haya tenido descanso y esté por lo demás en perfectas condiciones para desempeñarlo;

r) Se tomarán precauciones para que el oído del radiotelegrafista de guardia no sufra daños por exposición a ruidos exteriores excesivos del buque. Cuando no quepa evitar la exposición a tales ruidos se llevarán protectores de oídos.

B. *Orientación operacional relativa a un servicio de escucha radioeléctrica de seguridad y al mantenimiento del equipo*

Generalidades

7. Antes de comenzar un viaje, el oficial radiotelegrafista encargado del servicio comprobará que:

a) Está en perfectas condiciones de funcionamiento todo el equipo radioeléctrico del que ha de responder el oficial radiotelegrafista y que los acumuladores están suficientemente cargados;

b) Están disponibles todos los documentos y los suplementos de éstos prescritos por acuerdos internacionales, los avisos a las estaciones radiotelegráficas de buque y los demás documentos exigidos por la Administración rectora y que el capitán ha sido informado de cualesquiera anomalías que pueda haber;

c) El reloj del cuarto de radiotelegrafía funciona con exactitud;

d) Las antenas están correctamente orientadas, no tienen deterioros y han sido conectadas como es debido.

8. El oficial radiotelegrafista hará que todos los documentos pertinentes sean corregidos y modificados de conformidad con los más recientes suplementos.

9. El oficial radiotelegrafista que se incorpore por primera vez a un buque se cerciorará de que todos los manuales técnicos, las piezas de respeto, los instrumentos de prueba y las herramientas correspondientes al equipo de radiocomunicaciones y, a discreción del capitán, los correspondientes al equipo de radionavegación, se encuentran a bordo. Toda anomalía que pueda haber será notificada al capitán.

Deberes relacionados con el servicio de escucha

10. *Radiotelegrafía. a*) Inmediatamente antes de salir de un puerto, cuando sea posible, el oficial radiotelegrafista actualizará los mensajes meteorológicos y los radioavisos náuticos que se reciban como información regular para la zona que el buque vaya a cruzar, y para otras zonas si así lo pide el capitán, al que remitirá esos mensajes.

b) Al salir de un puerto y abrir la estación, el oficial radiotelegrafista deberá:

i) Escuchar en la frecuencia de socorro de 500 kHz para determinar si existe alguna situación de peligro;

ii) Enviar el TR (nombre, situación y destino del buque, etc.) a la estación costera local y a otras estaciones costeras apropiadas de las que quepa esperar tráfico;

iii) Copiar los pronósticos del tiempo y los radioavisos náuticos emitidos en las primeras transmisiones pertinentes.

c) Una vez abierta la estación, el oficial radiotelegrafista deberá:

i) Hacer posible la verificación de los cronómetros retransmitiendo las señales horarias al cuarto de derrota por lo menos una vez al día;

ii) Verificar la exactitud del reloj del cuarto de radiotelegrafía por lo menos una vez al día cotejándolo con las señales horarias patrón;

iii) En buques seleccionados, esforzarse por dar curso, a través de las estaciones costeras pertinentes, al mayor número posible de mensajes OBS (partes meteorológicos) durante las horas de escucha;

iv) Al entrar en la zona de servicio de una estación costera de ondas hectométricas o en la de alguna otra estación costera de la que quepa esperar tráfico, enviarles un TR; cuando el buque salga de esa zona de servicio, la estación costera de que se trate será informada de ello;

v) En la medida de lo posible, escuchar las listas de llamadas transmitidas por las estaciones costeras de las que quepa esperar tráfico; cuando oiga el distintivo de llamada de su buque responderá lo antes posible.

d) Al cerrar la estación una vez en puerto, el oficial radiotelegrafista deberá:

i) Informar a la estación costera local y a las demás estaciones costeras con las que haya mantenido contacto de que el buque ha llegado y de que cierra la estación;

ii) Asegurarse de que las antenas están puestas a tierra;

iii) Comprobar que los acumuladores están suficientemente cargados.

11. *Radiotelefonía. a*) Siempre que se mantenga la escucha radioeléctrica en el cuarto de radiotelegrafía sintonizando en 2.182 kHz, se vigilará esta frecuencia por si hay mensajea de socorro, urgencia o seguridad.

b) Cuando se capten mensajes de esta clase se seguirá el procedimiento detallado en los apartados pertinentes de los párrafos 12, 13 y 14.

c) Se anotarán en el registro radioeléctrico las horas de apertura y cierre de todo servicio de escucha en la frecuencia de 2.182 kHz y pormenores del tráfico de socorro, urgencia y seguridad que haya habido, si no se trata de repeticiones de los mensajes ya escuchados en la banda de 500 kHz.

Medidas que procede tomar en casos de socorro, urgencia y seguridad

12. *Socorro.* La llamada de socoro tendrá prelación absoluta respecto de todas las demás transmisiones. Cuantas estaciones la oigan interrumpirán inmediatamente cualquier transmisión que pueda perturbar el tráfico de socorro.

a) En los casos en que el buque propio se halle en peligro, el oficial radiotelegrafista deberá:

i) Obtener del puente la situación real o estimada del buque o, si no se dispone de tal situación, utilizar la última conocida o la marcación verdadera y la distancia a una posición geográfica determinada; si se utiliza la última situación conocida, habrá que dar también la hora de esa situación en GMT;

ii) Normalmente transmitir en la frecuencia de 500 kHz utilizando el procedimiento radiotelegráfico de socorro de conformidad con lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones; la llamada y el mensaje de socorro sólo podrá transmitirse con autorización del capitán o de la persona que responda del buque; si es necesario cabrá utilizar frecuencias internacionales de socorro distintas (u otras frecuencias), adecuadas, de conformidad con los Reglamentos de Radiocomunicaciones;

iii) Repetir a intervalos, especialmente durante los periodos de silencio, el mensaje de socorro, precedido de la señal de alarma, si es necesario, y de la llamada de socorro, hasta recibir respuesta;

iv) Si no se recibe respuesta a un mensaje de socorro transmitido en la frecuencia de socorro, repetir el mensaje en cualquier otra frecuencia disponible en la que sea posible llamar la atención;

v) Utilizar cualquier otro medio que permita llamar la atención;

vi) Remitir en el acto al capitán todas las comunicaciones de socorro que reciba;

vii) Si el buque ha de ser abandonado antes de haber sido localizado por otros buques, dejar dispuestos los aparatos radioeléctricos, siempre que se considere necesario y las circunstancias lo permitan, en posición de emisión continua.

b) En los casos en que se hallen en peligro otros buques, el oficial radiotelegrafista deberá:

i) Copiar el mensaje y remitirlo al puente;

ii) Al mismo tiempo asegurarse, si le es posible, de que se obtiene una marcación radiogoniométrica; si la marcación es relativa, tomar también nota del rumbo del buque;

iii) Si no le cabe duda de que su buque está en las proximidades del siniestro, acusar recibo inmediatamente; en zonas en las que puedan establecerse comunicaciones seguras con

estaciones costeras, diferir durante un breve intervalo su acuse de recibo a fin de que una estación costera pueda transmitir el suyo;

iv) Si no le cabe duda de que su buque no está en las proximidades del siniestro, dejar que transcurra un breve intervalo antes de acusar recibo del mensaje a fin de que las estaciones más próximas puedan acusarlo sin interferencia alguna;

v) No acusar recibo:

1) Cuando su buque esté muy alejado del siniestro y no se halle en condiciones de prestar auxilio, salvo si ha oído un mensaje de socorro del que no se haya acusado recibo;

2) De un mensaje de socorro transmitido por una estación costera hasta que el capitán haya confirmado que el buque está en condiciones de prestar auxilio;

vi) En el caso indicado en el apartado v) 1), y cuando:

1) Se haya determinado que un buque en peligro no está en condiciones de transmitir un mensaje de socorro, o

2) El capitán considere que se necesitan más auxilios, o

3) Se haya recibido la señal de una radiobaliza de localización de siniestros sin que se esté dando curso a tráfico de socorro o urgencia;

transmitir con el transmisor apropiado a toda potencia un mensaje de socorro, precedido siempre que sea posible de la señal de alarma, aplicando los procedimientos DDD en 500 kHz o "Mayday Relay" en 2.182 kHz o en 156,8 MHz, según proceda, o en cualquier otra frecuencia que quepa utilizar en un caso de peligro, y tomar todas las demás medidas oportunas para informar a las autoridades que puedan prestar auxilio, como si el buque en peligro fuera el propio;

vii) Por orden del capitán, transmitir lo antes posible el nombre, la situación y la velocidad del buque propio, la hora en que se estime que éste llegará al lugar del siniestro y, si la situación del buque en peligro parece dudosa, la marcación verdadera del mismo, precedida de la abreviatura QTE y la clasificación de la marcación;

viii) Registrar y remitir al puente otros acuses de recibo, indicando las situaciones y horas estimadas de llegada, así como otros datos pertinentes del tráfico de socorro;

ix) Normalmente, si de la dirección del tráfico de socorro se hace cargo una estación costera o la de un buque mejor situado para auxiliar al que esté en peligro, trabajar con esa estación;

x) Permanecer en escucha continua hasta que termine el tráfico de socorro; cuando otros buques más próximos estén prestando auxilio adecuado o se haya establecido contacto con estaciones costeras y no exista la posibilidad de que se le solicite que facilite medios de retransmisión o asesoramiento especializado, podrá reanudar la escucha normal.

13. *Urgencia. a)* En casos de urgencia que afecten al buque propio, el oficial radiotelegrafista deberá:

i) Aplicando el procedimiento radiotelegráfico de urgencia y sólo con autorización del capitán, transmitir la señal y el mensaje de urgencia en la frecuencia de 500 kHz o en cualquier otra que pueda ser utilizada en caso de peligro; si se trata de un mensaje largo o de un consejo médico, o de repetir el mensaje en zonas de tráfico intenso, transmitir el mensaje en una frecuencia de trabajo, y en estos casos se incluirán en la llamada detalles de la frecuencia en que el mensaje de urgencia vaya a ser transmitido;

ii) Estar facultado, dado que el mensaje de urgencia haga referencia al hecho de que una o más personas hayan caído al mar, para hacer que la llamada vaya precedida de la señal de alarma únicamente cuando se necesite la ayuda de otros buques y no se pueda conseguir ésta sólo con la señal de urgencia;

iii) Si el mensaje va dirigido a una estación determinada, establecer contacto con dicha estación antes de pasar a una frecuencia de trabajo;

iv) Si el mensaje va dirigido a todas las estaciones, dejar que transcurra un intervalo prudencial antes de repetir la llamada y transmitir el mensaje;

v) Cuando haya terminado una situación de urgencia comunicada a todas las estaciones y ya no sean necesarias las medidas que se pidieron, enviar un mensaje de anulación en la frecuencia pertinente dirigido a todas las estaciones.

b) En casos de urgencia que afecten a otros buques, el oficial radiotelegrafista deberá:

i) Poner todos los medios para no perturbar la señal de urgencia ni la transmisión del mensaje que la siga, puesto que dicha señal tiene prioridad sobre todas las demás comunicaciones, salvo las de socorro;

ii) Copiar el mensaje y remitirlo al puente;

iii) Permanecer a la escucha por lo menos durante tres minutos; dado que al término de este periodo no se haya oído ningún mensaje de urgencia, notificar la recepción de la señal de urgencia a una estación costera si es posible y después reanudar el trabajo normal;

iv) Si la señal de urgencia va dirigida a una estación determinada, estar facultado para seguir trabajando en frecuencias distintas de las utilizadas para transmitir la señal o el mensaje de urgencia; prestará toda la ayuda necesaria, si así se le solicita, para dar paso al mensaje de urgencia hacia sus destinatarios, por ejemplo mediante retransmisión.

14. *Seguridad.* *a*) Cuando haya que transmitir un mensaje de seguridad, el oficial radiotelegrafista deberá:

i) Hacia el final del primer periodo de silencio que quepa utilizar, transmitir la señal de seguridad y llamar en una o más de las frecuencias internacionales de socorro (500 kHz, 2.182 kHz y 156,8 MHz cuando proceda) o en cualquier otra frecuencia que pueda ser utilizada en caso de peligro;

ii) Inmediatamente después del final del periodo de silencio, transmitir en una frecuencia de trabajo el mensaje de seguridad que siga a la llamada, introduciendo una indicación apropiada a tal efecto al final de la llamada; excepcionalmente, fuera de las zonas de tráfico intenso se pueden enviar breves mensajes de seguridad en la frecuencia de 500 kHz;

iii) Transmitir lo antes posible las llamadas y los mensajes de seguridad que contengan avisos meteorológicos y náuticos importantes, y repetirlos al final del primer periodo de silencio siguiente.

b) Al oír la señal de seguridad*, el oficial radiotelegrafista deberá:

i) Evitar toda perturbación de la señal o del mensaje;

ii) Copiar el mensaje y remitirlo al puente;

iii) Prestar toda la ayuda necesaria para difundir estos mensajes cuando vayan dirigidos "a todos los buques" y para retransmitir hacia el destinatario de que se trate mensajes de alcance más limitado, si así se le solicita.

Otros deberes

15. *Anotaciones en el registro radioeléctrico.* *a*) Se llevará el registro radioeléctrico de conformidad con lo prescrito en los Reglamentos de Radiocomuncaciones y en el Convenio de Seguridad.

b) El registro radioeléctrico se guardará en el cuarto de radiotelegrafía y estará siempre a disposición de los funcionarios facultados por la Administración, a fines de inspección; las horas correspondientes a todas las anotaciones se consignarán en GMT.

* Una estación costera puede radiodifundir un aviso urgente de ciclón como mensaje de seguridad, precedido de la señal de alarma y la señal de seguridad.

c) El registro radioeléctrico estará siempre, a fines de inspección, a disposición del capitán, a cuya atención el oficial radiotelegrafista deberá señalar toda anotación que sea importante desde un punto de vista de seguridad.

16. *Pruebas esenciales.* Mientras el buque esté en la mar, el oficial radiotelegrafista realizará las pruebas necesarias de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Seguridad. Además, a fin de facilitar la pronta detección de posibles fallos se deberá:

a) Al menos una vez por semana, comprobar el dispositivo de manipulación automática por lo que hace a formación y duración de las señales;

b) A intervalos regulares, comprobar todos los puntos de prueba calibrados del equipo de radiocomunicaciones y registrar posibles anomalías;

c) Cuando sea posible, probar los aparatos radioeléctricos portátiles y las instalaciones radioeléctricas en una embarcación de supervivencia puesta a flote; en todo caso, cada tres meses probar los aparatos radioeléctricos portátiles y las instalaciones radioeléctricas en una embarcación de supervivencia abordo del buque; cuando se efectúen las pruebas con la antena montada habrá que realizar los esfuerzos necesarios para establecer contacto con otros buques o con estaciones costeras a condición de que no se originen interferencias en otras transmisiones; cuando en el equipo radioeléctrico de las embarcaciones de supervivencia se utilicen baterías no recargables, éstas se sustituirán observando los intervalos que recomienden los fabricantes, o antes si el funcionamiento es deficiente durante la prueba;

d) A los intervalos necesarios, cuando el buque esté a la vista de una radiobaliza, y en colaboración con uno de los pilotos, tomar marcaciones de referencia para comprobar la exactitud de la curva de calibración del radiogoniómetro utilizado tantas derrotas del buque como sea posible; los resultados se registrarán y serán comunicados al capitán; se localizarán y notificarán al capitán las causas de error que pueda haber a bordo, incluidos cambios efectuados en la disposición de hilos metálicos y antenas no autorizadas.

17. *Adiestramiento en el manejo del aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia.* Siempre que sea posible se realizarán demostraciones con el aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia ante los tripulantes recién enrolados, a fin de que éstos sepan cómo funciona y se familiaricen con su manejo. Cuando se pruebe el aparato en embarcaciones de supervivencia, las demostraciones en que se muestre su montaje y funcionamiento serán efectuadas ante el mayor número posible de tripulantes.

18. *Adiestramiento en el manejo del equipo radiotelegráfico de reserva.* Cuando las Administraciones prescriban que el equipo radiotelegráfico de reserva, con sus dispositivos de manipulación automática, lleve un diagrama de instrucciones y los correspondientes números de referencia, a intervalos apropiados se realizarán demostraciones en las que se enseñe a hacer uso de ese sistema a personas idóneas designadas por el capitán para manejar el equipo en una emergencia, dado que por cualquier razón el oficial radiotelegrafista esté incapacitado.

19. *Mantenimiento. a*) Mientras el buque esté en la mar o en puerto, el oficial radiotelegrafista comprobará que todo el equipo que tiene a su cargo está eficazmente mantenido. A tal fin seguirá los procedimientos indicados en las "Directrices para un programa de mantenimiento preventivo eficaz" que figuran en el Apéndice adjunto a la presente Recomendación.

b) *Registro.* Se llevará aparte un "Registro de mantenimiento y reparaciones del equipo" en el que se consignarán todas las operaciones de mantenimiento efectuadas y todas las anomalías observadas, de modo que después sirvan de referencia y correlación con los fallos que surjan. El registro se ajustará a un índice ordenado por clases de equipo importantes y será conservado a bordo del buque. Figurarán en él los siguientes pormenores:

i) Fecha y hora en que se efectúan las operaciones de mantenimiento preventivo o reparativo y periodo en que el equipo está fuera de servicio;

ii) Equipo atendido;

iii) Estado del equipo al comienzo de las operaciones;

iv) Anomalías observadas;

v) Medidas de mantenimiento preventivo tomadas (si no se observan anomalías) y operaciones de mantenimiento reparativo efectuadas si se descubren anomalías;

vi) Componentes reparados o reajustados;

vii) Estado del equipo después de efectuadas las operaciones indicadas en los apartados v) y vi) *supra*;

viii) Piezas de respeto gastadas.

Disposiciones adicionales para los buques que lleven más de un oficial radiotelegrafista

20. Al hacerse cargo del servicio de escucha radioeléctrico, el oficial radiotelegrafista entrante llegará al cuarto de radiotelegrafía con tiempo suficiente para:

a) Comprobar si se está dando curso a tráfico de socorro, urgencia o seguridad;

b) Comprobar que la situación actualizada del buque, determinada, puede ser conocida y que está indicada en el sitio habitual;

c) Informarse de cuáles son las órdenes o las peticiones especiales recibidas, incluidos los mensajes esperados y las peticiones de información meteorológica no habitual;

d) Firmar el registro radioeléctrico al entrar de guardia tan pronto como el oficial radiotelegrafista saliente, al terminar la suya, haya consignado las anotaciones oportunas y lo haya firmado.

21. Al hacer entrega de la guardia, el oficial radiotelegrafista encargado del servicio de escucha radioeléctrica deberá:

a) Transmitir al oficial de relevo las órdenes o las peticiones especiales recibidas y comunicarle cualesquiera condiciones anormales de propagación y otras cuestiones de interés inmediato;

b) Cumplimentar el registro radioeléctrico y firmarlo al terminar su guardia.

APÉNDICE. DIRECTRICES PARA UN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO EFICAZ

1. *Objetivos.* El mantenimiento preventivo está destinado a:

a) Hacer que el equipo funcione durante el mayor tiempo posible sin averías;

b) Mantenerlo en óptimas condiciones operacionales;

c) Protegerlo de los efectos perjudiciales de la vibración, la suciedad, el polvo, la humedad, la corrosión y la temperatura;

d) Prolongar su vida útil.

En relación con muchas clases de equipos y dispositivos es preciso reconocer que las modernas técnicas de fabricación permiten producir conjuntos electrónicos de gran densidad y gran integridad respecto de los cuales conviene tener presentes las instrucciones de los fabricantes cuando se incluyen tales equipos en programas de mantenimiento preventivo normal.

2. *Procedimentos generales aplicables a todos los equipos*

a) *Protección del personal*: Cuando haya que trabajar en equipos sometidos a tensiones eléctricas peligrosas se observarán todas las precauciones de seguridad necesarias y sólo se establecerá contacto con ellos en presencia de un "operario acompañante".

b) *Protección del equipo*:

i) Se manejarán cuidadosamente los componentes, los circuitos y los cables, al igual que las herramientas, y se efectuará un buen acoplamiento mecánico de enchufes, tornillos y roscas;

ii) Se llevará un inventario de las piezas de respeto pertinentes y se adquirirán los respuestos que el consumo haga necesarios;

iii) Se inspeccionará todo el equipo con miras a descubrir en él suciedad, corrosión, indicios de recalentamiento, materias extrañas, conexiones defectuosas y componentes o cables desplazados;

iv) Se inspeccionará todo el equipo con miras a descubrir en él deficiencias de tipo mecánico, con inclusión de tornillos, contactos y componentes flojos;

v) Se aplicarán con cuidado los lubricantes necesarios;

vi) A menos que haya instrucciones en otro sentido, los componentes defectuosos deberán ser eliminados y no conservados entre las piezas de respeto; en casos excepcionales, dado que no haya piezas de respeto a bordo, los componentes que ofrezcan duda se podrán conservar, marcándolos claramente como "dudosos", hasta que se disponga de nuevas piezas de respeto.

3. *Mantenimiento y cuidado de las herramientas y de los instrumentos de prueba.* Se evitará el uso indebido de las herramientas e instrumentos. En caso necesario se enviarán a tierra los instrumentos a fines de calibración.

4. *Cuidado de las antenas y del sistema de puesta a tierra.* Los elementos de protección contra la rotura de las antenas serán inspeccionados para comprobar que están debidamente instalados y en perfectas condiciones. Todas las antenas serán inspeccionadas con regularidad a fin de localizar cocas o puntos débiles en las de hilo y fracturas en las de varilla, y se tomarán todas las medidas necesarias para remediar desperfectos. Los elementos aislantes, incluidos los aisladores de la rabiza del pito y de los estayes triáticos, estayes y cuadros radiogoniométricos se limpiarán con regularidad y, si es posible, se reemplazará todo elemento deteriorado. Las cintas metálicas de puesta a tierra, incluidas las de los estayes, serán inspeccionadas y sometidas a prueba regularmente con miras a descubrir en ellas posibles contactos de baja resistencia.

RESOLUCIÓN 6. DIRECTRICES FUNDAMENTALES Y ORIENTACIÓN OPERACIONAL RELATIVAS A UN SERVICIO DE ESCUCHA RADIOELÉCTRICA DE SEGURIDAD, DESTINADAS A OPERADORES RADIOTELEFONISTAS

La Conferencia,

Considerando la importancia que para la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar tiene un eficaz servicio de escucha radioeléctrica de seguridad,

Considerando lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de telecomunicaciones y en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar,

Considerando la necesidad de establecer directrices fundamentales y orientación operacional acerca de estas materias para los operadores radiotelefonistas,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre directrices fundamentales y orientación operacional relativas a un servicio de escucha radioeléctrica de seguridad, destinadas a operadores radiotelefonistas", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultativa Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE DIRECTRICES FUNDAMENTALES Y ORIENTACIÓN OPERACIONAL RELATIVAS A UN SERVICIO DE ESCUCHA RADIOELÉCTRICA DE SEGURIDAD, DESTINADAS A OPERADORES RADIOTELEFONISTAS

Introducción

1. Los Gobiernos señalarán a la atención de los propietarios de buques, armadores, capitanes y personal encargado del servicio de escucha radioeléctrica las directrices y la orientación operacional siguientes, que deberán observarse para garantizar un adecuado servicio de escucha radioeléctrica de seguridad, mientras el buque esté en la mar.

2. A la observancia de las directrices formuladas en la presente Recomendación habrá que dar cumplimiento a lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de telecomunicaciones*, en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar** y en cualesquiera otros acuerdos internacionales que tengan pertinencia.

3. Ninguna de las disposiciones de la presente Recomendación viene a enmendar o modificar en modo alguno nada de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones o en el Convenio de Seguridad y, en caso de conflicto, tendrán precedencia los Reglamentos de Radiocomunicaciones y el Convenio de Seguridad.

4. La presente Recomendación tampoco está destinada a impedir en modo alguno el futuro desarrollo del sistema de seguridad marítima.

A. *Directrices fundamentales que procede observar*

5. El capitán de todo buque al que sea aplicable el Convenio de Seguridad exigirá:

a) Que se mantenga la escucha radiotelefónica de conformidad con las disposiciones pertinentes de los Reglamentos de Radiocomunicaciones y del Convenio de Seguridad;

b) Que el equipo y, cuando vaya provista, la fuente de energía de reserva, sean mantenidos en perfectas condiciones de funcionamiento.

6. El capitán de todo buque al que no se aplique el párrafo 5 exigirá que se mantenga adecuadamente el servicio de escucha radiotelefónica que determine la Administración, teniendo en cuenta lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones.

7. El capitán hará que la estación radiotelefónica esté atendida por un operador radiotelefonista y, en situaciones de emergencia relacionadas con su propio buque o con cualquier otro, que dicha estación radiotelefónica cuente con la dotación apropiada.

8. Sin perjuicio de que puedan observarse otras además, en todos los buques se tendrán en cuenta las siguientes directrices fundamentales:

a) El operador radiotelefonista mantendrá una escucha continua en la frecuencia de socorro de 2.182 kHz, de conformidad con el Convenio de Seguridad; en los buques no regidos por este Convenio se mantendrá la escucha radiotelefónica que determine la Administración;

b) Se mantendrá la escucha en ondas métricas de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones y el Convenio de Seguridad;

c) El servicio radiotelefónico de seguridad debe ser provisto para el buque propio y para los demás;

d) Durante los periodos de silencio es esencial que el silenciador del altavoz provisto de filtro y del autoalarma esté desconectado y que se fije el volumen a un nivel adecuado para no dejar desatendido ningún mensaje de socorro; como las repeticiones de los mensajes de urgencia y seguridad pueden ser transmitidas al final de los periodos de silencio, habrá que mantener esta escucha auditiva durante un periodo adecuado al término de cada periodo de silencio;

* En adelante llamados Reglamentos de Radiocomunicaciones.

** En adelante llamado Convenio de Seguridad.

e) Los mensajes de socorro, urgencia y seguridad que se reciban serán remitidos en el acto al capitán;

f) Se anotarán los mensajes meteorológicos y los radioavisos náuticos que se reciban como información regular para la zona que el buque esté cruzando y para otras zonas de interés inmediato;

g) Los buques que participen en un sistema de notificación de la situación enviarán los mensajes que en este sentido sean necesarios, previa autorización del capitán.

9. Siempre que sea posible se identificarán, registrarán y señalarán a la atención de la Administración, acompañando el pertinente extracto del registro radioeléctrico en cumplimiento de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones, las transmisiones no autorizadas, especialmente las efectuadas durante los periodos de silencio o durante las transmisiones de socorro, y todo incidente originario de interferencia perjudicial.

B. *Orientación operacional relativa al servicio de escucha radiotelefónica de seguridad*

Generalidades

10. Antes de comenzar un viaje, el operador radiotelefonista comprobará que:

a) Está en perfectas condiciones de funcionamiento todo el equipo radioeléctrico del que ha de responder el operador radiotelefonista y que los acumuladores están suficientemente cargados;

b) Están disponibles todos los documentos y los suplementos de éstos prescritos por acuerdos internacionales, los avisos a las estaciones radiotelegráficas de buque y los demás documentos exigidos por la Administración rectora y que el capitán ha sido informado de cualesquiera anomalías que pueda haber;

c) El reloj del cuarto de radiotelegrafía funciona con exactitud;

d) Las antenas están correctamente orientadas, no tienen deterioros y han sido conectadas como es debido.

11. El operador radiotelefonista hará que todos los documentos pertinentes sean corregidos y modificados de conformidad con los más recientes suplementos.

Deberes relacionados con el servicio de escucha

12. Inmediatamente antes de salir de un puerto, cuando sea posible, el operador radiotelefonista actualizará los mensajes meteorológicos y los radioavisos náuticos que se reciban como información regular para la zona que el buque vaya a cruzar, y para otras zonas si así lo pide el capitán, al que remitirá esos mensajes.

13. Al salir de un puerto y abrir la estación, el operador radiotelefonista deberá:

a) Escuchar en la frecuencia de socorro adecuada para determinar si existe alguna situación de peligro;

b) Enviar el TR (nombre, situación y destino del buque, etc.) a la estación costera local y a otras estaciones costeras apropiadas de las que quepa esperar tráfico;

c) Copiar los pronósticos del tiempo y los radioavisos náuticos emitidos en las primeras transmisiones pertinentes.

14. Una vez abierta la estación, el operador radiotelefonista deberá:

a) Verificar la exactitud del reloj del cuarto de radiotelefonía por lo menos una vez al día cotejándolo con las señales horarias patrón;

b) Al entrar en la zona de servicio de una estación costera de la que quepa esperar tráfico, enviar un TR; cuando el buque salga de esa zona de servicio la estación costera de que se trate será informada de ello.

15. Al cerrar la estación una vez en puerto, el operador radiotelefonista deberá:

a) Informar a la estación costera local y a las demás estaciones costeras con las que haya mantenido contacto de que el buque ha llegado y de que cierra la estación;

b) Asegurarse de que las antenas están puestas a tierra;

c) Comprobar que los acumuladores están suficientemente cargados.

Medidas que procede tomar en casos de socorro, urgencia y seguridad

16. *Socorro.* La llamada de socorro tendrá prelación absoluta respecto de todas las demás transmisiones. Cuantas estaciones la oigan interrumpirán inmediatamente cualquier transmisión que pueda perturbar el tráfico de socorro.

a) En los casos en que el buque propio se halle en peligro, el operador radiotelefonista deberá:

i) Obtener del puente la situación real o estimada del buque o, si no se dispone de tal situación, utilizar la última conocida o la marcación verdadera y la distancia a una posición geográfica determinda; si se utiliza la última situación conocida, habrá que dar también la hora de esa situación en GMT;

ii) Normalmente transmitir en la frecuencia de 2.182 kHz y, cuando proceda, en la de 156,8 MHz, utilizando el procedimiento radiotelefónico de socorro de conformidad con lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones; la llamada y el mensaje de socorro sólo podrán transmitirse con autorización del capitán o de la persona que responda del buque; si es necesario cabrá utilizar frecuencias internacionales de socorro distintas (u otras frecuencias), adecuadas, de conformidad con los Reglamentos de Radiocomunicaciones;

iii) Siempre que sea posible, transmitir la señal de alarma, toda vez que los buques que se encuentren en las proximidades y mantengan la escucha por medio de un altavoz con filtro o un receptor de alarma no oirán los mensajes hablados a menos que antes hayan sido alertados por la recepción de la señal de alarma; cuando la señal de alarma radiotelefónica esté generada automáticemente, enviarla continuamente durante un periodo que como mínimo sea de 30 segundos y que no exceda de un minuto; cuando esté generada por otros medios, enviarla tan continuamente como se pueda durante un periodo de un minuto aproximadamente;

iv) Repetir a intervalos, especialmente durante los periodos de silencio, el mensaje de socorro, precedido de la señal de alarma siempre que sea posible, y de la llamada de socorro, hasta recibir respuesta;

v) Si no se recibe respuesta a un mensaje de socorro transmitido en la frecuencia de socorro, repetir el mensaje en cualquier otra frecuencia disponible en la que sea posible llamar la atención;

vi) Utilizar cualquier otro medio que permita llamar la atención;

vii) Remitir en el acto al capitán todas las comunicaciones de socorro que reciba.

b) En los casos en que se hallen en peligro otros buques, el operador radiotelefonista deberá:

i) Copiar el mensaje y remitirlo al capitán;

ii) Al mismo tiempo asegurarse, si le es posible, de que se obtiene una marcación radiogoniométrica; si la marcación es relativa, tomar también nota del rumbo del buque;

iii) Si no le cabe duda de que su buque está en las proximidades del siniestro, acusar recibo inmediatamente; en zonas en las que puedan establecerse comunicaciones seguras con estaciones costeras, diferir durante un breve intervalo su acuse de recibo a fin de que una estación costera pueda transmitir el suyo;

iv) Si no le cabe duda de que su buque no está en las proximidades del siniestro, dejar que transcurra un breve intervalo antes de acusar recibo del mensaje a fin de que las estaciones más próximas puedan acusarlo sin interferencia alguna;

v) No acusar recibo:
   1) Cuando su buque esté muy alejado del siniestro y no se halle en condiciones de prestar auxilio, salvo si ha oído un mensaje de socorro del que no se haya acusado recibo;
   2) De un mensaje de socorro transmitido por una estación costera hasta que el capitán haya confirmado que el buque está en condiciones de prestar auxilio;

vi) En el caso indicado en el apartado v) 1), y cuando:
   1) Se haya determinado que un buque en peligro no está en condiciones de transmitir un mensaje de socorro, o
   2) El capitán considere que se necesitan más auxilios, o
   3) Se haya recibido la señal de una radiobaliza de localización de siniestros sin que se esté dando curso a tráfico de socorro o urgencia,

   transmitir con el transmisor apropiado a toda potencia un mensaje de socorro, precedido siempre que sea posible de la señal de alarma, aplicando los procedimientos "Mayday Relay" en 2.182 kHz o en 156,8 MHz, según proceda, o en cualquier otra frecuencia que quepa utilizar en un caso de peligro, y tomar todas las demás medidas oportunas para informar a las autoridades que puedan prestar auxilio, como si el buque en peligro fuera el propio;

vii) Por orden del capitán, transmitir lo antes posible el nombre, la situación y la velocidad del buque propio, la hora en que se estime que éste llegará al lugar del siniestro y, si la situación del buque en peligro parece dudosa, la marcación del mismo;

viii) Registrar y remitir al capitán otros acuses de recibo, indicando las situaciones y horas estimadas de llegada, así como otros datos pertinentes del tráfico de socorro;

ix) Normalmente, si de la dirección del tráfico de socorro se hace cargo una estación costera o la de un buque mejor situado para auxiliar al que esté en peligro, trabajar con esa estación.

17. *Urgencia.* *a*) En casos de urgencia que afecten al buque propio, el operador radiotelefonista deberá:

i) Aplicando el procedimiento radiotelefónico de urgencia y sólo con autorización del capitán, transmitir la señal y el mensaje de urgencia en la frecuencia de 2.182 kHz y, cuando proceda, en la de 156,8 MHz, o en cualquier otra que pueda ser utilizada en caso de peligro; si se trata de un mensaje largo o de un consejo médico, o de repetir el mensaje en zonas de tráfico intenso, transmitir el mensaje en una frecuencia de trabajo, y en estos casos se incluirán en la llamada detalles de la frecuencia en que el mensaje de urgencia vaya a ser transmitido;

ii) Estar facultado, dado que el mensaje de urgencia haga referencia al hecho de que una o más personas hayan caído al mar, para hacer que la llamada vaya precedida de la señal de alarma únicamente cuando se necesite la ayuda de otros buques y no se pueda conseguir ésta sólo con la señal de urgencia;

iii) Si el mensage va dirigido a una estación determinada, establecer contacto con dicha estación antes de pasar a una frecuencia de trabajo;

iv) Si el mensaje va dirigido a todas las estaciones, dejar que transcurra un intervalo prudencial antes de repetir la llamada y transmitir el mensaje;

v) Cuando haya terminado una situación de urgencia comunicada a todas las estaciones y ya no sean necesarias las medidas que se pidieron, enviar un mensaje de anulación en la frecuencia pertinente dirigido a todas las estaciones.

b) En casos de urgencia que afecten a otros buques, el operador radiotelefonista deberá:

i) Poner todos los medios para no perturbar la señal de urgencia ni la tranmisión del mensaje que la siga, puesto que dicha señal tiene prioridad sobre todas las demás comunicaciones, salvo las de socorro;

ii) Copiar el mensaje y remitirlo al capitán;

iii) Permanecer a la escucha por lo menos durante tres minutos; dado que al término de este periodo no se haya oído ningún mensaje de urgencia, notificar la recepción dc la señal de urgencia a una estación costera si es posible y después reanudar el trabajo normal;

iv) Si la señal de urgencia va dirigida a una estación determinada, estar facultado para seguir trabajando en frecuencias distintas de las utilizadas para transmitir la señal o el mensaje de urgencia; prestará toda la ayuda necesaria, si así se le solicita, para dar paso al mensaje de urgencia hacia sus destinatarios, por ejemplo mediante retransmisión.

18. *Seguridad. a*) Cuando haya que transmitir un mensaje de seguridad, el operador radiotelefonista deberá:

i) Hacia el final del primer periodo de silencio que quepa utilizar, transmitir la señal de seguridad y llamar en la frecuencia de 2.182 kHz y, cuando proceda en la de 156,8 MHz o en cualquier otra frecuencia que pueda ser utilizada en caso de peligro;

ii) Inmediatamente después del final del periodo de silencio, transmitir en una frecuencia de trabajo el mensaje de seguridad que siga a la llamada, introduciendo una indicación apropiada a tal efecto al final de la llamada;

iii) Transmitir lo antes posible las llamadas y los mensajes de seguridad que contengan avisos meteorológicos y náuticos importantes, y repetirlos al final del primer periodo de silencio siguiente.

b) Al oír la señal de seguridad*, el operador radiotelefonista deberá:

i) Evitar toda perturbación de la señal o del mensaje;

ii) Copiar el mensaje y remitirlo al capitán;

iii) Prestar toda la ayuda necesaria para difundir estos mensajes cuando vayan dirigidos "a todos los buques" y para retransmitir hacia el destinatario de que se trate mensajes de alcance más limitado, si así se le solicita.

Otros deberes

19. *Anotaciones en el registro. a*) Se llevará el registro radiotelefónico de conformidad con lo prescrito en los Reglamentos de Radiocomunicaciones y en el Convenio de Seguridad.

b) El registro radiotelefónico se guardará en el lugar en que se realice la escucha y estará siempre a disposición de los funcionarios facultados por la Administración, a fines de inspección; las horas correspondientes a todas las anotaciones se consignarán en GMT.

c) El registro radiotelefónico estará siempre, a fines de inspección, a disposición del capitán, a cuya atención el operador radiotelefonista deberá señalar toda anotación que sea importante desde un punto de vista de seguridad.

20. *Mantenimiento.* El operador radiotelefonista deberá:

a) Comprobar los acumuladores y, si es necesario, cargarlos suficientemente;

b) Inspeccionar los elementos de protección contra la rotura de las antenas y comprobar que están debidamente instalados y en perfectas condiciones;

c) Inspeccionar las antenas a fin de localizar cocas o puntos débiles y tomar todas las medidas necesarias para remediar desperfectos;

* Una estación costera puede radiodifundir un aviso urgente de ciclón como mensaje de seguridad, precedido de la señal radiotelefónica de alarma y la señal de seguridad.

d) Inspeccionar los aisladores de la rabiza del pito, de los estayes triáticos y de los estayes, limpiarlos con regularidad y, si es posible, reemplazar todo elemento deteriorado;

e) Inspeccionar semanalmente el estado del aparato radioeléctrico portátil para las embarcaciones de supervivencia.

RESOLUCIÓN 7. RADIOOPERADORES

La Conferencia,

Considerando la importancia que para la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar tiene realizar con eficacia un servicio de escucha radioeléctrica de seguridad y el mantenimiento del equipo,

Considerando que hay buques en los que se instala equipo radiotelegráfico que no exige el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar,

Considerando lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de telecomunicaciones, de conformidad con los cuales un radiooperador que tenga un título especial de operador radiotelegrafista puede encargarse del servicio radiotelegráfico en dichos buques,

Resuelve:

a) Aprobar las siguientes Recomendaciones que constituyen los Anexos de la presente Resolución:

i) "Recomendación sobre requisitos mínimos aplicables a la titulación de radiooperadores";

ii) "Recomendación sobre requisitos mínimos para garantizar en todo momento la suficiencia y la actualización de conocimientos de los radiooperadores";

iii) "Recomendación sobre directrices fundamentales y orientación operacional relativas a un servicio de escucha radioeléctrica de seguridad y al mantenimiento del equipo, destinadas a radiooperadores";

iv) "Recomendación sobre la formación de radiooperadores";

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dichas Recomendaciones lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión las Recomendaciones y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que puedan ser objeto;

b) Mantenga sometida a revisión la "Recomendación sobre formación de radiooperadores", consultando o en asociación, según proceda, con otras organizaciones internacionales, especialmente con la Organización Internacional del Trabajo y la Unión Internacional de Telecomunicaciones;

c) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO 1. RECOMENDACIÓN SOBRE REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE RADIOOPERADORES

1. Todo radiooperador encargado de organizar los deberes relacionados con el servicio radioeléctrico a bordo de un buque en el que haya estación radiotelegráfica, pero no porque

ésta esté prescrita por acuerdos internacionales, o que haya de cumplir dichos deberes, tendrá un título o títulos idóneos, expedidos o reconocidos por la Administración en virtud de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones.

2. Además, todo radiooperador deberá:

a) Haber cumplido 18 años de edad;

b) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista, el oído y el habla;

c) Satisfacer los requisitos indicados en el Apéndice del Anexo I de la presente Recomendación.

3. A todo aspirante al título se le exigirá que apruebe un examen o exámenes de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

4. La amplitud de los conocimientos que se exijan para la titulación será la suficiente para que el radiooperador cumpla sus deberes en el servicio radioeléctrico con seguridad y eficacia. Al determinar la amplitud de conocimientos adecuada y la formación necesaria para obtener esos conocimientos y destreza práctica, la Administración tendrá en cuenta lo prescrito en los Reglamentos de Radiocomunicaciones y en el Apéndice de la presente Recomendación. Además, las Administraciones tendrán en cuenta las otras Resoluciones pertinentes aprobadas por la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar, 1978, y las pertinentes Recomendaciones de la OCMI.

APEÑDICE. REQUISITOS MÍNIMOS COMPLEMENTARIOS DE LOS RELATIVOS A LOS CONOCIMIENTOS Y A LA FORMACIÓN DE LOS RADIOOPERADORES

1. Además de los requisitos exigidos para la expedición de títulos de conformidad con los Reglamentos de Radiocomunicaciones, los radiooperadores deberán tener conocimientos y formación, incluida la de orden práctico, con respecto a las siguientes materias:

a) Provisión de servicios radioeléctricos en situaciones de emergencia, entre ellas las de:

i) Abandono del buque;

ii) Incendio a bordo;

iii) Avería parcial o total de la estación radioeléctrica;

b) Manejo de los botes y balsas salvavidas, los aparatos flotantes y el equipo de todo ello, especialmente por lo que respecta a los aparatos radioeléctricos portátiles y fijos de botes salvavidas y a las radiobalizas de localización de siniestros;

c) Supervivencia en el mar;

d) Primeros auxilios;

e) Prevención de incendios y modo de combatirlos, especialmente por lo que respecta a la instalación radioeléctrica;

f) Medidas preventivas para garantizar la seguridad del buque y del personal en relación con los riesgos inherentes al equipo radioeléctrico, entre ellos los de tipo eléctrico, radiactivo, químico y mecánico;

g) Utilización del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR), de la OCMI, especialmente por lo que respecta a las radiocomunicaciones;

h) Sistemas y procedimientos para notificar la situación de los buques;

i) Utilización del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima de la OCMI;

j) Sistemas y procedimientos radiomédicos.

ANEXO II. RECOMENDACIÓN SOBRE REQUISITOS MINIMOS PARA GARANTIZAR EN TODO MOMENTO LA SUFICIENCIA Y LA ACTUALIZACIÓN DE CONOCIMIENTOS DE LOS RADIOOPERADORES

1. Todo radiooperador que tenga un título o títulos expedidos o reconocidos por la Administración habrá de demostrar ante ésta que para poder seguir prestando servicio de mar reúne las condiciones necesarias en cuanto a:

a) Aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista, el oído y el habla, que deberá demostrar a intervalos regulares no superiores a cinco años; y

b) Competencia profesional:

i) Por haber realizado un periodo de servicio aprobado en la sección de radiocomunicaciones, actuando como radiooperador, sin una sola interrupción superior a cinco años;

ii) En caso de haberse producido tal interrupción, por haber superado una prueba de tipo aprobado o terminado satisfactoriamente un cursillo o cursillos de formación de tipo aprobado, a bordo o en tierra. Estos cursillos comprenderán materias directamente relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y con los equipos modernos de radiocomunicaciones y podrán abarcar también el equipo de radionavegación.

2. Cuando a bordo de buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Administración determinada se adopten modalidades, equipo o métodos nuevos, dicha Administración podrá exigir que los radiooperadores superen una prueba de tipo aprobado o terminen satisfactoriamente un cursillo o cursillos de formación apropiados, a bordo o en tierra, especialmente por lo que respecta a los deberes relacionados con la seguridad.

3. Todo radiooperador que aspire a poder seguir prestando servicio de mar en determinados tipos de buques para los que se hayan convenido internacionalmente requisitos especiales de formación, deberá terminar un periodo de formación aprobado o afrontar con éxito exámenes sancionados por la Administración, en los que se tengan en cuenta las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales.

4. La Administración hará que en los buques de su jurisdicción se encuentren los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones internacionales relativas a radiocomunicaciones y que sean pertinentes para la seguridad de la vida humana en el mar.

5. Se insta a las Administraciones a que, en consulta con los interesados, formulen o patrocinen la formulación de un plan adecuado de cursillos de repaso y actualización, a bordo o en tierra, de carácter voluntario u obligatorio, según proceda, para los radiooperadores que estén embarcados y especialmente los que se reincorporen al servicio de mar. Tales cursillo o cursillos reflejarán los cambios producidos en la tecnología de las radiocomunicaciones marítimas y en el ámbito de las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales* relativas a la seguridad de la vida humana en el mar.

ANEXO III. RECOMENDACIÓN SOBRE DIRECTRICES FUNDAMENTALES Y ORIENTACIÓN OPERACIONAL RELATIVAS A UN SERVICIO DE ESCUCHA RADIOELÉCTRICA DE SEGURIDAD Y AL MANTENIMIENTO DEL EQUIPO, DESTINADAS A RADIOOPERADORES

Introducción

1. Los Gobiernos señalarán a la atención de los propietarios de buques, armadores, capitanes y personal encargado del servicio de escucha radioeléctrica las directrices y la orientación operacional siguientes, que deberán observarse para garantizar un adecuado servicio de escucha radioeléctrica de seguridad mientras el buque esté en la mar.

* Incluidas cualesquiera recomendaciones de la OCMI relativas al desarrollo del sistema de socorro marítimo.

2. En la observancia de las directrices formuladas en la presente Recomendación habrá que dar cumplimiento a lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de telecomunicaciones*, en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar** y en otros acuerdos internacionales que tengan pertinencia.

3. Ninguna de las disposiciones de la presente Recomendación viene a enmendar o modificar en modo alguno nada de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones o en el Convenio de Seguridad y, en caso de conflicto, tendrán precedencia los Reglamentos de Radiocomunicaciones y el Convenio de Seguridad.

4. La presente Recomandación tampoco está destinada a impedir en modo alguno el futuro desarrollo del sistema de seguridad marítima.

A. *Directrices fundamentales que procede observar*

5. El capitán de todo buque exigirá:

a) Que se mantenga la escucha radioeléctrica de conformidad con las disposiciones pertinentes de los Reglamentos de Radiocomunicaciones y del Convenio de Seguridad;

b) Que el equipo sea mantenido en perfectas condiciones de funcionamiento.

6. Sin perjuicio de que puedan observarse otras además, en todos los buques se tendrán en cuenta las siguientes directrices fundamentales:

a) Se mantendrá una escucha tan continua como resulte posible en la frecuencia de socorro de 500 kHz y en otras frecuencias de socorro apropriadas;

b) El servicio radioeléctrico de seguridad debe ser provisto para el buque propio y para los demás;

c) El equipo de radiocomunicaciones obligatorio será mantenido de manera que esté en perfectas condiciones de funcionamiento;

d) Se tomarán las medidas necesarias para que, en los periodos de silencio que se producen durante las horas del servicio de escucha radioeléctrica, se escuche en la frecuencia de 500 kHz a fin de garantizar la recepción de transmisiones de socorro y otras de carácter urgente, lo que cabe hacer explorando la banda de 495 a 505 kHz;

e) La situación del buque, determinada y periódicamente actualizada, podrá ser conocida en el acto y, si lo ordena el capitán, quedará exhibida en un lugar bien visible del puesto de servicio;

f) Los mensajes de socorro, urgencia y seguridad que se reciban serán remitidos en el acto al oficial encargado de la guardia de navegación;

g) Los mensages meteorológicos y los radioavisos náuticos que se reciban como información regular para la zona que el buque esté cruzando y, si lo pide el capitán, para otras zonas, serán remitidos en el acto al oficial encargado de la guardia de navegación;

h) Los buques que participen en un sistema de notificación de la situación enviarán los mensajes que en este sentido sean necesarios, previa autorización del capitán;

i) El servicio de escucha radiotelefónica será mantenido de conformidad con lo que determine la Administración;

j) Siempre que sea posible se identificarán, registrarán y señalarán a la atención de la Administración, acompañando el pertinente extracto del registro radioeléctrico en cumplimiento de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones, las transmisiones no autorizadas, especialmente las efectuadas durante los periodos de silencio o durante las transmisiones de socorro, y todo incidente originario de interferencia perjudicial;

* En adelante llamados Reglamentos de Radiocomunicaciones.
** En adelante llamado Convenio de Seguridad.

k) Se organizarán los deberes relacionados con el servicio radioeléctrico de modo que la eficiencia del radiooperador no disminuya por la fatiga y que al entrar de servicio haya tenido descanso y esté por lo demás en perfectas condiciones para desempeñarlo;

l) Se tomarán precauciones para que el oído del radiooperador de guardia no sufra daños por exposición a ruidos exteriores excesivos del buque. Cuando no quepa evitar la exposición a tales ruidos se llevarán protectores de oídos.

B. *Orientación operacional relativa a un servicio de escucha radioeléctrica de seguridad y al mantenimiento del equipo*

Generalidades

7. Antes de comenzar un viaje, el radiooperador encargado del servicio comprobará que:

a) Está en perfectas condiciones de funcionamiento todo el equipo radioeléctrico del que ha de responder el radiooperador y que los acumuladores están suficientemente cargados;

b) Están disponibles todos los documentos y los suplementos de éstos prescritos por acuerdos internacionales, los avisos a las estaciones radiotelegráficas de buque y los demás documentos exigidos por la Administración rectora y que el capitán ha sido informado de cualesquiera anomalías que pueda haber;

c) El reloj del cuarto de radiotelegrafía funciona con exactitud;

d) Las antenas están correctamente orientadas, no tienen deterioros y han sido conectadas como es debido.

8. El radiooperador hará que todos los documentos pertinentes sean corregidos y modificados de conformidad con los más recientes suplementos.

9. El radiooperador que se incorpore por primera vez a un buque se cerciorará de que todos los manuales técnicos, las piezas de respeto, los instrumentos de prueba y las herramientas correspondientes al equipo de radiocomunicaciones y, a discreción del capitán, los correspondientes al equipo de radionavegación, se encuentran a bordo. Toda anomalía que pueda haber será notificada al capitán.

Deberes relacionados con el servicio de escucha

10. *Radiotelegrafía. a*) Inmediatamente antes de salir de un puerto, cuando sea posible, el radiooperador actualizará los mensajes meteorológicos y los radioavisos náuticos que se reciban como información regular para la zona que el buque vaya a cruzar, y para otras zonas si así lo pide el capitán, al que remitirá esos mensajes.

b) Al salir de un puerto y abrir la estación, el radiooperador deberá:

i) Escuchar en la frecuencia de socorro de 500 kHz para determinar si existe alguna situación de peligro;

ii) Enviar el TR (nombre, situación y destino del buque, etc.) a la estación costera local y a otras estaciones costeras apropiadas de las que quepa esperar tráfico;

iii) Copiar los pronósticos del tiempo y los radioavisos náuticos emitidos en las primeras transmisiones pertinentes.

c) Una vez abierta la estación, el radiooperador deberá:

i) Hacer posible la verificación de los cronómetros retransmitiendo las señales horarias al cuarto de derrota por lo menos una vez al día;

ii) Verificar la exactitud del reloj del cuarto de radiotelegrafía por lo menos una vez al día cotejándolo con las señales horarias patrón;

iii) En buques seleccionados, esforzarse por dar curso, a través de las estaciones costeras pertinentes, al mayor número posible de mensajes OBS (partes meteorológicos) durante las horas de escucha;

iv) Al entrar en la zona de servicio de una estación costera de ondas hectométricas o en la de alguna otra estación costera de la que quepa esperar tráfico, enviarles un TR; cuando el buque salga de esa zona de servicio, la estación costera de que se trate será informada de ello;

v) En la medida de lo posible, escuchar las listas de llamadas transmitidas por las estaciones costeras de las que quepa esperar tráfico; cuando oiga el distintivo de llamada de su buque responderá lo antes posible.

d) Al cerrar la estación una vez en puerto, el radiooperador deberá:

i) Informar a la estación costera local y a las demás estaciones costeras con las que haya mantenido contacto de que el buque ha llegado y de que cierra la estación;

ii) Asegurarse de que las antenas están puestas a tierra;

iii) Comprobar que los acumuladores están suficientemente cargados.

11. *Radiotelefonía. a*) Siempre que se mantenga la escucha radioeléctrica en el cuarto de radiotelegrafía sintonizando en 2.182 kHz, se vigilará esta frecuencia por si hay mensajes de socorro, urgencia o seguridad.

b) Cuando se capten mensajes de esta clase se seguirá el procedimiento detallado en los apartados pertinentes de los párrafos 12, 13 y 14.

c) Se anotarán en el registro radioeléctrico las horas de apertura y cierre de todo servicio de escucha en la frecuencia de 2.182 kHz y pormenores del tráfico de socorro, urgencia o seguridad que haya habido, si no se trata de repeticiones de los mensajes ya escuchados en la banda de 500 kHz.

Medidas que procede tomar en casos de socorro, urgencia y seguridad

12. *Socorro.* La llamada de socorro tendrá prelación absoluta respecto de todas las demás transmisiones. Cuantas estaciones la oigan interrumpirán inmediatamente cualquier transmisión que pueda perturbar el tráfico de socorro.

a) En los casos en que el buque propio se halle en peligro, el radiooperador deberá:

i) Obtener del puente la situación real o estimada del buque o, si no se dispone de tal situación, utilizar la última conocida o la marcación verdadera y la distancia a una posición geográfica determinada; si se utiliza la última situación conocida, habrá que dar también la hora de esa situación en GMT;

ii) Normalmente transmitir en la frecuencia de 500 kHz utilizando el procedimiento radiotelegráfico de socorro de conformidad con lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones; la llamada y el mensaje de socorro sólo podrán transmitirse con autorización del capitán o de la persona que responda del buque; si es necesario cabrá utilizar frecuencias internacionales de socorro distintas (u otras frecuencias), adecuadas, de conformidad con los Reglamentos de Radiocomunicaciones;

iii) Repetir a intervalos, especialmente durante los periodos de silencio, el mensaje de socorro, precedido de la señal de alarma, si es necesario, y de la llamada de socorro, hasta recibir respuesta;

iv) Si no se recibe respuesta a un mensaje de socorro transmitido en la frecuencia de socorro, repetir el mensaje en cualquier otra frecuencia disponible en la que sea posible llamar la atención;

v) Utilizar cualquier otro medio que permita llamar la atención;

vi) Remitir en el acto al capitán todas las comunicaciones de socorro que reciba;

vii) Si el buque ha de ser abandonado antes de haber sido localizado por otros buques, dejar dispuestos los aparatos radioeléctricos, siempre que se considere necesario y las circunstancias lo permitan, en posición de emisión continua.

b) En los casos en que se hallen en peligro otros buques, el radiooperador deberá:

i) Copiar el mensaje y remitirlo al puente;

ii) Al mismo tiempo asegurarse, si le es posible, de que se obtiene una marcación radiogoniométrica; si la marcación es relativa, tomar también nota del rumbo del buque;

iii) Si no le cabe duda de que su buque está en las proximidades del siniestro, acusar recibo inmediatamente; en zonas en las que puedan establecerse comunicaciones seguras con estaciones costeras, diferir durante un breve intervalo su acuse de recibo a fin de que una estación costera pueda transmitir el suyo;

iv) Si no le cabe duda de que su buque no está en las proximidades del siniestro, dejar que transcurra un breve intervalo antes de acusar recibo del mensaje a fin de que las estaciones más próximas puedan acusarlo sin interferencia alguna;

v) No acusar recibo:

1) Cuando su buque esté muy alejado del siniestro y no se halle en condiciones de prestar auxilio, salvo si ha oído un mensaje de socorro del que no se haya acusado recibo;

2) De un mensaje de socorro transmitido por una estación costera hasta que el capitán haya confirmado que el buque está en condiciones de prestar auxilio;

vi) En el caso indicado en el apartado v) 1), y cuando:

1) Se haya determinado que un buque en peligro no está en condiciones de transmitir un mensaje de socorro, o

2) El capitán considere que se necesitan más auxilios, o

3) Se haya recibido la señal de una radiobaliza de localización de siniestros sin que se esté dando curso a tráfico de socorro o urgencia,

transmitir con el transmisor apropiado a toda potencia un mensaje de socorro, precedido siempre que sea posible de la señal de alarma, aplicando los procedimientos DDD en 500 kHz o "Mayday Relay" en 2.182 kHz o en 156,8 MHz, según proceda, o en cualquier otra frecuencia que quepa utilizar en un caso de peligro, y tomar todas las demás medidas oportunas para informar a las autoridades que puedan prestar auxilio, como si el buque en peligro fuera el propio;

vii) Por orden del capitán, tramsmitir lo antes posible el nombre, la situación y la velocidad del buque propio, la hora en que se estime que éste llegará al lugar del siniestro y, si la situación del buque en peligro parece dudosa, la marcación verdadera del mismo, precedida de la abreviatura QTE y la clasificación de la marcación;

viii) Registrar y remitir al puente otros acuses de recibo, indicando las situaciones y horas estimadas de llegada así como otros datos pertinentes del tráfico de socorro;

ix) Normalmente, si de la dirección del tráfico de socorro se hace cargo una estación costera o la de un buque mejor situado, para auxiliar al que esté en peligro, trabajar con esa estación;

x) Permanecer en escucha continua hasta que termine el tráfico de socorro; cuando otros buques más próximos estén prestando auxilio adecuado o se haya establecido contacto con estaciones costeras y no exista la posibilidad de que se le solicite que facilite medios de retransmisión o asesoramiento especializado, podrá reanudar la escucha normal.

13. *Urgencia. a*) En casos de urgencia que afecten al buque propio, el radiooperador deberá:

i) Aplicando el procedimiento radiotelegráffico de urgencia y sólo con autorización del capitán, transmitir la señal y el mensaje de urgencia en la frecuencia de 500 kHz o en cualquier otra que pueda ser utilizada en caso de peligro; si se trata de un mensaje largo o de un consejo médico, o de repetir el mensaje en zonas de tráfico intenso, transmitir el mensaje en

una frecuencia de trabajo, y en estos casos se incluirán en la llamada detalles de la frecuencia en que el mensaje de urgencia vaya a ser transmitido;

ii) Estar facultado, dado que el mensaje de urgencia haga referencia al hecho de que una o más personas hayan caído al mar, para hacer que la llamada vaya precedida de la señal de alarma únicamente cuando se necesite ayuda de otros buques y no se pueda conseguir ésta sólo con la señal de urgencia;

iii) Si el mensaje va dirigido a una estación determinada, establecer contacto con dicha estación antes de pasar a una frecuencia de trabajo;

iv) Si el mensaje va dirigido a todas las estaciones, dejar que transcurra un intervalo prudencial antes de repetir la llamada y transmitir el mensaje;

v) Cuando haya terminado una situación de urgencia comunicada a todas las estaciones y ya no sean necesarias las medidas que se pidieron, enviar un mensaje de anulación en la frecuencia pertinente dirigido a todas las estaciones.

b) En casos de urgencia que afecten a otros buques, el radiooperador deberá:

i) Poner todos los medios para no perturbar la señal de urgencia ni la transmisión del mensaje que la siga, puesto que dicha señal tiene prioridad sobre todas las demás comunicaciones, salvo las de socorro;

ii) Copiar el mensaje y remitirlo al puente;

iii) Permanecer a la escucha por lo menos durante tres minutos; dado que al término de este periodo no se haya oído ningún mensaje de urgencia, notificar la recepción de la señal de urgencia a una estación costera si es posible y después reanudar el trabajo normal;

iv) Si la señal de urgencia va dirigida a una estación determinada, estar facultado para seguir trabajando en frecuencias distintas de las utilizadas para transmitir la señal o el mensaje de urgencia; prestará toda la ayuda necesaria, si así se le solicita, para dar paso al mensaje de urgencia hacia sus destinatarios, por ejemplo mediante retransmisión.

14. *Seguridad*. *a*) Cuando haya que transmitir un mensaje de seguridad, el radiooperador deberá:

i) Hacia el final del primer periodo de silencio que quepa utilizar, transmitir la señal de seguridad y llamar en una o más de las frecuencias internacionales de socorro (500 kHz, 2.182 kHz y 156,8 MHz cuando proceda) o en cualquier otra frecuencia que pueda ser utilizada en caso de peligro;

ii) Inmediatamente después del final del periodo de silencio, transmitir en una frecuencia de trabajo el mensaje de seguridad que siga a la llamada, introduciendo una indicación apropiada a tal efecto al final de la llamada; excepcionalmente, fuera de las zonas de tráfico intenso se pueden enviar breves mensajes de seguridad en la frecuencia de 500 kHz;

iii) Transmitir lo antes posible las llamadas y los mensajes de seguridad que contengan avisos meteorológicos y náuticos importantes, y repetirlos al final del primer periodo de silencio siguiente.

b) Al oír la señal de seguridad*, el radiooperador deberá:

i) Evitar toda perturbación de la señal o del mensaje;

ii) Copiar el mensaje y remitirlo al puente;

iii) Prestar toda la ayuda necesaria para difundir estos mensajes cuando vayan dirigidos "a todos los buques" y para retransmitir hacia el destinatario de que se trate mensajes de alcance más limitado, si así se le solicita.

* Una estación costera puede radiodifundir un aviso urgente de ciclón como mensaje de seguridad, precedido de la señal de alarma y la señal de seguridad.

Otros deberes

15. *Anotaciones en el registro radioeléctrico.* *a*) Se llevará el registro radioeléctrico de conformidad con lo prescrito en los Reglamentos de Radiocomunicaciones y en el Convenio de Seguridad.

b) El registro radoeléctrico se guardará en el cuarto de radiotelegrafía y estará siempre a disposición de los funcionarios facultados por la Administración, a fines de inspección; las horas correspondientes a todas las anotaciones se consignarán en GMT.

c) El registro radioeléctrico estará siempre, a fines de inspección, a disposición del capitán, a cuya atención el radiooperador deberá señalar toda anotación que sea importante desde un punto de vista de seguridad.

16. *Pruebas esenciales.* Mientras el buque esté en la mar, el radiooperador realizará las pruebas necesarias de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Seguridad. Además, a fin de facilitar la pronta detección de posibles fallos se deberá:

a) Al menos una vez por semana, comprobar el dispositivo de manipulación automática por lo que hace a formación y duración de las señales;

b) A intervalos regulares, comprobar todos los puntos de prueba calibrados del equipo de radiocomunicaciones y registrar posibles anomalías;

c) Cuando sea posible, probar los aparatos radioeléctricos portátiles y las instalaciones radioeléctricas en una embarcación de supervivencia puesta a flote; en todo caso, cada tres meses probar los aparatos radioeléctricos portátiles y las instalaciones radioeléctricas en una embarcación de supervivencia a bordo del buque; cuando se efectúen las pruebas con la antena montada habrá que realizar los esfuerzos necesarios para establecer contacto con otros buques o con estaciones costeras a condición de que no se originen interferencias en otras transmisiones; cuando en el equipo radioeléctrico de las embarcaciones de supervivencia se utilicen baterías no recargables, éstas se sustituirán observando los intervalos que recomienden los fabricantes, o antes si el funcionamiento es deficiente durante la prueba;

d) A los intervalos necesarios, cuando el buque esté a la vista de una radiobaliza, y en colaboración con uno de los pilotos, tomar marcaciones de referencia para comprobar la exactitud de la curva de calibración del radiogoniómetro utilizando tantas derrotas del buque como sea posible; los resultados se registrarán y serán comunicados al capitán; se localizarán y notificarán al capitán las causas de error que pueda haber a bordo, incluidos cambios efectuados en la disposición de hilos metálicos y antenas no autorizadas.

17. *Adiestramiento en el manejo del aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia.* Siempre que sea posible se realizarán demostraciones con el aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia ante los tripulantes recién enrolados, a fin de que éstos sepan cómo funciona y se familiaricen con su manejo. Cuando se pruebe el aparato en embarcaciones de supervivencia, las demostraciones en que se muestre su montaje y funcionamiento serán efectuadas ante el mayor número posible de tripulantes.

18. *Adiestramiento en el manejo del equipo radiotelegráfico de reserva.* Cuando las Administraciones prescriban que el equipo radiotelegráfico de reserva, con sus dispositivos de manipulación automática, lleve un diagrama de instrucciones y los correspondientes números de referencia, a intervalos apropiados se realizarán demostraciones en las que se enseñe a hacer uso de ese sistema a personas idóneas designadas por el capitán para manejar el equipo en una emergencia, dado que por cualquier razón el radiooperador esté incapacitado.

19. *Mantenimiento.* El servicio de mantenimiento estará limitado a la realización de reparaciones sencillas.

ANEXO IV. RECOMENDACIÓN SOBRE LA FORMACIÓN DE RADIOOPERADORES — NIVELES MÍNIMOS DE FORMACIÓN EN RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS DE SEGURIDAD

Generalidades

1. Antes de que den comienzo las tareas de formación el aspirante habrá de demostrar que satisface los requisitos de aptitud física, sobre todo por lo que atañe al oído, la vista y el habla.

2. La formación será la que deba darse en relación con las disposiciones de los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de telecomunicaciones* y del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar**, que estén en vigor, atendiendo especialmente a los últimos adelantos producidos en la tecnología de las radiocomunicaciones marítimas y en los sistemas de radiocomunicaciones. En la preparación de los programas, sin perjuicio de que puedan incluirse otros además, se tendrán en cuenta los siguientes puntos:

Teoria

3. El plan de estudios figura en el Apéndice de la presente Recomendación.

Práctica

4. Se dará la siguiente formación práctica:

a) Comprensión básica de los esquemas de conexiones;

b) Utilización y cuidado de las herramientas y de los instrumentos de prueba que el Convenio de Seguridad exija llevar;

c) Técnicas para soldar y desoldar, incluidas las utilizadas con dispositivos semiconductores y circuitos modernos;

d) Funcionamiento y ajuste del equipo de radiocomunicaciones de a bordo;

e) Funcionamiento y mantenimiento esencial del aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia;

f) Localización lógica de fallos elementales;

g) Corrección de fallos sencillos;

h) Procedimientos de mantenimiento esencial;

i) Procedimientos elementales de calibración de radiogoniómetros y obtención de marcaciones radiogoniométricas;

j) Métodos elementales de protección de los receptores contra las interferencias eléctricas y electromagnéticas;

k) Principios de montaje, reparación y mantenimiento de antenas;

l) Procedimientos de seguridad;

m) Funcionamiento y mantenimiento de fuentes de energía tales como máquinas rotatorias, convertidores y baterías de acumuladores.

Técnicas de radiocomunicación

5. Se dará formación sobre:

a) Técnicas operacionales, incluidas las siguientes:

i) Transmisión y recepción en Código Morse con objeto de satisfacer lo prescrito en los Reglamentos de Radiocomunicaciones;

ii) Recepción en Código Morse en condiciones de interferencia típicas (reales o en grabación);

iii) Utilización de circuitos de filtro y ajuste del oscilador de batido para mejorar la recepción de una señal deseada en condiciones de interferencia intensa;

* En adelante llamados Reglamentos de Radiocomunicaciones.
** En adelante llamado Convenio de Seguridad.

iv) Técnicas de sintonización del receptor para la captación de señales de banda lateral única;

v) Técnicas de sintonización del transmisor y de ajuste de antenas;

vi) Técnicas de sintonización del receptor para la captación de señales moduladas por desplazamiento de frecuencia, con inclusión de facsímiles y llamadas selectivas;

b) Escucha radiotelegráfica, intercambio de tráfico radiotelegráfico, especialmente por lo que respecta a procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, y modo de llevar el registro radioeléctrico, incluida la utilización de las abreviaturas reglamentarias y las del Código Q;

c) Escucha radiotelefónica, intercambio de tráfico radiotelefónico, especialmente por lo que respecta a procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, y modo de llevar el registro radioeléctrico, incluida la utilización de las tablas fonéticas internacionales para la pronunciación de letras y cifras;

d) Utilización del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima, de la OCMI;

e) Procedimientos de comunicación establecidos en el Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR) de la OCMI, aplicados a la radiotelegrafía y a la radiotelefonía;

f) Sistemas y procedimientos de notificación de la situación de los buques;

g) Procedimientos y sistemas radiomédicos;

h) Procedimientos de determinación de las frecuencias óptimas para las comunicaciones en ondas decamétricas;

i) Utilización de las frecuencias de llamada en ondas decamétricas;

j) Comprobación de una frecuencia de socorro mientras se comprueba o se utiliza, como mínimo, otra frecuencia.

Reglamentaciones

6. La formación se fundamentará en las prescripciones de los Reglamentos de Radiocomunicaciones y en las del Convenio de Seguridad, especialmente por lo que hace a las secciones relativas a:

a) Radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad;

b) Precauciones para no ocasionar interferencias perjudiciales, especialmente con respecto al tráfico de socorro;

c) Documentos que deben llevar las estaciones de buque y utilización de los mismos.

Cuestiones diversas

7. Se recomienda:

a) Enseñar el inglés necesario para posibilitar el intercambio de comunicaciones radiotelefónicas y radiotelegráficas relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar;

b) Dar formación sobre técnicas de supervivencia y utilización del equipo salvavidas;

c) Incluir en el plan de formación un cursillo aprobado de lucha contra incendios referido en particular a métodos de extinción de incendios en el cuarto de radiotelegrafía con el menor deterioro posible para la instalación radioeléctrica.

APÉNDICE. ESQUEMA DEL PLAN DE ESTUDIOS SOBRE TEORIA DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS DE SEGURIDAD

1. *Conocimientos elementales de electricidad y radiocomunicaciones*

a) Electricidad, pilas y acumuladores;

b) Electromagnetismo, inductancia;

c) Electrostática, capacitancia;

d) Corriente alterna, transformadores y máquinas;
e) Funciones de las válvulas termiónicas y de los dispositivos semiconductores;
f) Aparatos de medida y mediciones;
g) Principios de radiocomunicaciones.

2. *Radiocomunicaciones marítimas*

a) Conocimientos elementales de las fuentes de energía;
b) Conocimiento de la función de los amplificadores de audiofrecuencias y radiofrecuencias, y de los osciladores, métodos de modulación, cambio de frecuencias y detección de señales;
c) Conocimientos elementales sobre propagación de las ondas radioeléctricas y tipos de antenas;
d) Diagramas funcionales elementales de transmisores, receptores, radiogoniómetros, autoalarmas (radiotelegráficos y radiotelefónicos) y aparatos radioeléctricos portátiles para embarcaciones de supervivencia, incluidos los diagramas de radiobalizas de localización de siniestros;
e) Conocimiento de los dispositivos de manipulación automática.

RESOLUCIÓN 8. FORMACIÓN COMPLEMENTARIA PARA LOS MARINEROS QUE HAYAN DE FORMAR PARTE DE LAS GUARDIAS DE NAVEGACIÓN

La Conferencia,

Considerando la necesidad de acrecentar la competencia de los marineros que hayan de formar parte de las guardias de navegación,

Considerando que ese acrecentamiento debe lograrse mediante la formación en materias que complementen las comprendidas en los requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan de formar parte de las guardias de navegación, establecidos en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,

Resuelve recomendar que a los marineros que hayan de formar parte de las guardias de navegación se les dé formación en:

a) La utilización y el funcionamiento del equipo del puente que corresponda a sus deberes, y
b) Los requisitos básicos para prevenir la contaminación del medio marino,

Insta a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de la presente Resolución lo antes posible.

RESOLUCIÓN 9. REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LOS MARINEROS QUE HAYAN SIDO NOMBRADOS AYUDANTES DEL MAQUINISTA NAVAL ENCARGADO DE LA GUARDIA

La Conferencia,

Considerando la importancia y la urgencia de establecer requisitos para los marineros que tengan responsabilidades especiales cuando formen parte de las guardias en la cámara de máquinas,

Considerando que no abundan las facilidades debidas para la formación de marineros que tengan responsabilidades especiales cuando formen parte de las guardias en la cámara de máquinas,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan sido nombrados ayudantes del maquinista naval encargado de la guardia", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LOS MARINEROS QUE HAYAN SIDO NOMBRADOS AYUDANTES DEL MAQUINISTA NAVAL ENCARGADO DE LA GUARDIA

1. Todo marinero que sea nombrado ayudante del maquinista naval encargado de la guardia en buques de navegación marítima y que tengan deberes específicos y responsabilidades relacionadas con tales deberes por lo que hace al funcionamiento seguro y al mantenimiento de las máquinas deberá satisfacer, de un modo que la Administración juzgue adecuado, los siguientes requisitos mínimos:

a) Haber cumplido 17 años de edad;

b) Tener aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído;

c) Tener formación por lo que respecta a la lucha contra incendios, rudimentos de primeros auxilios, supervivencia, riesgos para la salud y seguridad de las personas;

d) Haber cumplido, prestando servicio en una cámara de máquinas, un periodo de embarco de por lo menos 12 meses, del cual la mitad podrá ser sustituida por una formación aprobada;

e) Satisfacer lo prescrito en la Regla III/6, "Requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan de formar parte de las guardias en la cámara de máquinas", del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978.

2. Todo marinero destinado a las citadas guardias tendrá:

a) Conocimiento de las funciones, el funcionamiento y el mantenimiento de la máquina propulsora principal y de las máquinas auxiliares;

b) Conocimiento de los procedimientos seguidos en la realización de guardias en la cámara de máquinas y aptitud para desempeñar los deberes de una guardia normal;

c) Conocimiento del uso de herramientas manuales y herramientas mecánicas portátiles;

d) Aptitud para leer y comprender los datos registrados en los instrumentos indicadores que se relacionen con sus deberes en la guardia;

e) Conocimiento de las funciones, el funcionamiento y el mantenimiento de los diversos sistemas de bombeo;

f) Conocimiento de las prácticas de seguridad en el trabajo relativo a las operaciones de la cámara de máquinas;

g) Conocimiento de la terminología técnica utilizada en los espacios de máquinas y nomenclatura propia de todos los elementos de máquinas y del equipo pertinentes.

3. Todo marinero que haya de formar parte de una guardia en la cámara de máquinas estará familiarizado con los deberes que en relación con ese servicio le correspondan en los espacios de máquinas. Especialmente, por lo que respecta a sus deberes en cualquier buque, el marinero tendrá:

a) Conocimiento del uso de los apropiados sistemas de comunicaciones internas;

b) Conocimiento de las rutas de evacuación que arranquen de los espacios de máquinas;

c) Conocimiento de los sistemas de alarma de la cámara de máquinas y aptitud para distinguir las diversas alarmas, especialmente las de los extintores de incendios a base de gas;

d) Conocimiento del emplazamiento y modo de empleo del equipo de lucha contra incendios que haya en los espacios de máquinas;

e) Conocimiento del equipo de protección ambiental;

f) Aptitud para entender las instrucciones del maquinista naval encargado de la guardia y para hacerse entender por éste.

4. Las Administraciones harán que se expidan los documentos autorizados a los hombres de mar que tengan la necesaria competencia de conformidad con los párrafos 1 y 2 de la presente Recomendación o que se les refrenden debidamente los documentos que posean.

5. La Administración podrá considerar que un hombre de mar satisface lo prescrito en la presente Recomendación si éste ha prestado servicio ocupando un puesto idóneo en la sección de máquinas durante un periodo no inferior a un año dentro de los cinco años anteriores al momento en que esa Administración dé efectividad a la presente Recomendación.

Resolución 10. Formación y competencia de los oficiales y marineros de petroleros

La Conferencia,

Considerando los peligros que para la vida humana y el medio ambiente pueden derivarse de los accidentes relacionados con la manipulación de hidrocarburos a granel,

Considerando la importancia y la urgencia de establecer requisitos para oficiales y marineros que tenga responsabilidades especiales en la manipulación de hidrocarburos a granel,

Considerando la Resolución 8 de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978,

Considerando que no abundan las facilidades debidas para la formación de oficiales y marineros que tengan responsabilidades especiales en la manipulación de este tipo de cargamentos,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre formación y competencia de los oficiales y marineros de petroleros", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE FORMACIÓN Y COMPETENCIA DE LOS OFICIALES Y MARINEROS DE PETROLEROS

I. *Formación de los oficiales y marineros que tengan deberes y responsabilidades especiales en relación con la carga y el equipo de manipulación de la carga*

Conviene dividir esta formación en dos partes: una, general, que trate de los principios seguidos, y otra dedicada a la aplicación de esos principios a las actividades desarrolladas a bordo. Cualquier proporción de dicha formación podrá darse en la mar o en tierra. La formación será complementada con instrucción práctica en la mar y, cuando proceda, en un centro adecuado de tierra. Tanto la formación como la instrucción deberán ser impartidas por personal competente.

A. *Principios*

1. *Características de los cargamentos de hidrocarburos.* Exposición general, con demostraciones prácticas, de las propiedades físicas de los hidrocarburos cuando se transportan a granel; relación entre la presión del vapor y la temperatura. Influencia de la presión en el punto de ebullición. Explicación de los conceptos de presión de vapor de saturación, difusión, presión parcial, límite de inflamabilidad, límites de explosión, vapor de petróleo, desplazamiento del vapor, temperatura de inflamación y temperatura de combustión espontánea. Consecuencias prácticas del punto de inflamación y del límite inferior de inflamabilidad. Explicación elemental de los tipos de generación de cargas electrostáticas.

2. *Toxicidad.* Principios elementales y explicación de los conceptos fundamentales; límites de toxicidad, efectos tanto agudos como crónicos de la toxicidad, y venenos e irritantes sistémicos.

3. *Riesgos*

a) *Riesgos de explosión y de inflamación.* Límites de inflamabilidad. Fuentes de ignición y explosión. Peligros del arrastre de nubes de vapor.

b) *Riesgos para la salud.* Peligros inherentes al contacto de los productos con la piel, a la inhalación y a la ingestión.

c) *Riesgos para el medio ambiente.* Efectos en la vida humana y en la flora y fauna marinas debidos al derrame de hidrocarburos en el mar. Efecto del peso específico y de la solubilidad. Efecto de la presión de vapor y de las condiciones atmosféricas.

d) *Riesgos de corrosión*

4. *Prevención de los riesgos.* Inertización, técnicas de monitorización, medidas contra la formación de cargas electrostáticas, ventilación, separación de cargamentos e importancia de la compatibilidad de materiales.

5. *Equipo de seguridad y protección del personal.* Función y calibración de los instrumentos de medición de gas y equipo análogo. Dispositivos especiales para extinción de incendios, aparatos respiratorios y equipo para la evacuación de los tanques. Utilización sin riesgos de la indumentaria y el equipo protectores.

B. *Aplicación a las actividades desarrolladas a bordo*

1. *Reglamentos y Códigos de prácticas.* Importancia de la elaboración de planes para casos de emergencia a bordo. Conocimiento de:

a) Las disposiciones apropiadas de los Convenios internacionales pertinentes;

b) Los Códigos internacionales y nacionales;

c) El Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, de la OCMI;

d) Las Guías pertinentes sobre seguridad en los buques tanque*.

* Véanse la "International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals", preparada conjuntamente por la ICS y el OCIMF, y la "Guide to Helicopter/Ship Operations", de la ICS.

2. *Proyecto y equipo de petroleros.* Conocimiento de:

a) Los circuitos de tuberías, los sistemas de bombeo y la disposición de los tanques y de la cubierta;

b) Tipos de bombas de carga y su aplicación a los diversos tipos de carga;

c) Sistemas de limpieza de tanques y de desgasificación e inertización de éstos;

d) Aireación de los tanques de carga y ventilación de los alojamientos;

e) Sistemas de sondas y de alarma;

f) Sistemas de calentamiento de la carga;

g) Factores da seguridad de los sistemas eléctricos.

3. *Operaciones realizadas en el buque.* Cálculos relativos a la carga. Planos para las operaciones de carga y descarga. Procedimiento de carga y descarga, incluidos los transbordos de buque a buque. Listas de comprobación. Utilización del equipo de monitorización. Importancia de ejercer una buena supervisión sobre el personal. Operaciones de desgasificación y de limpieza de los tanques. Cuando corresponda, procedimientos de lavado con crudos y funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de gas inerte. Control de la entrada en cámaras de bombas y espacios cerrados. Utilización del equipo de detección de gases y de seguridad. Carga sobre residuos y procedimientos adecuados de lastrado y deslastrado. Prevención de la contaminación del aire y del agua.

4. *Reparación y mantenimiento.* Precauciones que procede tomar en relación con las operaciones de reparación y mantenimiento, incluidas las que afectan a los sistemas de bombeo, de tuberías, eléctricos y de control, antes de realizarlas y durante su realización. Factores de seguridad necesarios en la realización de operaciones en caliente. Control de las operaciones en caliente y procedimientos adecuados para las mismas.

5. *Operaciones de emergencia.* Plan de emergencia. Suspensión de las operaciones de carga en caso de emergencia. Medidas que procede tomar si fallan los servicios esenciales en relación con la carga. Lucha contra incendios en los petroleros. Medidas que procede tomar en casos de abordaje, varada o derrames. Primeros auxilios y utilización del equipo de respiración artificial. Utilización de aparatos respiratorios. Salvamento de personas en espacios cerrados.

Nota. Se recomienda hacer el mayor uso posible de manuales de operaciones y equipo de a bordo, así como de películas y ayudas visuales apropiadas, y aprovechar cualquier oportunidad que permita discutir el efecto de la organización de la seguridad a bordo del buque y el papel de los oficiales de seguridad y comités de seguridad.

II. *Formación del resto del personal*

El resto del personal deberá recibir a bordo del buque y, cuando proceda, en tierra, la oportuna formación, impartida por personal competente que tenga experiencia en la manipulación de cargamentos de hidrocarburos y que conozca las características de éstos y los procedimientos de seguridad.

1. *Reglamentaciones.* Conocimiento de las reglamentaciones del buque que rijan la seguridad del personal a bordo de los petroleros en puerto y en la mar.

2. *Riesgos para la salud y prevención de éstos.* Peligros inherentes al contacto de los productos con la piel. Inhalación e ingestión de sustancias transportadas como carga. Propiedades nocivas de estas cargas. Deficiencia de oxígeno con referencia especial a los sistemas de gas inerte. Accidentes del personal y primeros auxilios que deben administrársele. Lista de indicaciones y contraindicaciones.

3. *Prevención y extinción de incendios.* Restricciones relativas al fumar y al empleo de hornillos para cocinar. Fuentes de ignición. Prevención de incendios y explosiones. Métodos de lucha contra incendios. Características generales de los aparatos portátiles y de las instalaciones fijas.

4. *Prevención de la contaminación.* Procedimientos para prevenir la contaminación del aire y del agua. Medidas que procede tomar en caso de derrame.

5. *Equipo de seguridad y su utilización.* Debida utilización de la indumentaria y el equipo protectores, los aparatos de respiración artificial y el equipo de evacuación y salvamento.

6. *Procedimientos de emergencia.* Conocimiento de los procedimientos previstos en el plan de emergencia.

7. *Equipo y operaciones relativos a la carga.* Descripción general del equipo de manipulación de la carga. Procedimientos de seguridad para operaciones de carga y descarga, y precauciones necesarias. Acceso sin riesgos a los espacios cerrados.

III. *Formación en la lucha contra incendios*

Todo el personal habrá seguido un curso práctico aprobado de formación básica o superior relativa a lucha contra incendios, acorde con sus deberes y responsabilidades.

Resolución 11. Formación y competencia de los oficiales y marineros de buques tanque para productos químicos

La Conferencia,

Considerando los peligros que para la vida humana y el medio ambiente pueden derivarse de los accidentes relacionados con la manipulación de productos químicos a granel,

Considerando la importancia y la urgencia de establecer requisitos para oficiales y marineros que tengan responsabilidades especiales en la manipulación de productos químicos a granel, peligrosos en potencia o nocivos,

Considerando la Resolución A.286(VIII), relativa a este asunto y aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental,

Considerando que el contenido de la Resolución A.286(VIII) guarda estrecha relación con los fines de la Conferencia,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre formación y competencia de los oficiales y marineros de buques tanque para productos químicos", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto, incluidas las disposiciones referentes a la manipulación de productos químicos secos a granel, peligrosos en potencia o nocivos;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

5. *Equipo de seguridad y su utilización.* Debida utilización de la indumentaria y el equipo protectores, los aparatos de respiración artificial y el equipo de evacuación y salvamento.

6. *Procedimientos de emergencia.* Conocimiento de los procedimientos previstos en el plan de emergencia.

7. *Equipo y operaciones relativos a la carga.* Descripción general del equipo de manipulación de la carga. Procedimientos de seguridad para operaciones de carga y descarga, y precauciones necesarias. Acceso sin riesgos a los espacios cerrados.

III. *Formación en la lucha contra incendios*

Todo el personal habrá seguido un curso práctico aprobado de formación básica o superior relativa a lucha contra incendios, acorde con sus deberes y responsabilidades.

RESOLUCIÓN 12. FORMACIÓN Y COMPETENCIA DE LOS CAPITANES, OFICIALES Y MARINEROS DE BUQUES TANQUE PARA GASES LICUADOS

La Conferencia,

Considerando los peligros que para la vida humana y el medio ambiente pueden derivarse de los accidentes relacionados con la manipulación de gases licuados a granel,

Considerando que no abundan las facilidades debidas para la formación obligatoria de los capitanes, oficiales y marineros que tengan responsabilidades especiales en la manipulación de este tipo de cargamentos,

Considerando que se deberían establecer cuanto antes los requisitos mínimos aplicables a tal efecto,

Resuelve aprobar la "Recomendación sobre formación y competencia de los capitanes, oficiales y marineros de buques tanque para gases licuados", que constituye el Anexo de la presente Resolución,

Recomienda:

a) Que todos los Gobiernos interesados tengan presente la orientación que figura en el Anexo de la presente Resolución;

b) Que se exija a todos los capitanes, oficiales y marineros de los buques citados haber seguido y terminado un periodo de formación básica, de tipo aprobado, en relación con la seguridad, los procedimientos de emergencia y la lucha contra incendios. Dicho periodo de formación deberá tener el alcance y la duración adecuados para garantizar no sólo que se apreciarán los riesgos que puedan surgir, sino también que se conocerán las características de seguridad comprendidas en el proyecto y en la construcción del buque, a fin de evitar la indecisión y el pánico cuando haya que afrontar situaciones de emergencia o accidentes que en realidad sean poco importantes;

c) Que se exija a todos los capitanes, oficiales de puente y maquinistas navales, y a los marineros con deberes y responsabilidades específicos relacionados con la carga y el equipo de carga, haber seguido y terminado cursos especiales de formación, de tipo aprobado, y asimismo recomienda que dichos cursos tengan la duración adecuada y se complementen con formación y prácticas desarrolladas a bordo;

d) Que en el reconocimiento de los grados de competencia alcanzados todos los Gobiernos interesados exijan una prueba por separado al término del periodo de

B. *Aplicación a las actividades desarrolladas a bordo*

1. *Reglamentos y Códigos de prácticas.* Conocimiento de los códigos de la OCMI y de los códigos nacionales e internacionales pertinentes* y de las reglamentaciones portuarias. Importancia de la elaboración de planes para casos de emergencia a bordo.

2. *Proyecto y equipo de buques tanque para transporte de productos químicos.* Breve descripción de los circuitos especiales de tuberías, sistemas de bombeo y disposición de los tanques, control de rebose. Tipos de bombas de carga y su aplicación a los diversos tipos de carga. Sistemas de limpieza de tanques y de desgasificación de éstos. Aireación de los tanques de carga y ventilación de los alojamientos; esclusas neumáticas. Sistemas de sondas. Sistemas de control de la temperatura en los tanques. Factores de seguridad de los sistemas eléctricos.

3. *Operaciones reàlizadas en el buque.* Cálculos relativos a la carga. Planos para las operaciones de carga y descarga. Procedimiento de carga y descarga. Listas de comprobación. Utilización de equipo de monitorización. Operaciones de desgasificación y de limpieza de los tanques (uso correcto de los agentes de absorción y humectación de los detergentes). Utilización y mantenimiento de las atmósferas inertes. Control de la entrada en cámaras de bombas y espacios cerrados. Utilización del equipo de detección y seguridad. Eliminación de residuos y aguas del lavado de tanques.

4. *Reparación y mantenimiento.* Precauciones que procede tomar antes de realizar operaciones de reparación y mantenimiento en los sistemas de bombeo, de tuberías, eléctricos y de control.

5. *Operaciones de emergencia.* Plan de emergencia. Suspensión de las operaciones de carga en caso de emergencia. Medidas que procede tomar si fallan los servicios esenciales en relación con la carga. Lucha contra incendios en los buques tanque para productos químicos. Medidas que procede tomar en casos de abordaje, varada o derrames. Primeros auxilios y utilización del equipo de respiración artificial y de descontaminación. Utilización de aparatos respiratorios. Salvamento de personas en espacios cerrados.

Nota. Se recomienda hacer el mayor uso posible de manuales de operaciones y equipo de a bordo, así como de películas y ayudas visuales apropiadas, y aprovechar cualquier oportunidad para discutir el efecto de la organización de la seguridad a bordo del buque y el papel de los oficiales de seguridad y comités de seguridad.

II. *Formación del resto del personal*

El resto del personal deberá recibir a bordo del buque y, cuando proceda, en tierra, la oportuna formación, impartida por personal competente que tenga la preparación exigida y experiencia en el transporte de estos tipos de cargamento y en los procedimientos de seguridad.

1. *Reglamentaciones.* Conocimiento de las reglamentaciones del buque que rijan la seguridad del personal a bordo de los buques tanque en puerto y en la mar.

2. *Riesgos para la salud y prevención de éstos.* Peligros inherentes al contacto de los productos con la piel. Inhalación e ingestión de sustancias transportadas como carga. Propiedades tóxicas de estas cargas. Accidentes del personal y primeros auxilios que deben administrársele. Lista de indicaciones y contraindicaciones.

3. *Prevención y extinción de incendios.* Restricciones relativas al fumar y al empleo de hornillos para cocinar. Fuentes de ignición. Prevención de incendios y explosiones. Métodos de lucha contra incendios. Características generales de los aparatos portátiles y de las instalaciones fijas.

4. *Prevención de la contaminación.* Procedimientos para prevenir la contaminación del aire y del agua. Medidas que procede tomar en caso de derrame.

* Véanse los documentos de la ICS "Tanker Safety Guide (Chemicals)" y "Guide to Helicopter/Ship Operations".

5. *Equipo de seguridad y su utilización.* Debida utilización de la indumentaria y el equipo protectores, los aparatos de respiración artificial y el equipo de evacuación y salvamento.

6. *Procedimientos de emergencia.* Conocimiento de los procedimientos previstos en el plan de emergencia.

7. *Equipo y operaciones relativos a la carga.* Descripción general del equipo de manipulación de la carga. Procedimientos de seguridad para operaciones de carga y descarga, y precauciones necesarias. Acceso sin riesgos a los espacios cerrados.

III. *Formación en la lucha contra incendios*

Todo el personal habrá seguido un curso práctico aprobado de formación básica o superior relativa a lucha contra incendios, acorde con sus deberes y responsabilidades.

RESOLUCIÓN 12. FORMACIÓN Y COMPETENCIA DE LOS CAPITANES, OFICIALES Y MARINEROS DE BUQUES TANQUE PARA GASES LICUADOS

La Conferencia,

Considerando los peligros que para la vida humana y el medio ambiente pueden derivarse de los accidentes relacionados con la manipulación de gases licuados a granel,

Considerando que no abundan las facilidades debidas para la formación obligatoria de los capitanes, oficiales y marineros que tengan responsabilidades especiales en la manipulación de este tipo de cargamentos,

Considerando que se deberían establecer cuanto antes los requisitos mínimos aplicables a tal efecto,

Resuelve aprobar la "Recomendación sobre formación y competencia de los capitanes, oficiales y marineros de buques tanque para gases licuados", que constituye el Anexo de la presente Resolución,

Recomienda:

a) Que todos los Gobiernos interesados tengan presente la orientación que figura en el Anexo de la presente Resolución;

b) Que se exija a todos los capitanes, oficiales y marineros de los buques citados haber seguido y terminado un periodo de formación básica, de tipo aprobado, en relación con la seguridad, los procedimientos de emergencia y la lucha contra incendios. Dicho periodo de formación deberá tener el alcance y la duración adecuados para garantizar no sólo que se apreciarán los riesgos que puedan surgir, sino también que se conocerán las características de seguridad comprendidas en el proyecto y en la construcción del buque, a fin de evitar la indecisión y el pánico cuando haya que afrontar situaciones de emergencia o accidentes que en realidad sean poco importantes;

c) Que se exija a todos los capitanes, oficiales de puente y maquinistas navales, y a los marineros con deberes y responsabilidades específicos relacionados con la carga y el equipo de carga, haber seguido y terminado cursos especiales de formación, de tipo aprobado, y asimismo recomienda que dichos cursos tengan la duración adecuada y se complementen con formación y prácticas desarrolladas a bordo;

d) Que en el reconocimiento de los grados de competencia alcanzados todos los Gobiernos interesados exijan una prueba por separado al término del periodo de

formación prescrito o bien acepten la terminación satisfactoria de cursos de formación de tipo aprobado que estén rigurosamente controlados y en los que la actuación y la asistencia de los alumnos puedan ser objeto de las pruebas periódicas y de la evaluación general a que las someta el instructor;

e) Que todos los Gobiernos interesados determinen con certeza el grado de competencia del oficial principalmente responsable de la carga y hagan que los documentos pertinentes sean otorgados a quienes corresponda por su formación y experiencia,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE FORMACIÓN Y COMPETENCIA DE LOS CAPITANES, OFICIALES Y MARINEROS DE BUQUES TANQUE PARA GASES LICUADOS

I. *Introducción*

1. Conviene dividir esta formación en dos partes:

a) Instrucción supervisada, llevada a cabo bien en un centro establecido en tierra, bien a bordo de un buque especialmente acondicionado, en los que haya los oportunos medios de formación e instructores especializados, dedicada a los principios seguidos y a la aplicación de éstos a las actividades desarrolladas a bordo. En situaciones especiales la Administración podrá permitir que un oficial subalterno o un marinero reciban formación a bordo de los buques en que presten servicio, a condición de que lo presten durante el periodo limitado que la propia Administración haya establecido y que el tripulante de que se trate no tenga deberes ni responsabilidades relacionados con la carga o con el equipo de carga, y a condición además de que después reciba una formación acorde con la presente Recomendación para cualquier servicio posterior;

b) Formación práctica suplementaria y experiencia que permitan aplicar los principios aprendidos a un tipo de buque y a un sistema de contención de la carga determinados.

2. En la preparación del programa aprobado por la Administración para los cursos de formación se tendrán en cuenta el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, de la OCMI, y las Guías pertinentes* sobre seguridad en los buques tanque.

La formación se impartirá a los siguientes niveles:

A. *Capitanes, todos los oficiales y todos los marineros*

1. *Curso de formación básica sobre seguridad en los buques gaseros.* Este curso se desarrollará preferiblemente en un centro de formación aprobado establecido en tierra, antes de que los alumnos sean asignados a un buque. Cabrá también impartir esta formación siguiendo programas aprobados, organizados a bordo, que estén a cargo de personal competente y sometidos a la supervisión y dirección del capitán. Dicha formación sobre seguridad incluirá las siguientes materias:

a) *Generalidades*

i) Tipos de gases transportados.

ii) Riesgos inherentes a los gases que según se espera habrá que manipular.

iii) Descripción general de los sistemas de transporte de la carga.

* Véanse los documentos de la ICS "Tanker Safety Guide (Liquefied Gas)" y "Guide to Helicopter/Ship Operations".

iv) Sistemas de carga y descarga, y de ventilación de la carga.

v) Características de seguridad previstas en el proyecto y prescripciones especiales.

b) *Prevención y extinción de incendios.* Restricciones relativas al fumar y al empleo de hornillos para cocinar. Fuentes de ignición. Prevención de incendios y explosiones. Métodos de lucha contra incendios. Características generales de los aparatos portátiles y de las instalaciones fijas.

c) *Riesgos para la salud y seguridad del personal*

i) Riesgos inherentes al contacto de la carga con la piel y a la inhalación de vapores de dicha carga o de gas inerte. Tipos de antídotos y efectos de los mismos.

ii) Utilización correcta de indumentaria protectora, aperatos respiratorios, equipo de respiración artificial, equipo de salvamento y dispositivos de evacuación.

iii) Acceso a los espacios cerrados.

d) *Prevención de la contaminación.* Procedimientos para prevenir la contaminación del aire y del agua. Medidas que procede tomar en caso de derrame.

e) *Procedimientos de emergencia.* Esquematización del plan de emergencia. Procedimientos para casos de:

i) Incendio;

ii) Abordaje y varada;

iii) Derrames o escapes de gas licuado;

iv) Personal accidentado.

2. *Curso de lucha contra incendios que abarque las características específicas de incendios a bordo de buques gaseros*

a) Todo el personal habrá seguido un curso práctico aprobado de formación básica o superior relativa a lucha contra incendios, acorde con sus deberes y responsabilidades.

b) Este curso se desarrollará bien en un centro de formación establecido en tierra, bien a bordo de un buque especialmente acondicionado en los que haya los oportunos medios de formación e instructores especializados al efecto.

3. Tan pronto como se incorporen a un buque nuevos tripulantes se les dará una formación completa acerca de todos los aspectos de los procedimientos de emergencia antes enumerados.

B. *Capitanes, todos los oficiales de puente, todos los maquinistas navales y los marineros que tengan deberes y responsabilidades específicos relacionados con la carga y el equipo de carga*

1. Esta parte se aplicará en su totalidad al capitán, al piloto de primera clase, al maquinista naval jefe, al maquinista naval primero y al oficial principalmente responsable de la carga si éste no es alguna de las personas designadas para los cuatro cargos citados.

2. No obstante, la Administración podrá permitir variaciones en cuanto a la profundidad de los conocimientos exigidos en el programa dado más abajo, considerando, en el caso de otros tripulantes, los deberes y las funciones que les correspondan.

3. Las responsabilidades y los deberes específicamente relacionados con la carga y el equipo de carga son los relativos a las operaciones necesarias para cargar y descargar, al cuidado de la carga, a las tareas de tratamiento o de supervisión para la utilización de la carga a bordo y al funcionamiento o mantenimiento del equipo correspondiente.

4. Sin perjuicio de que puedan añadirse otras, el curso de formación comprenderá las siguientes materias:

a) *Física y química.* Nociones básicas de química y física en cuanto se relaciona con el transporte marítimo de gases licuados a granel, en condiciones de seguridad.

i) Propiedades y características de los gases licuados y sus vapores
   1) Definición de gas;
   2) Leyes elementales de los gases;
   3) Ecuación de estado de los gases;
   4) Densidad de los gases;
   5) Difusión y mezcla de gases;
   6) Compresión de gases;
   7) Licuación de gases;
   8) Refrigeración de gases;
   9) Temparatura crítica;
   10) Importancia práctica de la temperatura de inflamación;
   11) Límites superior e inferior de explosión;
   12) Temperatura de autoignición;
   13) Compatibilidad de los gases;
   14) Reactividad;
   15) Polimerización.

ii) Propiedades de los líquidos simples
   1) Densidades de los líquidos;
   2) Variación debida a la temperatura;
   3) Presión del vapor y temperatura;
   4) Vaporización y líquidos de ebullición.

iii) Naturaleza y propiedades de las soluciones
   1) Solubilidad de los gases en los líquidos;
   2) Miscibilidad entre líquidos y efectos de los cambios de temperatura;
   3) Densidades de las soluciones y relación de dependencia con respecto a la temperatura y a la concentración;
   4) Efecto ejercido en los puntos de fusión y ebullición por las sustancias disueltas;
   5) Hidratos, formación y dispersión;
   6) Higroscopicidad;
   7) Desecación del aire y otros gases.

b) *Riesgos para la salud*

i) Toxicidad
   1) Modos en que los gases licuados y sus vapores pueden ser tóxicos;
   2) Propiedades tóxicas de los inhibidores y de los productos de la combustión tanto de los materiales de construcción como de los gases licuados transportados;
   3) Efectos agudos y crónicos de la toxicidad, y venenos e irritantes sistémicos;
   4) Valor umbral límite (VUL).

ii) Riesgos inherentes al contacto de los productos con la piel, a la inhalación y a la ingestión.

iii) Primeros auxilios y administración de antídotos.

c) *Contención de la carga*
   i) Principios fundamentales de los sistemas de contención.
   ii) Reglas.
   iii) Reconocimientos.
   iv) Construcción de tanques, materiales, revestimientos y aislamiento.
   v) Compatibilidad.

d) *Procedimientos operacionales*
   i) Reglamentos y códigos de prácticas.
   ii) Conocimiento de los códigos de la OCMI y de los códigos nacionales e internacionales pertinentes*.
   iii) Reglamentaciones portuarias.
   iv) Importancia del plan de emergencia del buque y asignación de responsabilidades.

e) *Contaminación*
   i) Riesgos para la vida humana y para el medio marino.
   ii) Efecto del peso específico y la solubilidad.
   iii) Peligros debidos al arrastre de nubes de vapor.
   iv) Echazón de líquidos criógenos.
   v) Reglamentaciones nacionales, internacionales y locales.

f) *Sistema de manipulación de la carga*
   i) Descripción de los principales tipos de bombas y dispositivos de bombeo, sistemas de circuitos de vapor, de tuberías y de válvulas.
   ii) Explicación de los conceptos de presión, vacío, succión, flujo y altura de elevación.
   iii) Filtros y purgadores.
   iv) Dispositivos de expansión.
   v) Pantallas cortallamas.
   vi) Gases inertes comúnmente utilizados.
   vii) Sistema de almacenaje, generación y distribución.
   viii) Consideraciones generales acerca de los distintos tipos de sistemas y de su funcionamiento y mantenimiento seguros y eficientes.
   ix) Sistemas de monitorización de la temperatura y la presión.
   x) Sistemas de ventilación de la carga.
   xi) Sistemas de recirculación de líquidos y de relicuación.
   xii) Sistemas de instrumentos y de indicación de la carga.
   xiii) Sistemas de detección y monitorización de gases.
   xiv) Sistemas de monitorización de CO_2.
   xv) Sistemas de aprovechamiento de los productos de la evaporación de la carga.
   xvi) Sistemas auxiliares.

g) *Procedimientos relativos a las operaciones realizadas en el buque*
   i) Procedimientos y preparación para la carga y descarga.
   ii) Listas de comprobación.
   iii) Mantenimiento de la carga en las debidas condiciones durante la travesía y en puerto.
   iv) Separación de cargas y procedimientos para su trasiego.
   v) Cambio de cargas, procedimientos de limpieza de tanques.

* Véanse los documentos de la ICS "Tanker Safety Guide (Liquefied Gas)" y "Guide to Helicopter/Ship Operations".

vi) Muestreo de la carga.
vii) Lastrado y deslastrado.
viii) Sistemas de calentamiento y enfriamiento.
ix) Procedimientos de calentamiento y desgasificación.
x) Procedimientos para enfriar, a partir de la temperatura ambiente, el sistema de desgasificación, con las correspondientes precauciones de seguridad.

h) *Prácticas de seguridad y equipo correspondiente*

i) Función, calibración y utilización de instrumentos portátiles de medición.
ii) Equipo y procedimientos de lucha contra incendios.
iii) Aparatos respiratorios.
iv) Aparatos de respiración artificial.
v) Dispositivos de evacuación.
vi) Equipo de salvamento.
vii) Indumentaria y equipo protectores.
viii) Acceso a los espacios cerrados.
ix) Precauciones que procede tomar en relación con las operaciones de reparación y mantenimiento de los sistemas de carga y control, antes de realizarlas y durante su realización.
x) Inspección del personal en la realización de trabajos que puedan entrañar riesgos;
xi) Tipos de equipo de seguridad homologado y principios en que se fundan.
xii) Fuentes de ignición.

i) *Procedimientos de emergencia*

i) Plan de emergencia.
ii) Suspensión de las operaciones de carga en caso de emergencia.
iii) Sistemas de cierre de emergencia de las válvulas de carga.
iv) Medidas que procede tomar si fallan los sistemas o servicios esenciales en relación con la carga.
v) Medidas que procede tomar en casos de abordaje, varada o derrames o cuando el buque quede envuelto en vapores tóxicos o inflamables.

5. La formación y experiencia suplementarias a bordo basadas en el Manual de operaciones del buque se referirán, según proceda, a los siguientes sistemas:

a) *Sistema de manipulación de la carga*

i) Sistemas de tuberías, bombas y válvulas, dispositivos de expansión y sistemas de vapor.
ii) Necesidades desde un punto de vista de mantenimiento y características de funcionamiento del sistema de manipulación de la carga.
iii) Recirculación de líquidos.

b) *Instrumentos*

i) Indicadores del nivel de la carga.
ii) Sistemas de detección de gases.
iii) Sistemas de monitorización de la temperatura del casco y de la carga.
iv) Diversos métodos de transmisión de señales desde un dispositivo detector hasta el puesto de monitorización.
v) Sistemas de cierre automático.

c) *Aplicación dada a los productos de la evaporación*
   i) Utilización como combustible para
      1) Compresores;
      2) Termocambiadores;
      3) Conductos de gas y de ventilación en máquinas y espacios con dotación.
   ii) Principios relativos a la utilización en equipo de dos combustibles
      4) Calderas;
      5) Turbinas de gas;
      6) Motores diesel.
   iii) Ventilación de emergencia.
   iv) Relicuación.

d) *Sistemas auxiliares*
   i) Ventilación, inertización.
   ii) Válvulas
      1) De cierre rápido;
      2) De telemando;
      3) Neumáticas;
      4) De rebose;
      5) De seguridad;
      6) De presión y vacío.
   iii) Sistemas de vapor de agua para espacios vacíos, tanques de lastre y condensadores.

e) *Principios generales de manejo del equipo de manipulación de la carga*
   i) Inertización de tanques de carga y espacios vacíos.
   ii) Enfriamiento de tanques y toma de carga.
   iii) Operaciones durante travesías con carga y en lastre.
   iv) Descarga y agotamiento de tanques.
   v) Procedimientos de emergencia, con inclusión de las medidas preestablecidas para casos de fugas, incendio, abordaje, varada, descarga del cargamento en casos de emergencia, accidentes del personal.

Nota. Se recomienda hacer el mayor uso posible de manuales de operaciones y equipo de a bordo, así como de películas, ayudas visuales y de otro tipo, y considerar en discusiones el efecto de la organización de la seguridad a bordo del buque y el papel de los oficiales de seguridad y comités de seguridad. Se fomentará la provisión de las ayudas apropiadas para desarrollar un programa de formación y seguridad continuo y eficaz a bordo.

6. El oficial principalmente responsable de la carga

a) Será directamente responsable ante el capitán;

b) Habrá terminado satisfactoriamente todos los cursos de formación reglamentarios;

c) Habrá prestado servicio durante dos meses como mínimo a bordo de un buque que transporte gases licuados a granel, y este servicio:
   i) Habrá sido realizado bajo la dirección y la supervisión de un oficial principalmente responsable de la carga, a cargo del cual habrá estado también la formación;
   ii) Habrá comprendido trasiegos del cargamento en operaciones tanto de carga como de descarga;

d) Acreditará ante el capitán su competencia y aptitud general.

II. *Observaciones generales*

1. Las Administraciones harán que se expida el oportuno documento a quienquiera que por formación y experiencia tenga la necesaria competencia, de conformidad con el presente Anexo, para actuar como oficial principalmente responsable de la carga.

2. Ajustándose a normas adecuadas y aprobadas, el capitán de cada buque comprobará que el oficial especialmente responsable de la carga está en posesión del mencionado documento y de que tiene experiencia práctica reciente, adquirida en un tipo apropiado de buques que le permite cumplir sus deberes en condiciones de seguridad.

3. Previa consulta con todos los interesados, la Administración formulará o promoverá la formulación de cursos idóneos de repaso y actualización de conocimientos.

RESOLUCIÓN 13. FORMACIÓN Y COMPETENCIA DE LOS OFICIALES Y MARINEROS DE LOS BUQUES QUE TRANSPORTEN CARGA PELIGROSA EN SÍ O EN POTENCIA QUE NO SEA CARGA A GRANEL

La Conferencia,

Considerando que ha aprobado Reglas y Resoluciones referentes a la formación y guardia de los capitanes, oficiales y marineros de los buques tanque que transporten cargas a granel, peligrosas en sí o en potencia,

Considerando el Capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y el Anexo III del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

Considerando que la cantidad de sustancias peligrosas en sí o en potencia, transportadas por vía marítima, aumenta rápidamente,

Considerando la importancia y la urgencia de establecer requisitos de formación para los oficiales y marineros que tengan responsabilidades especiales en la manipulación de cargas peligrosas,

Considerando que hay una apremiante necesidad de conciertos internacionalmente concluidos para la formación y competencia de los oficiales y marineros de los buques que transporten carga peligrosa en sí o en potencia, que no sea carga a granel,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que estudie este problema con carácter de urgencia.

RESOLUCIÓN 14. FORMACIÓN DE OFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS

La Conferencia,

Considerando los "Requisitos mínimos aplicables a la titulación de oficiales radiotelegrafistas", enunciados en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,

Considerando que se necesitan requisitos complementarios para la formación de oficiales radiotelegrafistas,

Considerando lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de telecomunicaciones y en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre la formación de oficiales radiotelegrafistas", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación, consultando o en asociación con otras organizaciones internacionales, según proceda, especialmente con la Organización Internacional del Trabajo y la Unión Internacional de Telecomunicaciones, y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE LA FORMACIÓN DE OFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS

Parte I. NIVELES MÍNIMOS DE FORMACIÓN EN RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS DE SEGURIDAD

Generalidades

1. Antes de que den comienzo las tareas de formación el aspirante habrá de demostrar que satisface los requisitos de aptitud física, sobre todo por lo que atañe al oído, la vista y el habla.

2. La formación será la que deba darse en relación con las disposiciones de los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de telecomunicaciones* y del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar**, que están en vigor, atendiendo especialmente a los últimos adelantos producidos en la tecnología de las radiocomunicaciones marítimas y en los sistemas de radiocomunicaciones. En la preparación de los programas, sin perjuicio de que puedan incluirse otros además, se tendrán en cuenta los siguientes puntos:

Teoria

3. El esquema del plan de estudios que constituye el Apéndice de la Parte I de la presente Recomendación deberá completarse con trabajos adecuados de laboratorio o de índole práctica.

Práctica

4. Se dará la siguiente formación:

a) Lectura y comprensión de los esquemas de conexiones;

b) Utilización y cuidado de las herramientas y de los instrumentos de prueba que el Convenio de Seguridad exija llevar;

c) Técnicas para soldar y desoldar, incluidas las utilizadas con dispositivos semiconductores y circuitos modernos;

d) Funcionamiento y ajuste del equipo de radiocomunicaciones de a bordo;

e) Funcionamiento y mantenimiento del equipo radioeléctrico portátil y fijo para embarcaciones de supervivencia;

f) Localización lógica de fallos especialmente referida a un procedimiento en el que se consideren los sistemas;

* En adelante llamados Reglamentos de Radiocomunicaciones.
** En adelante llamado Convenio de Seguridad.

g) Corrección de fallos, con inclusión de la identificación de las condiciones que contribuyeron a su aparición;

h) Procedimientos de mantenimiento;

i) Procedimiento de calibración de radiogoniómetros y obtención de marcaciones radiogoniométricas;

j) Métodos de atenuación de las interferencias eléctricas y electromagnéticas, tales como los de puesta a masa, blindaje y derivación;

k) Montaje, reparación y mantenimiento de antenas;

l) Medidas preventivas para garantizar la seguridad del buque y del personal por lo que respecta a los riesgos relacionados con el equipo radioeléctrico, entre ellos los debidos a causas eléctricas, radiaciones y causas químicas o mecánicas;

m) Funcionamiento y mantenimiento de fuentes de energía tales como máquinas rotatorias, convertidores y baterías de acumuladores.

Técnicas de radiocomunicación

5. Se dará formación sobre:

a) Técnicas operacionales, incluidas las siguientes:

i) Transmisión y recepción en Código Morse con objeto de satisfacer lo prescrito en los Reglamentos de Radiocomunicaciones;

ii) Recepción en Código Morse en condiciones de interferencia típicas (reales o en grabación);

iii) Utilización de circuitos de filtro y ajuste del oscilador de batido para mejorar la recepción de una señal deseada en condiciones de interferencia intensa;

iv) Técnicas de sintonización del receptor para la captación de señales de banda lateral única;

v) Técnicas de sintonización del transmisor y de ajuste de antenas;

vi) Técnicas de sintonización del receptor para la captación de señales moduladas por desplazamiento de frecuencia, con inclusión de facsímiles, impresión directa y llamadas selectivas;

b) Escucha radiotelegráfica, intercambio de tráfico radiotelegráfico, especialmente por lo que respecta a procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, y modo de llevar el registro radioeléctrico, incluida la utilización de las abreviaturas reglamentarias y las del Código Q;

c) Escucha radiotelefónica, intercambio de tráfico radiotelefónico, especialmente por lo que respecta a procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, y modo de llevar el registro radioeléctrico, incluida la utilización de las tablas fonéticas internacionales para la pronunciación de letras y cifras;

d) Procedimientos operacionales para sistemas de impresión directa de banda estrecha;

e) Utilización del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima, de la OCMI;

f) Procedimientos de comunicación establecidos en el Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR) de la OCMI, aplicados a la radiotelegrafía y a la radiotelefonía;

g) Sistemas y procedimientos de notificación de la situación de los buques;

h) Sistemas y procedimientos radiomédicos;

i) Utilización de los cuadros de predicción de la propagación y de otros procedimientos de determinación de las frecuencias óptimas para las comunicaciones en ondas decamétricas;

j) Utilización de las frecuencias de llamada en ondas decamétricas;

k) Comprobación de una frecuencia de socorro mientras se comprueba o se utiliza, como mínimo, otra frecuencia.

Reglamentaciones

6. La formación se fundamentará en las prescripciones de los Reglamentos de Radiocomunicaciones y en las del Convenio de Seguridad, especialmente por lo que hace a las secciones relativas a:

a) Radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad;

b) Precauciones para no ocasionar interferencias perjudiciales, especialmente con respecto al tráfico de socorro;

c) Documentos que deben llevar las estaciones de buque y utilización de los mismos.

Cuestiones diversas

7. Se recomienda:

a) Enseñar el inglés necesario para posibilitar el intercambio de comunicaciones radiotelefónicas y radiotelegráficas relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar;

b) Dar formación sobre supervivencia y utilización del equipo salvavidas;

c) Incluir en el plan de formación un cursillo aprobado de lucha contra incendios referido en particular a métodos de extinción de incendios en el cuarto de radiotelegrafía con el menor deterioro posible para la instalación radioeléctrica;

d) Dar una formación básica en mecanografía por el método ciego para la transcripción de mensajes.

Formación a bordo

8. Durante los periodos iniciales de embarco el oficial radiotelegrafista deberá seguir, bajo la dirección del oficial radiotelegrafista encargado, un plan completo de formación desarrollado en la mar y ajustado a un programa apropiado. Figurarán en este programa:

a) Tareas de carácter prioritario que den al interesado un conocimiento básico de los procedimientos de emergencia y la posibilidad de reaccionar adecuadamente en situaciones de emergencia surgidas a bordo;

b) Conocimiento del equipo de radiocomunicaciones, las comunicaciones y los deberes que impone el servicio;

c) Mantenimiento normal del equipo de radiocomunicaciones principal y auxiliar;

d) Trabajos administrativos del servicio radioeléctrico;

e) Conocimiento de las características del buque y de los cometidos del resto del personal.

APÉNDICE. ESQUEMA DEL PLAN DE ESTUDIOS SOBRE TEORIA DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARITIMAS DE SEGURIDAD

1. *Principios fundamentales de electricidad y radiocomunicaciones*

a) Electricidad básica y corriente continua;

b) Pilas y acumuladores;

c) Electromagnetismo, inductancia;

d) Electrostática, capacitancia;

e) Corriente alterna, incluidas las ondas no sinusoidales;

f) Fuentes de energía monofásicas y polifásicas;

g) Transformadores y máquinas;

h) Transductores;

i) Válvulas termiónicas y dispositivos semiconductores;

j) Aparatos de medida e instrumentos electrónicos de medición;

k) Lógica combinatoria y secuencial;

l) Dispositivos electrónicos de lectura tales como el tubo Nixi y el diodo fotoemisor;
m) Circuitos integrados;
n) Amplificadores de audiofrecuencia;
o) Amplificadores de radiofrecuencia;
p) Osciladores y sintetizadores de frecuencia;
q) Tipos de modulación, cambio de frecuencia y detección;
r) Circuitos de impulsos, ondas no sinusoidales;
s) Antenas;
t) Propagación de las ondas electromagnéticas;
u) Líneas de transmisión y adaptación de antenas.

2. *Radiocomunicaciones marítimas y equipos correspondientes*

a) Fuentes de energia del buque;
b) Transmisores;
c) Receptores;
d) Sistemas de antenas para buques, radiación y propagación;
e) Radiogoniómetros y procedimiento de calibración;
f) Equipo radioeléctrico para embarcaciones de supervivencia, incluidas las radiobalizas de localización de siniestros;
g) Dispositivos de manipulación automática;
h) Autoalarmas;
i) Otros circuitos, componentes y sistemas de uso corriente en el equipo de radiocomunicaciones de a bordo, incluido el equipo de terminal radioeléctrica.

3. *Generalidades.* Principios básicos de mantenimiento preventivo y reparativo.

Parte II. ESQUEMA DE PLAN DE ESTUDIOS SUPLEMENTARIOS RELATIVOS AL EQUIPO RADIOELECTRÓNICO DE NAVEGACIÓN Y AL EQUIPO COMPLEMENTARIO DE RADIOCOMUNICACIONES

Cuando una Administración exija que los oficiales radiotelegrafistas tengan la formación o la competencia adecuada para reparar y mantener equipo complementario de radiocomunicaciones o equipo radioelectrónico de navegación, en el programa de estudios correspondiente figurarán, según proceda, las siguientes materias:

1. *Técnicas de impresión directa y de transmisión de datos*

a) Principios fundamentales;
b) Fuentes de energía;
c) Métodos de prevención de errores, entre ellos los sistemas ARQ y de corrección sin canal de retorno;
d) Efecto del ruido y condiciones de la propagación;
e) Equipo auxiliar, como el dispositivo lector de cinta, el perforador, el teleimpresor, el de corrección de errores y el de telegrafía armónica.

2. *Sistemas de llamada selectiva*

a) Principios fundamentales;
b) Efectos del ruido y condiciones de la propagación;
c) Unidades de presentación de caracteres;
d) Equipo auxiliar.

3. *Facsímil*

a) Principios fundamentales;
b) Transductores;
c) Sistemas de modulación;
d) Reproducción;
e) Circuitos registradores;
f) Sincronización;
g) Defectos de la imagen.

4. *Equipo de sistemas de comunicación por satélite*

a) Radiocomunicaciones:
  i) Principios fundamentales;
  ii) Antenas;
  iii) Transmisores y receptores;
  iv) Modems e interfaces.
b) Técnicas de radiodeterminación:
  i) Principios fundamentales;
  ii) Sistemas;
  iii) Equipo;
  iv) Errores de los sistemas.

5. *Radar*

a) Principios fundamentales;
b) Fuentes de energía;
c) Circuitos de iniciación y de sincronización;
d) Tubos de rayos catódicos;
e) Circuitos de base de tiempo;
f) Circuitos de abrillantamiento y de supresión;
g) Sistemas de transmisión de las marcaciones;
h) Circuitos de radiolocalización;
i) Circuitos de estabilización azimutal;
j) Guías de ondas;
k) Osciladores de microondas;
l) Transmisores de radar;
m) Receptores de radar;
n) Circuito antiecos parásitos;
o) Antenas de radar y propagación;
p) Aspectos relacionados con la navegación, tales como los movimientos relativo y verdadero.

6. *Computadores de radionavegación*

a) Principios fundamentales;
b) Entrada, interfaces para velocidad y rumbo;
c) Almacenamiento y recuperación de datos;
d) Presentación visual;
e) Programas, con inclusión de la predicción.

7. *Sistemas hiperbólicos*

a) Principios fundamentales;

b) Características de las distintas marcas y de los diferentes sistemas;

c) Errores de los sistemas.

8. *Equipo de ecosondeo*

a) Principios fundamentales;

b) Métodos de presentación visual de la información;

c) Transductores;

d) Sistemas de transmisión y de recepción, como el de impulsos y el de efecto doppler;

e) Factores que influyen en la calidad y en la precisión de los sondeos.

9. *Televisión*

a) Principios fundamentales;

b) Sistemas de cámaras;

c) Exploración;

d) Dispositivos de recepción/presentación visual;

e) Dispositivos registradores.

10. Otros sistemas corrientemente utilizados a bordo en el equipo de radiocomunicaciones y en el equipo radioelectrónico de navegación.

11. En relación con lo que antecede, las técnicas de mantenimiento preventivo y de reparación incluirán el uso de diagramas funcionales y el análisis de sistemas, dispositivos y circuitos, con la utilización de herramientas e instrumentos de prueba adecuados, encaminado todo ello a la detección lógica de fallos y acompañado, cuando proceda, de comprobaciones de funcionamiento.

Resolución 15. Formación de operadores radiotelefonistas

La Conferencia,

Considerando los "Requisitos mínimos aplicables a la titulación de operadores radiotelefonistas", enunciados en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,

Considerando que se necesitan requisitos complementarios para la formación de operadores radiotelefonistas,

Considerando lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de telecomunicaciones y en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar,

Resuelve:

a) Aprobar las Recomendaciones sobre la formación de operadores radiotelefonistas, que constituyen los Anexos de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dichas Recomendaciones lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión las Recomendaciones, consultando o en asociación con otras organizaciones internacionales, según proceda, especialmente con la Organización Internacional del Trabajo y la Unión Internacional de Tele-

comunicaciones, y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que puedan ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO I. RECOMENDACIÓN SOBRE LA FORMACIÓN DE OPERADORES RADIOTELEFONISTAS (TITULO RESTRINGIDO) — NIVELES MÍNIMOS DE FORMACIÓN EN COMUNICACIONES RADIOTELEFÓNICAS MARÍTIMAS DE SEGURIDAD

Generalidades

1. Antes de que den comienzo las tareas de formación el aspirante habrá de demostrar que satisface los requisitos de aptitud física, sobre todo por lo que atañe al oído, la vista y el habla.

2. La formación será la que deba darse en relación con las disposiciones de los Reglamentos de Radiocomunicaciones anejos al Convenio internacional de comunicaciones* y del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar**, que estén en vigor, atendiendo especialmente a los últimos adelantos producidos en las comunicaciones. radiotelefónicas marítimas y a la necesidad de mantener altas normas de disciplina en las comunicaciones a fin de conservar la integridad de las frecuencias internacionales de socorro y seguridad. En la preparación de los programas, sin perjuicio de que puedan incluirse otros además, se tendrán en cuenta los siguientes puntos:

Práctica

3. Se dará la siguiente formación práctica:

a) Funcionamiento del equipo de comunicaciones radiotelefónicas de a bordo;

b) Funcionamiento del aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia;

c) Transmisión y recepción por radioteléfono de mensajes hablados;

d) Mantenimiento de los acumuladores.

Procedimientos de comunicación

4. *a*) Se dará formación sobre:

i) Escucha radiotelefónica, incluido el modo de llevar el registro radioeléctrico;

ii) Procedimientos de transmisión y recepción de mensajes radiotelefónicos, especialmente los relativos a socorro, urgencia y seguridad;

iii) Utilización de las tablas fonéticas internacionales para la pronunciación de letras y cifras.

b) El operador deberá tener conocimientos acerca de:

i) La utilización del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima de la OCMI;

ii) Sistemas y procedimientos de notificación de la situación de los buques;

iii) Procedimientos de comunicación establecidos en el Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR) de la OCMI, aplicados a la radiotelefonía;

iv) Sistemas y procedimientos radiomédicos.

Reglamentaciones

5. La formación se fundamentará en las prescripciones de los Reglamentos de Radiocomunicaciones y en las del Convenio de Seguridad, especialmente por lo que hace a las secciones relativas a:

a) Comunicaciones radiotelefónicas de socorro, urgencia y seguridad;

* En adelante llamados Reglamentos de Radiocomunicaciones.

** En adelante llamado Convenio de Seguridad.

b) Precauciones para no ocasionar interferencias perjudiciales, especialmente con respecto al tráfico de socorro;

c) Documentos que deben llevar las estaciones radotelefónicas de buque y utilización de los mismos.

Cuestiones diversas

6. Se recomienda:

a) Enseñar el inglés necesario para posibilitar el intercambio de comunicaciones radiotelefónicas relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar;

b) Dar formación sobre supervivencia y utilización del equipo salvavidas;

c) Incluir en el plan de formación un cursillo aprobado de lucha contra incendios referido en particular a métodos de extinción de incendios en la instalación radioeléctrica con el menor deterioro posible para ésta.

ANEXO II. RECOMENDACIÓN SOBRE LA FORMACIÓN DE OPERADORES RADIOTELEFONISTAS (TÍTULO GENERAL) — NIVELES MÍNIMOS DE FORMACIÓN EN COMUNICACIONES RADIOTELEFÓNICAS MARÍTIMAS DE SEGURIDAD

Generalidades

1. Antes de que den comienzo las tareas de formación el aspirante habrá de demostrar que satisface los requisitos de aptitud física, sobre todo por lo que atañe al oído, la vista y el habla.

2. La formación será la que deba darse en relación con las disposiciones de los Reglamentos de Radiocomunicaciones y con las del Convenio de Seguridad que estén en vigor, atendiendo especialmente a los últimos adelantos producidos en las comunicaciones radiotelefónicas marítimas y a la necesidad de mantener altas normas de disciplina en las comunicaciones a fin de conservar la integridad de las frecuencias internacionales de socorro y seguridad. En la preparación de los programas, sin perjuicio de que puedan incluirse otros además, se tendrá en cuenta los siguientes puntos:

Teoria

3. Conocimiento de los principios elementales de radiotelefonía, de conformidad con el esquema del plan de estudios que constituye el Apéndice de la presente Recomendación.

Práctica

4. Se dará la siguiente formación práctica:

a) Funcionaniento y ajuste del equipo de comunicaciones radiotelefónicas de a bordo;

b) Utilización de los instrumentos que acompañen al equipo;

c) Funcionamiento del aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia;

d) Detección y corrección de fallos sencillos que se produzcan en fusibles, antenas e interruptores, y sustitución de válvulas, e identificación de las condiciones que contribuyeron a la aparición de tales fallos, consultando según proceda los manuales de servicio pertinentes;

e) Conocimientos apropiados de radiogoniometría y recalada;

f) Principios de montaje y mantenimiento de antenas;

g) Medidas preventivas para garantizar la seguridad del buque y del personal por lo que respecta a los riesgos relacionados con el equipo radioeléctrico, entre ellos los debidos a causas eléctricas, radiaciones y causas químicas o mecánicas;

h) Mantenimiento de fuentes de energía tales como máquinas rotatorias, convertidores y acumuladores.

Técnicas de radiocomunicación

5. Se dará formación sobre:

a) Técnicas operacionales, incluidas las siguientes:

i) Técnicas de sintonización del receptor para la captación de señales de banda lateral única;

ii) Recepción en condiciones de interferencia típicas (reales o en grabación);

iii) Técnicas de sintonización del transmisor y ajuste de antenas;

b) Escucha radiotelefónica, intercambio de tráfico radiotelefónico, especialmente por lo que respecta a procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, y modo de llevar el registro radioeléctrico, incluida la utilización de las tablas fonéticas internacionales para la pronunciación de letras y cifras;

c) Utilización de los cuadros de predicción de la propagación y de otros procedimientos de determinación de frecuencias óptimas para las comunicaciones en ondas decamétricas;

d) Comprobación de una frecuencia de socorro mientras se comprueba o se utiliza, como mínimo, otra frecuencia.

6. El operador deberá tener conocimientos de:

a) La utilización del Código internacional de señales y del Vocabulario normalizado de navegación marítima de la OCMI;

b) Sistemas y procedimientos de notificación de la situación de los buques;

c) Procedimientos de comunicación establecidos en el Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR), de la OCMI, aplicados a la radiotelefonía;

d) Sistemas y procedimientos radiomédicos.

Reglamentaciones

7. La formación se fundamentará en las prescripciones de los Reglamentos de Radiocomunicaciones y en las del Convenio de Seguridad, especialmente por lo que hace a las secciones relativas a:

a) Comunicaciones radiotelefónicas de socorro, urgencia y seguridad;

b) Precauciones para no ocasionar interferencias perjudiciales, especialmente con respecto al tráfico de socorro;

c) Documentos que deben llevar las estaciones radiotelefónicas de buque y utilización de los mismos.

Cuestiones diversas

8. Se recomienda:

a) Enseñar el inglés necesario para posibilitar el intercambio de comunicaciones radiotelefónicas relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar;

b) Dar formación sobre supervivencia y utilización del equipo salvavidas;

c) Incluir en el plan de formación un cursillo aprobado de lucha contra incendios referido en particular a métodos de extinción de incendios en la instalación radioeléctrica con el menor deterioro posible para ésta.

APÉNDICE. ESQUEMA DE PLAN DE ESTUDIOS DESTINADO A PROPORCIONAR CONOCIMIENTOS ELEMENTALES SOBRE LOS PRINCIPIOS DE LA RADIOTELEFONÍA

1. *Transmisores*

a) Tipos de modulación;

b) Efectos de la submodulación y la sobremodulación;

c) Emisiones en banda lateral doble y en banda lateral única;

d) Propagación de las ondas electromagnéticas;
e) Alcance del transmisor.

2. *Receptores*

a) Superheterodino; función de cada etapa;
b) Cambio de frecuencia y detección;
c) Recepción en banda lateral única, incluidas la reinserción de la portadora y la estabilidad de frecuencia.

3. *Necesidad de mantenimiento y cuidado de*

a) Antenas: efecto de los aisladores sucios y agrietados y de los rociones de agua salada;
b) Acumuladores: lecturas del hidrómetro, lecturas de voltaje con/sin carga, relleno con agua destilada, conexiones de las bornas;
c) Máquinas rotatorias.

4. *Conocimientos, considerados convenientes, acerca de*

a) Válvulas termiónicas y dispositivos semiconductores;
b) Amplificadores de audiofrecuencias;
c) Amplificadores de radiofrecuencias;
d) Osciladores;
e) Micrófonos y altavoces;
f) Características de las antenas, entre ellas longitud, altura y resistencia a las fugas.

RESOLUCIÓN 16. ASISTENCIA TÉCNICA PARA FACILITAR LA ADQUISICIÓN DE FORMACIÓN Y COMPETENCIA POR PARTE DE LOS CAPITANES Y DEL RESTO DEL PERSONAL RESPONSABLE DE LOS PETROLEROS, BUQUES TANQUE PARA PRODUCTOS QUÍMICOS Y BUQUES TANQUE PARA GASES LICUADOS

La Conferencia,

Considerando la importancia de que los capitanes y otros miembros del personal que presten servicio a bordo de los petroleros, buques tanque para productos químicos y buques tanque para gases licuados tenga una formación adecuada,

Considerando lo prescrito en el párrafo 2 de las Reglas V/1, V/2 y V/3 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, que establecen los requisitos mínimos aplicables a la formación y competencia de los capitanes, oficiales de graduación superior y toda otra persona directamente responsable del embarque y desembarque de la carga y del cuidado de ésta durante el viaje, o de su manipulación, en petroleros, buques tanque para productos químicos y buques tanque para gases licuados,

Considerando que en algunos casos puede haber sólo medios limitados para la adquisición de la experiencia necesaria y el desarrollo de programas de formación especializada, especialmente en los países en desarrollo,

Considerando que el fomento de la cooperación técnica en un plano intergubernamental apresurará la aplicación del Convenio por parte de los Estados que no cuenten todavía con la pericia o los medios necesarios para proporcionar esa formación y experiencia,

Insta con sumo empeño a los Gobiernos que estén en situación de hacerlo a que presten asistencia o dispongan lo necesario para prestarla, en colaboración con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, a los Estados en los que haya dificultades para satisfacer los citados requisitos y soliciten dicha asistencia,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que se esfuerce al máximo por prestar a dichos Estados la asistencia necesaria y a que tome las disposiciones pertinentes dentro de su programa de asistencia técnica,

Insta además a los Gobiernos y a la Organización Consultativa Marítima Intergubernamental a que tomen las medidas necesarias de conformidad con la presente Resolución, sin esperar a que el Convenio entre en vigor.

RESOLUCIÓN 17. FORMACIÓN COMPLEMENTARIA PARA CAPITANES Y PILOTOS DE PRIMERA CLASE DE BUQUES DE GRAN PORTE Y DE BUQUES CON CARACTERÍSTICAS DE MANIOBRA POCO COMUNES

La Conferencia,

Considerando la importancia que tiene haber adquirido experiencia y formación previas al momento en que se asuman los deberes de capitán o de piloto de primera clase de buques de gran porte o de buques con características de gobierno y maniobra poco comunes y considerablemente distintas de las de los buques en que los interesados hayan prestado servicio poco antes,

Considerando que tales características se dan por lo general en buques de peso muerto, eslora o velocidad considerables, o en los proyectados para fines especiales,

Recomienda que:

a) Antes de ser destinados a un buque como los mencionados, los capitanes y pilotos de primera clase:

i) Reciban información acerca de las características de gobierno del buque, especialmente por lo que respecta a los puntos enumerados en el párrafo 7 del Apéndice de la Regla II/2 — "Requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes y pilotos de primera clase de buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas", del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978;

ii) Estén perfectamente familiarizados con el uso de todas las ayudas a la navegación y para la realización de maniobras, instaladas en el buque de que se trate, incluso por lo que hace a sus posibilidades y limitaciones;

b) Antes de asumir por primera vez el mando de un buque como los arriba mencionados, el futuro capitán tenga una experiencia general suficiente y apropiada como capitán o como piloto de primera clase, y además:

i) En la realización de maniobras tenga experiencia suficiente y apropiada como piloto de primera clase o como suplente en el mismo buque, o como capitán, piloto de primera clase o suplente en un buque cuyas características de maniobra sean análogas; o bien

ii) Haya asistido a un curso de tipo aprobado, con simulador de gobierno del buque en una instalación capaz de imitar las características de maniobra del buque de que se trate;

c) La formación y la competencia complementarias de los capitanes y pilotos de primera clase de naves de sustentación dinámica se ajusten a las directrices pertinentes del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica, de la OCMI,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la recomendación aquí formulada, consultando o en asociación con otras organizaciones internacionales, según proceda, especial-

mente con la Organización Internacional del Trabajo, y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

RESOLUCIÓN 18. FORMACIÓN CON SIMULADOR DE RADAR

La Conferencia,

Considerando la vital importancia que una adecuada formación en la utilización del radar tiene con respecto a la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y a la protección del medio ambiente,

Considerando que con algunos métodos de instrucción en la utilización del radar no se consigue que los capitanes y los oficiales de puente adquieran el grado de suficiencia conveniente,

Considerando que el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, exige que la citada oficialidad tenga un adecuado grado de suficiencia en las operaciones del buque sean cuales fueren las condiciones de servicio,

Resuelve recomendar que todos los capitanes y oficiales de puente reciban formación con simulador de radar,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia,

Pide a todos los Gobiernos interesados que tengan en cuenta la presente Resolución como cuestión urgente.

RESOLUCIÓN 19. FORMACIÓN DE LA GENTE DE MAR EN TÉCNICAS DE SUPERVIVENCIA

La Conferencia,

Considerando la necesidad de que toda la gente de mar reciba formación en técnicas de supervivencia,

Considerando que tal formación acrecentaría su posibilidad de sobrevivir en situaciones de emergencia,

Resuelve:

a) Aprobar la "Recomendación sobre formación de la gente de mar en técnicas de supervivencia", que constituye el Anexo de la presente Resolución;

b) Instar a todos los Gobiernos interesados a que den efectividad al contenido de dicha Recomendación lo antes posible,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Mantenga sometida a revisión la Recomendación, consultando o en asociación con otras organizaciones internacionales, según proceda, especialmente con la Organización Internacional de Trabajo, y señale a la atención de todos los Gobiernos interesados las enmiendas de que pueda ser objeto;

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

ANEXO. RECOMENDACIÓN SOBRE FORMACIÓN DE LA GENTE DE MAR EN TÉCNICAS DE SUPERVIVENCIA

Antes de ser empleado en un buque de navegación marítima, todo futuro hombre de mar recibirá formación de tipo aprobado en técnicas de supervivencia. A este respecto se hacen las recomendaciones indicadas a continuación.

1. Todo futuro hombre de mar será instruido en lo siguiente:

a) Tipos de situaciones de emergencia que pueden producirse, tales como abordajes, incendio y hundimiento;

b) Tipos de dispositivos de salvamento normalmente llevados en los buques;

c) Necesidad de observar los principios generales de supervivencia;

d) Utilidad de la formación y de los ejercicios de adiestramiento;

e) Necesidad de estar preparado para cualquier emergencia y de conocer en todo momento:

i) La información que figure en el cuadro de obligaciones de la tripulación, especialmente con respecto a:

1) Sus deberes concretos en toda emergencia;

2) El puesto de embarcaciones de supervivencia que le corresponda;

3) Las señales de llamada a todos los tripulantes a sus respectivos puestos de embarcaciones de supervivencia o de equipo contraincendios;

ii) El lugar en que estén su chaleco salvavidas y los de respeto;

iii) El emplazamiento de los mandos de alarma contraincendios;

iv) Los medios de evacuación;

v) Las consecuencias del pánico;

f) Medidas procedentes en caso de llamada a los puestos de embarcaciones de supervivencia, incluidas las siguientes:

i) Ponerse indumentaria adecuada;

ii) Colocarse el chaleco salvavidas;

iii) Recoger otras prendas protectoras, tales como mantas, si hay tiempo;

g) Medidas procedentes cuando haya que abandonar el buque, incluidas las siguentes:

i) Cómo subir a las embarcaciones de supervivencia desde el buque y desde el agua;

ii) Cómo saltar al mar desde cierta altura y reducir el riesgo de sufrir lesiones al entrar en el agua;

h) Medidas procedentes mientras se está en el agua tras abandonar el buque, incluidas las relativas a:

i) Cómo sobrevivir:

1) En un incendio o con hidrocarburos en el agua;

2) Frente al frío;

3) En aguas infestadas de tiburones;

ii) Cómo adrizar una embarcación de supervivencia que esté en posición invertida;

i) Medidas procedentes a bordo de una embarcación de supervivencia, entre ellas las relativas a:

i) Cómo alejar la embarcación rápidamente del buque;

ii) Cómo protegerse del frío o de un calor extremo;

iii) La utilización de un ancla flotante;

iv) El mantenimiento de la vigilancia;

v) El salvamento de supervivientes y los cuidados que hay que dispensarles;

vi) Cómo ayudar a ser localizado por otros;
vii) La comprobación del equipo disponible para la embarcación de supervivencia y utilización debida del mismo;
viii) El modo de permanecer, dentro de lo posible, en las proximidades del naufragio;

j) Peligros principales para los supervivientes y principios generales de supervivencia, entre ellos:
i) Precauciones que procede tomar en climas fríos;
ii) Precauciones que procede tomar en climas tropicales;
iii) Exposición al sol, el viento, la lluvia y el mar;
iv) Importancia de llevar una indumentaria adecuada;
v) Medidas de protección a bordo de las embarcaciones de supervivencia;
vi) Efectos de la inmersión en el agua y de la hipotermia;
vii) Importancia de conservar los líquidos del cuerpo;
viii) Protección contra el mareo;
ix) Debido uso del agua potable y los víveres;
x) Efectos de la ingestión de agua de mar;
xi) Medios disponibles para ayudar a ser localizado por otros;
xii) La importancia de conservar la moral.

2. Todo futuro hombre de mar recibirá instrucción práctica por lo menos en cuanto a:

a) Cómo llevar un chaleco salvavidas;
b) La entrada en el agua cayendo desde cierta altura con el chaleco salvavidas puesto;
c) Cómo nadar con el chaleco salvavidas puesto;
d) El mantenimiento a flote sin chaleco salvavidas;
e) Cómo pasar a las balsas salvavidas desde el buque y cómo subir a ellas desde el agua con el chaleco salvavidas puesto;
f) El modo de ayudar a otros a subir a las embarcaciones de supervivencia;
g) El accionamiento del equipo de las embarcaciones de supervivencia, incluido el manejo básico del equipo radioeléctrico portátil;
h) Cómo echar un ancla flotante.

Resolución 20. Formación en la utilización de ayudas para prevenir los abordajes

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en el que figuran, respecto de la titulación, requisitos para la formación de los capitanes y de los oficiales de puente en la utilización correcta del radar,

Considerando que la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, aprobó su Resolución 13, en la cual pedía a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental el establecimiento de normas de rendimiento y prescripciones que dispusieran el emplazamiento de ayudas para prevenir los abordajes a bordo de todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas a más tardar el 1 de julio de 1979, y que asimismo señalaba a la atención de la Conferencia la necesidad de incluir disposiciones

apropiadas respecto al empleo de ayudas para prevenir los abordajes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,

Considerando que si ese equipo se va a instalar en los buques mencionados es esencial que los capitanes y los oficiales encargados de las guardias de navegación estén debidamente formados en la utilización del mismo y conozcan perfectamente sus posibilidades y limitaciones,

Considerando que antes de que quepa preparar requisitos o recomendaciones relativos a la formación habrá que definir normas operacionales de rendimiento y prescripciones sobre el emplazamiento de dicho equipo a bordo,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que prepare los oportunos requisitos o recomendaciones relativos a la formación en la utilización de ayudas para prevenir los abordajes cuando haya aprobado con carácter internacional prescripciones sobre el emplazamiento a bordo de dichas ayudas y las correspondientes normas operacionales de rendimiento.

Resolución 21. Certificado internacional de competencia

La Conferencia,

Considerando la importancia y la urgencia de armonizar la titulación de los capitanes y oficiales que prestan servicio a bordo de buques de navegación marítima,

Considerando que ya se han tomado disposiciones adecuadas en relación con otros convenios internacionales,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Establezca un modelo y una designación normalizados para un certificado internacional de competencia; y

b) Transmita la presente Resolución a todos los Gobiernos que fueron invitados a la Conferencia.

Resolución 22. Relaciones humanas

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,

Considerando que no sólo la utilización segura del buque y de su equipo, sino también las buenas relaciones humanas en el seno de la gente de mar a bordo de los buques acrecentarán sobremanera la seguridad de la vida humana en el mar,

Considerando que para la titulación del personal superior se exige el conocimiento de la dirección, la organización y la formación del personal a bordo de los buques,

Recomienda que este conocimiento comprenda el de los principios fundamentales de las relaciones humanas y de la responsabilidad social,

Invita a todos los Gobiernos a que:

a) Establezcan o estimulen el establecimiento de programas de formación destinados a preservar las buenas relaciones humanas a bordo de los buques;

b) Tomen las medidas pertinentes para reducir al mínimo toda causa de soledad y de aislamiento que pueda haber para los tripulantes a bordo de los buques;

c) Hagan que los tripulantes hayan tenido descanso suficiente antes de iniciar el cumplimiento de sus deberes.

RESOLUCIÓN 23. FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA

La Conferencia,

Considerando con satisfacción que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental ha atribuido, dentro de su programa de cooperación técnica, la prioridad máxima a la formación marítima,

Hace constar su reconocimiento por la asistencia de la Organización a los países en desarrollo en el establecimiento de medios de formación marítima acordes con normas mundiales de formación,

Invita a la Organización a intensificar sus esfuerzos con miras a fomentar la aceptación y la aplicación universales de las disposiciones del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, relativas a la formación marítima,

Invita además a la Organización a proseguir dichos esfuerzos, consultando o en asociación con otras organizaciones internacionales, según proceda, especialmente con la Organización Internacional del Trabajo.