

**ПРИНЦИПЫ
МИНИМАЛЬНОГО БЕЗОПАСНОГО
СОСТАВА ЭКИПАЖА СУДНА**

резолюция А.1047(27)

**PRINCIPLES
OF MINIMUM SAFE MANNING**

resolution A.1047(27)



Санкт-Петербург · ЗАО «ЦНИИМФ» · 2012

Принципы минимального безопасного состава экипажа судна (резолюция А.1047(27)) = Principles of minimum safe manning (resolution A.1047(27)). — СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2012. — 42 с.

В настоящем издании приведен текст резолюции А.1047(27) на английском и русском языках, которой Ассамблея ИМО на своей 27-й сессии (21–30 ноября 2011 г.) приняла «Принципы минимального безопасного состава экипажа судна» и отменила резолюции А.890(21) и А.955(23).

Английский язык является одним из официальных и, в отличие от русского, рабочим языком ИМО. По этой причине, в случаях каких-либо разночтений положений документа, предпочтение должно отдаваться тексту на английском языке.

Публикация подготовлена
в Отделе безопасности мореплавания
ЗАО «ЦНИИ морского флота»

Перевод и редактирование — *Стрелков В. П.*, ст. научн. сотр., к. д. п.
Кузнецова Т. В.
Лапченков С. И.

Ответственный за выпуск — *Мясоедов С. Е.*

Оригинал-макет — *Рогова И. Ю.*

© Перевод на русский язык,
оформление.
ЗАО «ЦНИИМФ», 2012

ВСЕМ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМ СТОРОНАМ

Наш № ДБМ-2399ис

Дата: 24 сентября 2004 г.

УВЕДОМЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА МИНИСТЕРСТВА
ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

По вопросу: публикаций конвенций ИМО и МОТ
и других документов на судах под флагом Российской Федерации

Уважаемые господа,

В связи с продолжающейся практикой некоторых инспекторов портового контроля по занесению ими в отчеты об инспекциях судов со стороны государства порта записей о якобы «недостатках», относящихся к «неадекватности» двуязычных публикаций (на русском и английском языках) конвенций ИМО и МОТ, кодексов, руководств, резолюций и т. п.), а также поправок к ним (обычно издаваемых в форме бюллетеней), наша Администрация доводит до Вашего сведения следующее.

Все такие публикации, выпускаемые Центральным научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом морского флота (ЦНИИМФ), рассматриваются, согласно терминологии процедур портового контроля, в качестве **ОФИЦИАЛЬНЫХ ПУБЛИКАЦИЙ «ПРИМЕНИМЫХ ИНСТРУМЕНТОВ», ПРИЗНАННЫХ НАШЕЙ АДМИНИСТРАЦИЕЙ**. ЦНИИМФ является одной из признанных организаций, официально уполномоченных нашей Администрацией для перевода и распространения двуязычных версий документов ИМО и МОТ. На этом основании любые попытки предписания капитанам судов приобрести другие «официальные» публикации рассматриваются как недействительные и незаконные. Единственным оправданным недостатком в таких обстоятельствах является **ОТСУТСТВИЕ** требуемой приведенной на уровень современности публикации на судне.

Просим Вас любезно принять к сведению эту информацию, которую Вы также можете пожелать довести до сведения других заинтересованных сторон.

(подпись)

П. М. Ермолаев

Начальник отдела надзора за судоходством

Управление по надзору в сфере морского
и речного транспорта

СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗОЛЮЦИЯ А.1047(27)

Принципы минимального безопасного состава экипажа судна	6
---	---

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Руководство по применению принципов минимального безопасного состава экипажа судна	10
--	----

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Руководство по определению минимального безопасного состава экипажа судна	16
---	----

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Ответственность за применение принципов минимального безопасного состава экипажа судна	22
--	----

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Руководство по содержанию и типовой форме документа о минимальном безопасном составе экипажа судна	28
--	----

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Процедура определения минимального безопасного состава экипажа судна	36
--	----

CONTENTS

RESOLUTION A.1047(27)

Principles of minimum safe manning	7
--	---

ANNEX 1

Guidelines for the application of principles of minimum safe manning	11
--	----

ANNEX 2

Guidelines for determination of minimum safe manning	17
--	----

ANNEX 3

Responsibilities in the application of principles of minimum safe manning	23
---	----

ANNEX 4

Guidance on contents and model form of minimum safe manning document	29
--	----

ANNEX 5

Framework for determining minimum safe manning	37
--	----

РЕЗОЛЮЦИЯ А.1047(27)
принята 30 ноября 2011 г.

RESOLUTION A.1047(27)
adopted on 30 November 2011

**ПРИНЦИПЫ МИНИМАЛЬНОГО БЕЗОПАСНОГО
СОСТАВА ЭКИПАЖА СУДНА**

PRINCIPLES OF MINIMUM SAFE MANNING

АССАМБЛЕЯ,

THE ASSEMBLY,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15(j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств по безопасности на море и предотвращению и контролю за загрязнением моря с судов,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью 28(a) той же Конвенции, которая требует, чтобы Комитет по безопасности на море рассматривал, *среди прочего*, численный состав экипажей морских судов с точки зрения безопасности,

RECALLING ALSO Article 28(a) of that Convention which requires the Maritime Safety Committee to consider, *inter alia*, the manning of seagoing ships from a safety standpoint,

ОТМЕЧАЯ, что безопасный численный состав экипажа является функцией числа квалифицированных и опытных моряков, необходимых для безопасности и охраны судна, экипажа, пассажиров, груза и имущества, а также для защиты морской окружающей среды,

NOTING that safe manning is a function of the number of qualified and experienced seafarers necessary for the safety and security of the ship, crew, passengers, cargo and property and for the protection of the marine environment,

ПРИЗНАВАЯ важность требований инструментов ИМО, относящихся к этому вопросу, а также важность принятых МОТ, МСЭ и ВОЗ требований, связанных с безопасностью на море и защитой морской окружающей среды,

RECOGNIZING the importance of the requirements of the pertinent IMO instruments as well as those adopted by ILO, ITU and WHO relevant to maritime safety and protection of the marine environment,

ПОМНЯ о положениях правила V/14 Конвенции СОЛАС с поправками в отношении выдачи соответствующего документа о минимальном безопасном составе экипажа судна или равноценного документа как доказательства наличия такого состава,

MINDFUL of the provisions of SOLAS regulation V/14, as amended, with respect to the issue of an appropriate safe manning document or equivalent as evidence of minimum safe manning,

ТАКЖЕ ПОМНЯ положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС и Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС) в отношении охраны судов и портовых средств,

ALSO MINDFUL of the provisions of SOLAS chapter XI-2 and the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code relating to the security of ships and port facilities,

ЗНАЯ, что способность моряков соблюдать эти требования зависит от их постоянной эффективности, обеспечен-

BEING AWARE that the ability of seafarers to maintain observance of these requirements is dependent upon their

ной условиями, касающимися подготовки, часов работы и отдыха, техники безопасности, здоровья и гигиены и надлежащего обеспечения продовольствием,

УВЕРЕННАЯ В ТОМ, что принятие на международном уровне общих принципов в качестве структурной основы для Администраций для определения безопасного состава экипажей судов заметно повысит уровень безопасности на море, охраны и защиты морской окружающей среды,

РАССМОТРЕВ рекомендацию, выработанную Комитетом по безопасности на море на его 88 сессии,

1. ПРИНИМАЕТ *Принципы минимального безопасного состава экипажа судна, включающие Руководство по применению принципов безопасного состава экипажа судна, Руководство по определению минимального безопасного состава экипажа судна, Ответственность за применение принципов минимального безопасного состава экипажа судна, Руководство по содержанию и типовой форме Документа о минимальном безопасном составе экипажа судна и Процедуру определения минимального безопасного состава экипажа судна*, изложенные соответственно в Приложениях 1, 2, 3, 4 и 5 к настоящей резолюции;

2. РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы правительства, при установлении минимального безопасного состава экипажей судов под их флагом, соблюдали Принципы, изложенные в Приложении 1, и Процедуры, изложенные в Приложении 5, и принимали во внимание Руководства, изложенные в Приложениях 2 и 3;

3. ПРИЗЫВАЕТ правительства обеспечить, чтобы Документы о минимальном безопасном составе экипажей судов содержали, как минимум, информацию, изложенную в Приложении 4;

4. ПРИЗЫВАЕТ ДАЛЕЕ правительства, при выполнении функций контроля судов государством порта по действующим международным конвенциям в отношении иностранных судов, заходящих в их порты, рассматривать соответствие документам о минимальном безопасном составе экипажей судов как доказательство того, что такие суда имеют безопасный состав экипажа;

5. ПРОСИТ Комитет по безопасности на море держать данную резолюцию под контролем;

continued efficiency through conditions relating to training, hours of work and rest, occupational safety, health and hygiene and the proper provision of food,

BELIEVING that international acceptance of broad principles as a framework for Administrations to determine the safe manning of ships would materially enhance maritime safety, security and protection of the marine environment,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Maritime Safety Committee at its eighty-eighth session,

1. ADOPTS the *Principles of minimum safe manning, consisting of the Guidelines for the application of principles of safe manning, the Guidelines for determination of minimum safe manning, the Responsibilities in the application of principles of minimum safe manning, the Guidance on contents and model form of minimum safe manning document and the Framework for determining minimum safe manning*, set out respectively in Annexes 1, 2, 3, 4 and 5 to the present resolution;

2. RECOMMENDS that Governments, in establishing the minimum safe manning for ships flying their countries' flag, observe the Principles set out in Annex 1 and the Procedures as set out in Annex 5 and take into account the Guidelines set out in Annexes 2 and 3;

3. URGES Governments to ensure that minimum safe manning documents contain, as a minimum, the information set out in Annex 4;

4. URGES FURTHER Governments, when exercising port State control functions under international conventions in force with respect to foreign ships visiting their ports, to regard compliance with the minimum safe manning documents as evidence that such ships are safely manned;

5. REQUESTS the Maritime Safety Committee to keep this resolution under review;

6. ОТМЕНЯЕТ резолюции А.890(21)* и А.955(23)**.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

РУКОВОДСТВО ПО ПРИМЕНЕНИЮ ПРИНЦИПОВ МИНИМАЛЬНОГО БЕЗОПАСНОГО СОСТАВА ЭКИПАЖА СУДНА

1 Введение

1.1 Данное Руководство должно использоваться при применении принципов минимального безопасного состава экипажа судна, изложенных в разделе 3, чтобы обеспечить безопасную эксплуатацию судов, к которым применяется статья III Конвенции ПДМНВ-78 с поправками, охрану судов, к которым применяется глава XI-2 Конвенции СОЛАС с поправками, и защиту морской окружающей среды.

1.2 Администрация может придерживаться рекомендованных в Руководстве положений или принимать отличающиеся от положений Руководства меры, которые специально приспособлены к уровню технического развития, специальному типу судна и рейсам. Однако, всегда Администрация должна быть убеждена в том, что детальные меры по составу экипажей судов обеспечивают степень безопасности, по меньшей мере равноценную установленной данным Руководством.

2 Цели

Целью данного Руководства является достижение того, чтобы судно было достаточно эффективно и результативно укомплектовано экипажем для обеспечения безопасности и охраны судна, безопасности судовождения и деятельности в море и в порту, предотвращения нанесения вреда здоровью или гибели людей, ненанесения ущерба морской окружающей среде и имуществу, а также для благополучия и здоровья моряков путем предупреждения возникновения усталости. Эти цели могут быть достигнуты посредством следующего:

* См. Сб. № 14 или изд. 2004 г.

** См. Сб. № 23.

6. REVOKES resolutions A.890(21) and A.955(23).

* * *

ANNEX 1

GUIDELINES FOR THE APPLICATION OF PRINCIPLES OF MINIMUM SAFE MANNING

1 Introduction

1.1 These Guidelines should be used in applying the principles of minimum safe manning set out in section 3 to ensure the safe operation of ships to which article III of the 1978 STCW Convention, as amended, applies, and the security of ships to which chapter XI-2 of the 1974 SOLAS Convention, as amended, applies, and for the protection of the marine environment.

1.2 The Administration may retain or adopt arrangements which differ from the provisions herein recommended and which are especially adapted to technical developments and to special types of ships and trades. However, at all times the Administration should satisfy itself that the detailed manning arrangements ensure a degree of safety at least equivalent to that established by these Guidelines.

2 Objectives

The objectives of these Guidelines are to ensure that a ship is sufficiently, effectively and efficiently manned to provide safety and security of the ship, safe navigation and operations at sea, safe operations in port, prevention of human injury or loss of life, the avoidance of damage to the marine environment and to property, and to ensure the welfare and health of seafarers through the avoidance of fatigue. These objectives can be achieved through the following:

- .1 принятия к исполнению целевого подхода;
- .2 стандартных процедур для эффективного выполнения; и
- .3 эффективного принуждения к выполнению требований.

3 Принципы минимального безопасного состава экипажа

3.1 Следующие принципы должны соблюдаться при определении минимального безопасного состава экипажа судна:

- .1 способность:
 - .1 нести безопасную ходовую навигационную вахту и вахту в порту, машинную и радиовахту в соответствии с правилом VIII/2 Конвенции ПДМНВ-78 с поправками, а также поддерживать общий надзор за судном;
 - .2 безопасно осуществлять швартовые операции судна;
 - .3 успешно выполнять функции безопасности судна, занятого подготовкой или разработкой ресурсов морского дна;
 - .4 выполнять положенные действия по предотвращению нанесения ущерба морской окружающей среде;
 - .5 поддерживать меры и устройства безопасности и чистоты во всех доступных местах судна с целью сведения к минимуму риска пожара;
 - .6 обеспечивать медицинский уход на судне;
 - .7 обеспечивать безопасную перевозку груза;
 - .8 проверять и поддерживать, соответственно, конструкционную целостность судна; и
 - .9 эксплуатировать судно в соответствии с Планом охраны судна; и
- .2 способность и возможность эксплуатировать:
 - .1 все обеспечивающие водонепроницаемость устройства и поддержание их в эффективном состоянии, а также использование компетентной аварийной партии по борьбе за живучесть;

- .1 adoption of a goal-based approach;
- .2 standard procedures for effective implementation; and
- .3 effective enforcement.

3 Principles of minimum safe manning

3.1 The following principles should be observed in determining the minimum safe manning of a ship:

- .1 the capability to:
 - .1 maintain safe navigational, port, engineering and radio watches in accordance with regulation VIII/2 of the 1978 STCW Convention, as amended, and also maintain general surveillance of the ship;
 - .2 moor and unmoor the ship safely;
 - .3 manage the safety functions of the ship when employed in a stationary or near-stationary mode at sea;
 - .4 perform operations, as appropriate, for the prevention of damage to the marine environment;
 - .5 maintain the safety arrangements and the cleanliness of all accessible spaces to minimize the risk of fire;
 - .6 provide for medical care on board ship;
 - .7 ensure safe carriage of cargo during transit;
 - .8 inspect and maintain, as appropriate, the structural integrity of the ship; and
 - .9 operate in accordance with the approved Ship's Security Plan; and
- .2 the ability to:
 - .1 operate all watertight closing arrangements and maintain them in effective condition, and also deploy a competent damage control party;

- .2 все судовое противопожарное и аварийное оборудование и спасательные средства, выполняя такие работы по их техническому обслуживанию и ремонту, которые требуются при нахождении судна в море, при проведении учебных сборов и посадке всего персонала судна в спасательные средства; и
- .3 главную двигательную установку и вспомогательные механизмы, включая оборудование предотвращения загрязнения, поддерживая их в безопасном состоянии для преодоления судном предсказуемых опасностей рейса.

3.2 Должны быть также приняты во внимание следующие судовые функции, если применимо:

- .1 существующие требования по подготовке всего персонала, включая эксплуатацию и использование противопожарного и аварийного оборудования, спасательных средств и устройств и мер, обеспечивающих водонепроницаемость;
- .2 требования по специализированной подготовке персонала конкретных типов судов и в случаях когда члены экипажа вовлечены в судовую деятельность в составе машинной и палубной команд;
- .3 обеспечение надлежащим питанием и питьевой водой;
- .4 необходимость принятия дополнительных обязанностей и ответственности в случаях чрезвычайных ситуаций; и
- .5 необходимость обеспечения возможности ознакомления, обучения и подготовки вновь поступивших на судно моряков до требуемого уровня.

* * *

- .2 operate all onboard fire-fighting and emergency equipment and life-saving appliances, carry out such maintenance of this equipment as is required to be done at sea, and muster and disembark all persons on board; and
- .3 operate the main propulsion and auxiliary machinery including pollution prevention equipment and maintain them in a safe condition to enable the ship to overcome the foreseeable perils of the voyage.

3.2 The following onboard functions, when applicable, should also be taken into account:

- .1 ongoing training requirements for all personnel, including the operation and use of fire-fighting and emergency equipment, life-saving appliances and watertight closing arrangements;
- .2 specialized training requirements for particular types of ships and in instances where crew members are engaged in shipboard tasks that cross departmental boundaries;
- .3 provision of proper food and drinking water;
- .4 need to undertake emergency duties and responsibilities; and
- .5 need to provide training opportunities for entrant seafarers to allow them to gain the training and experience needed.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

РУКОВОДСТВО ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ МИНИМАЛЬНОГО БЕЗОПАСНОГО СОСТАВА ЭКИПАЖА СУДНА

1.1 Минимальный безопасный состав экипажа судна должен устанавливаться, принимая во внимание все относящиеся к делу факторы, включая следующие:

- .1 размеры и тип судна;
- .2 количество, мощность и тип главной двигательной установки и вспомогательных механизмов;
- .3 уровень автоматизации судна;
- .4 конструкцию и оборудование судна;
- .5 метод использования технического обслуживания и ремонта;
- .6 подлежащий перевозке груз;
- .7 частота заходов в порт, продолжительность и характер предпринимаемых рейсов;
- .8 районы плавания и эксплуатации судна;
- .9 объем подготовки персонала, который должен проводиться на судне;
- .10 степень поддержки судна, предоставляемой береговым персоналом компании;
- .11 применимые требования по пределам часов работы/отдыха; и
- .12 положения одобренного Плана охраны судна.

1.2 Определение минимального безопасного состава экипажа судна должно основываться на выполнении функций на соответствующем уровне(-ях) ответственности, указанном(-ых) в Кодексе ПДМНВ, которые включают следующее:

- .1 судовождение, объединяющее задачи, обязанности и ответственность, требуемые для:
 - .1 планирования и проведения безопасного плавания;
 - .2 несения безопасной ходовой навигационной вахты в соответствии с требованиями Кодекса ПДМНВ;

ANNEX 2

GUIDELINES FOR DETERMINATION OF MINIMUM SAFE MANNING

1.1 The minimum safe manning of a ship should be established taking into account all relevant factors, including the following:

- .1 size and type of ship;
- .2 number, size and type of main propulsion units and auxiliaries;
- .3 level of ship automation;
- .4 construction and equipment of the ship;
- .5 method of maintenance used;
- .6 cargo to be carried;
- .7 frequency of port calls, length and nature of voyages to be undertaken;
- .8 trading area(s), waters and operations in which the ship is involved;
- .9 extent to which training activities are conducted on board;
- .10 degree of shoreside support provided to the ship by the company;
- .11 applicable work hour limits and/or rest requirements; and
- .12 the provisions of the approved Ship's Security Plan.

1.2 The determination of the minimum safe manning of a ship should be based on performance of the functions at the appropriate level(s) of responsibility, as specified in the STCW Code, which include the following:

- .1 navigation, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
 - .1 plan and conduct safe navigation;
 - .2 maintain a safe navigational watch in accordance with the requirements of the STCW Code;

- .3 плавания и маневрирования судна в любых условиях; и
- .4 безопасных швартовых операций;
- .2 обращение с грузом и его размещение, объединяющие задачи, обязанности и ответственность, требуемые для планирования, контроля и обеспечения безопасной погрузки, безопасного размещения, крепления и ухода в рейсе и при выгрузке;
- .3 эксплуатация судна и забота о персонале судна, объединяющие задачи, обязанности и ответственность, требуемые для:
 - .1 поддержания общей и личной безопасности всего персонала на судне и рабочего состояния спасательного, противопожарного оборудования и других систем безопасности;
 - .2 эксплуатации и поддержания в рабочем состоянии всех мер и устройств, обеспечивающих водонепроницаемость;
 - .3 выполнения действий, соответственно, по сбору и посадке всех людей на судне в спасательные средства;
 - .4 выполнения действий, соответственно, по обеспечению защиты морской окружающей среды;
 - .5 обеспечения медицинского ухода на судне; и
 - .6 выполнения административных задач, требуемых для безопасной эксплуатации и охраны судна;
- .4 судовая механика, объединяющая задачи, обязанности и ответственность, требуемые для:
 - .1 эксплуатации и контроля за главной двигательной установкой и вспомогательными механизмами судна и оценки их работы;
 - .2 несения безопасной вахты в машинном отделении в соответствии с требованиями Кодекса ПДМНВ;
 - .3 управления и выполнения операций с топливом и балластом; и
 - .4 поддержания безопасности судового механического оборудования, систем и служб;

- .3 manoeuvre and handle the ship in all conditions; and
- .4 moor and unmoor the ship safely;
- .2 cargo handling and stowage, comprising the tasks, duties and responsibilities required to plan, monitor and ensure safe loading, stowage, securing, care during the voyage and unloading of cargo to be carried on the ship;
- .3 operation of the ship and care for persons on board, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
 - .1 maintain the safety and security of all persons on board and keep life-saving, fire-fighting and other safety systems in operational condition;
 - .2 operate and maintain all watertight closing arrangements;
 - .3 perform operations, as appropriate, to muster and disembark all persons on board;
 - .4 perform operations, as appropriate, to ensure protection of the marine environment;
 - .5 provide for medical care on board the ship; and
 - .6 undertake administrative tasks required for the safe operation and the security of the ship;
- .4 marine engineering, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
 - .1 operate and monitor the ship's main propulsion and auxiliary machinery and evaluate the performance of such machinery;
 - .2 maintain a safe engineering watch in accordance with the requirements of the STCW Code;
 - .3 manage and perform fuel and ballast operations; and
 - .4 maintain safety of the ship's engine equipment, systems and services;

- .5 электрическое, электронное оборудование и системы управления, объединяющие задачи, обязанности и ответственность, требуемые для:
 - .1 эксплуатации судового электрического и электронного оборудования; и
 - .2 поддержания безопасности судовых электрических и электронных систем;
- .6 радиосвязь, включая задачи, обязанности и ответственность, требуемые для:
 - .1 передачи и приема информации, используя радиооборудование судна;
 - .2 несение безопасной радиовахты в соответствии с требованиями Регламента радиосвязи МСЭ и Конвенции СОЛАС-74 с поправками; и
 - .3 обеспечение радиосвязи при чрезвычайных ситуациях; и
- .7 техническое обслуживание и ремонт, включая задачи, обязанности и ответственность, требуемые для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту судна и его механизмов, оборудования и систем в соответствии с используемым видом технического обслуживания и ремонта.

1.3 При определении минимального безопасного состава экипажа, дополнительно к факторам и функциям пунктов 1.1 и 1.2, надлежит также принимать во внимание:

- .1 управление функциями безопасности, охраны и защиты окружающей среды судна в море, когда оно не находится на ходу;
- .2 за исключением судов ограниченного размера, — обеспечение квалифицированными помощниками капитана трехсменной системы несения вахты, чтобы капитану не было бы необходимо регулярно нести вахту;
- .3 за исключением судов с ограниченной мощностью главной двигательной установки или судов, эксплуатирующихся по условиям безвахтенного обслуживания машинных помещений, — обеспечение квалифицированными вахтенными механиками трехсменной системы несения вахты, чтобы старшему механику не было бы необходимо регулярно нести вахту;

- .5 electrical, electronic and control engineering, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
 - .1 operate the ship's electrical and electronic equipment; and
 - .2 maintain the safety of the ship's electrical and electronic systems;
- .6 radiocommunications, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
 - .1 transmit and receive information using the radio equipment of the ship;
 - .2 maintain a safe radio watch in accordance with the requirements of the ITU Radio Regulations and the 1974 SOLAS Convention, as amended; and
 - .3 provide radio services in emergencies; and
- .7 maintenance and repair, comprising the tasks, duties and responsibilities required to carry out maintenance and repair work to the ship and its machinery, equipment and systems, as appropriate to the method of maintenance and repair used.

1.3 In addition to the factors and functions in paragraphs 1.1 and 1.2, the determination of the minimum safe manning should also take into account:

- .1 the management of the safety, security and protection of the environment functions of a ship at sea when not under way;
- .2 except in ships of limited size, the provision of qualified deck officers to ensure that it is not necessary for the master to keep regular watches by adopting a three-watch system;
- .3 except in ships of limited propulsion power or operating under provisions for unattended machinery spaces, the provision of qualified engineer officers to ensure that it is not necessary for the chief engineer to keep regular watches by adopting a three-watch system;

- .4 поддержание применимых стандартов профессионального здоровья и гигиены на судне; и
- .5 обеспечение надлежащим питанием и питьевой водой всех лиц на судне, как требуется.

1.4 При определении минимального безопасного состава экипажа судна, учету должны также подлежать:

- .1 количество квалифицированного и иного персонала, необходимого для условий и ситуаций с отдельными пиковыми нагрузками, должным образом учитываемое количество часов работы и отдыха, установленных для моряков; и
- .2 способность капитана и остального судового экипажа координировать деятельность, необходимую для безопасной эксплуатации судна, охраны на море и защиты морской окружающей среды.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРИМЕНЕНИЕ ПРИНЦИПОВ МИНИМАЛЬНОГО БЕЗОПАСНОГО СОСТАВА ЭКИПАЖА СУДНА

1 Ответственность компаний

1.1 Администрация может потребовать от компании, ответственной за эксплуатацию судна, подготовки и представления ее предложения по минимальному безопасному составу экипажа судна в соответствии с формой, установленной Администрацией.

1.2 При подготовке предложения по минимальному безопасному составу экипажа судна, компания должна применять и принципы, рекомендации и руководства, содержащиеся в данной резолюции; от компании требуется:

- .1 произвести оценку задач, обязанностей и ответственности судового экипажа, необходимых для безопасной эксплуатации судна, его охраны, защиты морской окружающей среды и способности действовать в условиях чрезвычайных ситуаций;

- .4 the maintenance of applicable occupational health and hygiene standards on board; and
- .5 the provision of proper food and drinking water for all persons on board, as required.

1.4 In determining the minimum safe manning of a ship, consideration should also be given to:

- .1 the number of qualified and other personnel required to meet peak workload situations and conditions, with due regard to the number of hours of shipboard duties and rest periods assigned to seafarers; and
- .2 the capability of the master and the ship's complement to coordinate the activities necessary for the safe operation and for the security of the ship and for the protection of the marine environment.

* * *

ANNEX 3

RESPONSIBILITIES IN THE APPLICATION OF PRINCIPLES OF MINIMUM SAFE MANNING

1 Responsibilities of companies

1.1 The Administration may require the company responsible for the operation of the ship to prepare and submit its proposal for the minimum safe manning of a ship in accordance with a form specified by the Administration.

1.2 In preparing a proposal for the minimum safe manning of a ship, the company should apply the principles, recommendations and guidelines contained in this resolution and should be required to:

- .1 make an assessment of the tasks, duties and responsibilities of the ship's complement required for its safe operation, for its security, for protection of the marine environment, and for dealing with emergency situations;

- .2 обеспечить выполнение положений о годности к выполнению обязанностей и регистрации часов отдыха (и/или работы);
- .3 произвести оценку количества и званий/должностей судового экипажа, необходимых для безопасной эксплуатации судна, его охраны, защиты морской окружающей среды и действий в условиях чрезвычайных ситуаций;
- .4 подготовить и предоставить Администрации предложение по минимальному безопасному составу экипажа судна на основе оценки количества персонала (и званий/должностей), необходимого для безопасной эксплуатации судна, его охраны и защиты морской окружающей среды, подтверждая предложение объяснением того, каким образом предложенный состав экипажа будет справляться с чрезвычайными ситуациями, включая эвакуацию пассажиров, при необходимости;
- .5 обеспечить, чтобы минимальный безопасный состав экипажа судна в любое время и во всех отношениях, включая отдельные пиковые рабочие нагрузки, ситуации, условия и требования, соответствовал принципам, рекомендациям и руководствам, содержащимся в данной резолюции; и
- .6 подготовить и представить Администрации новое предложение по минимальному безопасному составу экипажа судна в случае изменений в районе плавания, конструкции, механизмов, оборудовании, эксплуатации, вида технического обслуживания и ремонта судна, или управления судном, которые могут повлиять на численный состав экипажа судна.

2 Одобрение Администрацией

2.1 Предложение по минимальному безопасному составу экипажа судна, представленное компанией Администрации, должно быть оценено Администрацией для обеспечения того, чтобы:

- .1 предложенный состав экипажа состоял из количества персонала (и званий/должностей) для выполнения задач, обязанностей и ответственности, требуемых для безопасной эксплуатации судна, его охраны, защиты морской окружающей среды и действий в чрезвычайных ситуациях; и

- .2 ensure that fitness for duty provisions and record of hours are implemented;
- .3 make an assessment of numbers and grades/capacities in the ship's complement required for its safe operation, for its security, for protection of the marine environment, and for dealing with emergency situations;
- .4 prepare and submit to the Administration a proposal for the minimum safe manning based upon the assessment of the numbers and grades/capacities in the ship's complement required for its safe operation, for its security and for protection of the marine environment, justifying the proposal by explaining how the proposed ship's complement will deal with emergency situations, including the evacuation of passengers, where necessary;
- .5 ensure that the minimum safe manning is adequate at all times and in all respects, including meeting peak workload situations, conditions and requirements, and is in accordance with the principles, recommendations and guidelines contained in this resolution; and
- .6 prepare and submit to the Administration a new proposal for the minimum safe manning of a ship in the case of changes in trading area(s), construction, machinery, equipment, operation and maintenance or management of the ship, which may affect the safe manning.

2 Approval by the Administration

2.1 A proposal for the minimum safe manning of a ship submitted by a company to the Administration should be evaluated by the Administration to ensure that:

- .1 the proposed ship's complement contains the number and grades/capacities of personnel to fulfil the tasks, duties and responsibilities required for the safe operation of the ship, for its security, for protection of the marine environment and for dealing with emergency situations; and

- .2 капитан, командный состав и другие члены экипажа судна не привлекались к работе на более длительный период, чем это безопасно для выполнения их обязанностей и безопасности судна, и чтобы могли выполняться требования в отношении чередования периодов времени работы и отдыха в соответствии с применимыми национальными правилами.

2.2 При применении таких принципов, Администрации должны уделить должное внимание вступившим в силу существующим инструментам ИМО, МОТ, МСЭ, ВОЗ, которые имеют отношение к:

- .1 несению вахты;
- .2 часам работы или отдыха;
- .3 управлению безопасностью;
- .4 дипломированию моряков;
- .5 подготовке моряков;
- .6 профессиональному здоровью, безопасности и гигиене;
- .7 жилым помещениям для экипажа и питанию;
- .8 охране на море; и
- .9 радиосвязи.

2.3 Администрация должна потребовать от компании внесения поправок в предложение по минимальному безопасному составу экипажа судна, если после оценки первоначального предложения компании Администрация не одобрила предложенный состав судового экипажа.

2.4 Администрация должна лишь одобрить предложение по минимальному безопасному составу экипажа судна и оформить, соответственно, судну Документ о минимальном безопасном составе экипажа, если Администрация полностью удовлетворена тем, что предложенный состав экипажа установлен в соответствии с принципами, рекомендациями и руководствами, содержащимися в данной резолюции, и является достаточным во всех отношениях для безопасной эксплуатации судна, его охраны и защиты морской окружающей среды.

2.5 Администрация может отозвать Документ о минимальном безопасном составе экипажа судна, если компания не представит новое предложение по минимальному безо-

- .2 the master, officers and other members of the ship's complement are not required to work more hours than is safe in relation to the performance of their duties and the safety of the ship and that the requirements for work and rest hours, in accordance with applicable national regulations, can be complied with.

2.2 In applying such principles, Administrations should take proper account of existing IMO, ILO, ITU and WHO instruments in force which deal with:

- .1 watchkeeping;
- .2 hours of work or rest;
- .3 safety management;
- .4 certification of seafarers;
- .5 training of seafarers;
- .6 occupational safety, health and hygiene;
- .7 crew accommodation and food;
- .8 security; and
- .9 radiocommunications.

2.3 The Administration should require a company to amend a proposal for the minimum safe manning of a ship if, after evaluation of the original proposal submitted by the company, the Administration is unable to approve the proposed composition of the ship's complement.

2.4 The Administration should only approve a proposal for the minimum safe manning of a ship and issue accordingly a minimum safe manning document if it is fully satisfied that the proposed ship's complement is established in accordance with the principles, recommendations and guidelines contained in this resolution, and is adequate in all respects for the safe operation and the security of the ship and for the protection of the marine environment.

2.5 The Administration may withdraw the minimum safe manning document of a ship if the company fails to submit a new proposal for the ship's minimum safe manning when

пасному составу экипажа в случае произошедших изменений в районе плавания, конструкции судна, механизмов, оборудования или режима эксплуатации, технического обслуживания и ремонта судна, которые влияют на минимальный безопасный состав экипажа.

2.6 Администрация должна пересмотреть и может отозвать, соответственно, Документ о минимальном безопасном составе экипажа судна, если судно продолжает не удовлетворять требованиям о предоставлении морякам часов отдыха.

2.7 Администрация должна рассматривать очень тщательно обстоятельства, которые позволили бы указать в Документе о минимальном безопасном составе экипажа судна количество менее трех квалифицированных вахтенных помощников капитана, принимая во внимание все принципы установления безопасного численного состава до выдачи Документа.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

РУКОВОДСТВО ПО СОДЕРЖАНИЮ И ТИПОВОЙ ФОРМЕ ДОКУМЕНТА О МИНИМАЛЬНОМ БЕЗОПАСНОМ СОСТАВЕ ЭКИПАЖА СУДНА

1 Следующая информация должна включаться в Документ о минимальном безопасном составе экипажа судна, выдаваемый Администрацией:

- .1 четкое изложение следующего: название судна, порт приписки, регистрационный номер или позывной сигнал, номер ИМО, валовая вместимость, мощность главной двигательной установки, тип судна и район плавания, являются ли машинные помещения обслуживаемыми постоянной вахтой или они находятся на безвахтенном обслуживании, название компании, как она определена в МКУБ;
- .2 таблица, показывающая количество и звания/должности требуемого персонала, вместе с любыми особыми условиями или другими замечаниями;
- .3 официальное заявление Администрации о том, что, в соответствии с принципами и руководством, изложенными в Приложениях 1 и 2, названное в До-

changes in trading area(s), construction, machinery, equipment or operation and maintenance of the ship have taken place which affect the minimum safe manning.

2.6 The Administration should review and may withdraw, as appropriate, the minimum safe manning document of a ship which persistently fails to be in compliance with rest hours requirements.

2.7 The Administration should consider the circumstances very carefully before allowing a minimum safe manning document to contain provisions for less than three qualified officers in charge of a navigational watch, while taking into account all the principles for establishing safe manning.

* * *

ANNEX 4

GUIDANCE ON CONTENTS AND MODEL FORM OF MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

1 The following information should be included in the minimum safe manning document issued by the Administration specifying the minimum safe manning:

- .1 a clear statement of the ship's name, port of registry, distinctive number or letters, IMO number, gross tonnage, main propulsion power, type and trading area, whether or not the machinery space is unattended and company as defined in the ISM Code;
- .2 a table showing the number and grades/capacities of the personnel required to be carried, together with any special conditions or other remarks;
- .3 a formal statement by the Administration that, in accordance with the principles and guidelines set out in Annexes 1 and 2, the ship named in the document is

кументе судно считается при отходе укомплектованным в целях безопасности, если оно имеет количество персонала (и звания/должности) не менее указанного в Документе, при условии соблюдения всех условий, указанных в Документе;

- .4 указание в отношении любых ограничений действительности Документа путем ссылки на особенности конкретного судна и характер совершаемой деятельности; и
- .5 дата выдачи и любая дата истечения срока действительности Документа — вместе с подписью и печатью Администрации.

2 Рекомендуется, чтобы Документ о минимальном безопасном составе экипажа судна был составлен по форме, соответствующей типовой, приведенной в Дополнении к данному Приложению. Если используемый язык не является английским, информация Документа должна включать перевод на английский язык.

* * *

considered to be safely manned if, whenever it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel shown in the document, subject to any special conditions stated therein;

- .4 a statement as to any limitations on the validity of the document by reference to particulars of the individual ship and the nature of service upon which it is engaged; and
- .5 the date of issue and any expiry date of the document together with a signature for and the seal of the Administration.

2 It is recommended that the minimum safe manning document be drawn up in the form corresponding to the model given in the appendix to this Annex. If the language used is not English, the information given should include a translation into English.

* * *

ДОПОЛНЕНИЕ

ТИПОВАЯ ФОРМА ДОКУМЕНТА
О МИНИМАЛЬНОМ БЕЗОПАСНОМ СОСТАВЕ
ЭКИПАЖА СУДНА

ДОКУМЕНТ О МИНИМАЛЬНОМ БЕЗОПАСНОМ СОСТАВЕ
ЭКИПАЖА СУДНА

(Герб государства)

(Государство)

Выдан на основании положений правила V/14
Международной конвенции по охране человеческой
жизни на море 1974 г. с поправками

по уполномочию Правительства

.....
(название государства)

кем

.....
(Администрация)

Сведения о судне*

Название судна
Регистровый номер или позывной сигнал
Номер ИМО
Порт приписки
Валовая вместимость
По национальным правилам
По Международной конвенции
по обмеру судов 1969 г.
Мощность главной двигательной
установки (кВт)
Тип судна

Периодически безвахтенно обслуживаемое
машинное помещение

Да/Нет

Эксплуатирующая компания

* По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

APPENDIX

MODEL FORM OF MINIMUM SAFE MANNING
DOCUMENT

MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of regulation V/14
of the International convention for the safety of life at sea,
1974, as amended

under the authority of the Government of

.....
(Name of the State)

by

.....
(Administration)

Particulars of ship*

Name of ship
Distinctive number or letters
IMO number
Port of registry
Gross tonnage:
National
International Tonnage Convention, 1969

Main propulsion power (kW)

Type of ship

Periodically unattended machinery space yes/no

Operating Company

* Alternatively the particulars of the ship may be placed horizontally.

Район плавания*

Названное в данном Документе судно считается укомплектованным в целях безопасности, если при отходе оно имеет количество персонала (и звания/должности) не менее указанного в нижеследующей таблице:

Звание/должность	Диплом (правило Конвенции ПДМНВ)	Количество лиц

Особые требования или условия, если имеются:

Выдан в дня
(месяц, год)

Дата истечения срока (если имеется)
(Печать Администрации)

.
(Подпись от имени
и по поручению Администрации)

* * *

* Если район плавания не является неограниченным, в Документ должно включаться четкое описание или карта района плавания.

Trading area*

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below.

Grade/capacity	Certificate (STCW regulation)	Number of persons

Special requirements or conditions, if any:

Issued at on the day of
(month and year)

Date of expiry (if any)
(Seal of the Administration)

.
(Signature for and on behalf
of the Administration)

* * *

* Where a trading area other than unlimited is shown, a clear description or map of the trading area should be included in the document.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ПРОЦЕДУРА ОПРЕДЕЛЕНИЯ МИНИМАЛЬНОГО БЕЗОПАСНОГО СОСТАВА ЭКИПАЖА СУДНА

ПРЕАМБУЛА

Эта процедура выработана в помощь Администрациям и компаниям для определения минимального безопасного состава экипажа судна.

ЭТАПЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ МИНИМАЛЬНОГО БЕЗОПАСНОГО СОСТАВА ЭКИПАЖА СУДНА

1 Действия компании

1.1 Представить предложение по минимальному безопасному составу экипажа судна, определяющее характер эксплуатации судна.

1.2 В представлении необходимо учесть требования Приложений 2 и 3 в контексте управления функциями безопасности, охраны судна и защиты морской окружающей среды.

1.3 Процесс, представленный в общих чертах ниже, должен способствовать компаниям в достижении большей глубины и понимания взаимозависимости и взаимодействий эксплуатационных элементов, которые оказывают влияние на общую величину нагрузки на членов экипажа и, в конечном счете, на предложенный минимальный безопасный состав экипажа судна.

Эксплуатационные функции

1.4 Начало этого процесса требует разбивки эксплуатационных элементов на функции. Приложение 2 дает руководство по соответствующим функциям, которые необходимо учесть, однако, этот перечень не является исчерпывающим. Каждая функция затем может быть разбита далее на перечень задач, который включает перечисленные ниже характерные признаки.

- 1.1 **Продолжительность:** Какое время требуется для выполнения каждой задачи? Время, в данном случае — количество суммарных человеко-часов в сравнении с фактической продолжительностью, затраченной на исполнение задачи, поскольку некоторые задачи могут быть выполнены с меньшей затратой времени, используя большее количество лиц.

ANNEX 5

FRAMEWORK FOR DETERMINING MINIMUM SAFE MANNING

PREAMBLE

This framework has been developed to assist Administrations and companies in determining minimum safe manning.

STEPS FOR DETERMINING MINIMUM SAFE MANNING

1 Submission from the company

1.1 Submission of a proposal from the company for minimum safe manning defining the nature of the operation of the ship.

1.2 Submission needs to take into account the requirements of Annexes 2 and 3 in the context of the management of the safety, security and protection of the marine environment functions of a ship.

1.3 The process outlined below should enable companies to achieve greater depth and insight into the interdependencies and interactions of operational elements that influence the amounts of crew member workload and, ultimately, the proposed minimum safe manning level.

Operational functions

1.4 Beginning this process requires the breakdown of the operational elements into functions. Annex 2 provides guidance on the relevant functions that need to be considered, however, this list is not exclusive. Each function can then be broken down into a task list that includes the attributes listed below.

- 1.1 **Duration:** What is the time required to execute each task? Time in this case is measurement of total man hours versus the actual duration taken for task completion, since some tasks can be done in a shorter time by using multiple individuals.

- .2 **Частота:** Как часто выполняется эта задача? Это может быть распределено по категориям, используя некоторые формы стандартных интервалов времени (т. е. ежедневно, еженедельно и т.д.).
- .3 **Компетентность:** Каковы навыки, подготовка персонала и его квалификации, необходимые для последовательного выполнения задачи надлежащим образом?
- .4 **Важность:** Каков риск или последствие, связанные с ненадлежащим исполнением задачи?

Эксплуатационные факторы

1.5 Если какая-либо функция разбита на конкретные задачи по их характерным признакам, то необходимо определить специфичную квалификацию персонала, эксплуатационную политику и процедуры выполнения задачи, а также инфраструктуру/технологии, необходимые для выполнения каждой задачи. Важно осознавать, что эти элементы могут увеличить или снизить численный состав экипажа — в зависимости от наличия вышеперечисленного и соответствующих процедур, а также в зависимости от конкретных возможностей, предоставляемых технологией/автоматизацией.

Возможность исполнения задач

1.6 Информация, полученная при определении эксплуатационных факторов и функций, должна использоваться для определения того, какое количество задач может быть решено отдельным лицом в возможной области эксплуатационных состояний судна. При проведении этого этапа особенно важно учитывать ограничения человеческого элемента системы безопасности на море и соответствующие стандарты и правила. Это включает требования ко времени, отведенному для сна и к суточным биологическим ритмам физической и умственной нагрузкам, связанным с решением каждой задачи, и пределы воздействия судовых условий окружающей среды, таких как шум, температура и токсины.

Оценки нагрузки

1.7 Когда пройдены этапы, относящиеся к эксплуатационным функциям, эксплуатационным факторам и возможности исполнения задач, эта информация используется для определения того, не превысит ли нагрузка минимальное количество часов отдыха и/или работы, предусмотренных соответствующими национальными и международными

- .2 **Frequency:** How often is the task performed? This can be categorized using some form of standard interval (i. e. hourly, daily, weekly, etc.).
- .3 **Competence:** What are the skills, training and qualifications needed to consistently perform the task properly?
- .4 **Importance:** What is the risk or consequence associated with improper performance?

Operational factors

1.5 Once a function is broken down into specific tasks and their attributes, it is then necessary to determine the specific personnel qualifications, operational policy and procedures, and infrastructure/technology necessary to perform each task. It is important to recognize that these elements may increase or decrease manning levels depending on availability and appropriate procedures and of specific capability enabling technology/automation.

Task capability

1.6 The information generated in defining the operational factors and functions should be used to determine how many tasks that can be executed by an individual under the possible range of operational conditions. Critical considerations, while conducting this step, are human element limitations and relevant standards and regulations. These include sleep and circadian requirements, physical and mental workload associated with each task, and exposure limits to shipboard environmental conditions such as noise, temperature and toxins.

Workload assessments

1.7 Once steps relating to operational functions, operational factors and task capability have been conducted, the information is then used to determine whether workload will not exceed the minimum hours of rest and/or work as provided in relevant national and international regulations. Considerations, while performing this step, include work period lengths, work

правилами. При выполнении этого этапа учет включает длительность работы, график вахт и судовых работ, а также возможность одного члена экипажа решать задачи, установленные в конкретный период работы или в период(-ы) работы в течение рабочего дня.

2 Оценка Администрацией

2.1 Администрация должна оценить/одобрить это представление компании в сравнении с соответствующими национальными и международными нормативными требованиями и руководствами.

2.2 Оценив и одоблив это предложение, Администрация должна выдать Документ о минимальном безопасном составе экипажа судна, включающий особые требования и условия.

3 Состояние Документа о минимальном безопасном составе экипажа судна

Компания должна сообщить Администрации о любых изменениях, которые будут иметь отношение к Документу о минимальном безопасном составе экипажа судна, и в таких случаях следует подготовить и представить новое предложение, принимая во внимание Приложение 3.

4 Контроль соответствия

Администрация должна периодически пересматривать меры по определению минимального безопасного состава экипажа судна.

schedule designs and whether a single crew member can execute the tasks set in a specific work period or work period(s) per work day.

2 Evaluation by the Administration

2.1 The Administration should evaluate/approve the submission of the company against relevant national and international regulatory requirements and guidelines.

2.2 Having evaluated and approved the proposal the Administration should issue a minimum safe manning document including special requirements and conditions.

3 Maintenance of minimum safe manning document

A company should advise the Administration of any changes that would affect the minimum safe manning document, and in such circumstances prepare and submit a new proposal taking into account Annex 3.

4 Compliance monitoring

The Administration should periodically review the minimum safe manning arrangements.

Подписано в печать 10.01.2012
Тираж 200 экз.

ЗАО «ЦНИИМФ»
191015, Санкт-Петербург, ул. Кавалергардская, 6

Отдел безопасности мореплавания
тел. (812) 271-81-96
тел./факс (812) 274-79-70
www.cniimf.ru/safety.htm
imo@cniimf.ru