

**Резолюция А.910(22)**  
*Принята 29 ноября 2001 года*  
*(Пункт 14 повестки дня)*

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВИЛАМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ  
СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ 1972 ГОДА**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью VI Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года (далее именуемой "Конвенция"), касающуюся поправок к Правилам,

РАССМОТРЕВ поправки к Международным правилам предупреждения столкновений судов в море 1972 года, одобренные Комитетом по безопасности на море на его семьдесят третьей сессии и направленные всем участникам Конвенции в соответствии с пунктом 2 статьи VI Конвенции, а также рекомендации Комитета по безопасности на море, касающиеся вступления в силу этих поправок,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 3 статьи VI Конвенции поправки, изложенные в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 4 статьи VI Конвенции, что поправки вступают в силу 29 ноября 2003 года, если до 29 мая 2002 года более одной трети участников Конвенции не заявят об их возражении против поправок;
3. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 3 статьи VI направить настоящую резолюцию всем участникам Конвенции для принятия;
4. ПРЕДЛАГАЕТ участникам Конвенции представить любые возражения против поправок не позднее 29 мая 2002 года, после чего поправки будут считаться принятыми, с тем чтобы вступить в силу, как определено в настоящей резолюции.

Приложение

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВИЛАМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ  
СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ 1972 ГОДА**

- 1 **Правило 3:** Пункт а) изменяется следующим образом:
  - "а) Слово "судно" означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда, экранопланы и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде."

Добавляется следующий новый пункт m):

"m) Термин "экраноплан" означает многорежимное транспортное средство, которое в своем основном эксплуатационном режиме летит в непосредственной близости от поверхности, используя экранный эффект."

**2 Правило 8:** Пункт а) изменяется следующим образом:

"а) Любое действие для предупреждения столкновения должно предприниматься в соответствии с Правилами этой части и, если позволяют обстоятельства, должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике."

**3 Правило 18:** Добавляется следующий новый пункт f):

"f) i) Экраноплан, при взлете, посадке и во время полета вблизи поверхности, должен держаться в стороне от всех других судов и не затруднять их движение;

ii) Экраноплан, эксплуатирующийся на поверхности воды, должен выполнять Правила этой части как судно с механическим двигателем."

**4 Правило 23:** Добавляется следующий новый пункт с), и последующий пункт соответственно перенумеровывается:

"с) Экраноплан, только при взлете, посадке и во время полета вблизи поверхности, в дополнение к огням, предписанным пунктом а) этого Правила, должен выставлять круговой проблесковый красный огонь высокой интенсивности."

**5 Правило 31:** Правило 31 изменяется следующим образом:

"Если гидросамолет или экраноплан практически не может выставлять огни и знаки, отвечающие по своим характеристикам или расположению требованиям Правил этой части, он должен выставлять огни и знаки, которые по своим характеристикам и расположению настолько близки к требованиям Правил, насколько это возможно."

**6 Правило 33:** Правило 33 а) изменяется следующим образом:

"а) Судно длиной 12 м или более должно быть снабжено свистком, судно длиной 20 м или более помимо свистка должно быть снабжено колоколом, а судно длиной 100 м или более должно, кроме того, быть снабжено гонгом, тон и звучание которого не могли бы быть приняты за звук колокола. Свисток, колокол и гонг должны соответствовать требованиям Приложения III к настоящим Правилам. Колокол и/или гонг могут быть заменены другими устройствами, имеющими такие же соответствующие звуковые характеристики, причем всегда должна быть предусмотрена возможность подачи требуемых сигналов вручную."

**7 Правило 35:** Добавляется следующий новый пункт i), и последующие пункты соответственно перенумеровываются:

"i) Судно длиной 12 м или более, но менее 20 м не обязано подавать сигналы колоколом, предписанные пунктами g) и h) этого Правила. Однако если оно их не подает, то оно должно подавать другой эффективный звуковой сигнал через промежутки не более 2 мин."

8 ПРИЛОЖЕНИЕ I, раздел 13 изменяется следующим образом:

"13. **Высокоскоростные суда\***

- a) Топовый огонь на высокоскоростных судах может быть расположен на высоте, которая, по отношению к ширине судна, меньше, чем предписано пунктом 2 а) i) этого Приложения, при условии что угол при основании равнобедренного треугольника, образованного бортовыми огнями и топовым огнем и видимого со стороны оконечности, составляет не менее 27°.
- b) На высокоскоростных судах длиной 50 м или более вертикальное расстояние 4,5 м между передним топовым огнем и главным топовым огнем, требуемое пунктом 2 а) ii) этого Приложения, может быть изменено, при условии что такое расстояние должно быть не меньше величины, определенной с помощью следующей формулы:

$$y = \frac{(a + 17\psi) C}{1000} + 2,$$

где:

- y – высота главного топового огня над передним топовым огнем, в метрах;
- a – высота переднего топового огня над поверхностью воды в эксплуатационном состоянии, в метрах;
- $\psi$  – дифферент в эксплуатационном состоянии, в градусах;
- C – горизонтальное расстояние между топовыми огнями, в метрах."

9 ПРИЛОЖЕНИЕ III

**Раздел 1 – Свистки:** Пункт а) изменяется следующим образом:

- "а) *Частоты и дальность слышимости*  
Основная частота сигнала должна быть в пределах 70-700 Гц. Дальность слышимости сигнала должна определяться такими частотами, которые могут включать основную и/или одну или несколько более высоких частот в пределах 180-700 Гц ( $\pm 1\%$ ) для судна длиной 20 м или более, или 180-2100 Гц ( $\pm 1\%$ ) для судна длиной менее 20 м, обеспечивающих уровни звукового давления, указанные ниже в пункте 1 с)."

Пункт с) изменяется следующим образом:

- "с) *Сила звука и дальность слышимости сигнала*  
Установленный на судне свисток должен обеспечивать в направлении максимума силы звука и на расстоянии 1 м от него такой уровень звукового давления, который по крайней мере в одной 1/3-октавной полосе в диапазоне частот 180-700 Гц ( $\pm 1\%$ ) для судна длиной 20 м или более, или 180-2100 Гц ( $\pm 1\%$ ) для судна длиной менее 20 м был бы не меньше, чем соответствующее значение, приведенное в нижеследующей таблице.

\* См. Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 1994 года и Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 2000 года.

Длина судна в метрах	Уровень на расстоянии 1 м в 1/3-октавной полосе в децибелах, отнесенный к $2 \times 10^{-5}$ Н/м <sup>2</sup>	Дальность слышимости в морских милях
200 или более	143	2
75 и более, но менее 200	138	1,5
20 и более, но менее 75	130	1
Менее 20	120*	0,5
	115†	
	111‡	

\* Когда измеренные частоты находятся в диапазоне 180-450 Гц

† Когда измеренные частоты находятся в диапазоне 450-800 Гц

‡ Когда измеренные частоты находятся в диапазоне 800-2100 Гц".

**Раздел 2 – Колокол или гонг:** Пункт б) изменяется следующим образом:

"б) *Конструкция*

Колокола и гонги должны быть изготовлены из коррозионностойкого материала и издавать звук чистого тона. Диаметр раструба колокола должен быть не менее 300 мм для судов длиной 20 м или более. Там, где это практически возможно, рекомендуется применять колокол с механическим приводом "языка" для обеспечения постоянной силы звука, но при этом должна быть сохранена возможность звонить в колокол вручную. Масса "языка" должна быть не менее 3% массы колокола."

**Резолюция А.911(22)**  
*Принята 29 ноября 2001 года*  
*(Пункт 9 повестки дня)*

**ЕДИНООБРАЗНАЯ РЕДАКЦИЯ ССЫЛОК НА ДОКУМЕНТЫ ИМО**

АССАМБЛЕЯ,

ОТМЕЧАЯ практику, согласно которой в целях полного осуществления положений некоторых документов, разработанных Организацией на основании конкретных конвенций ИМО, таким же образом, как и правил самих конвенций, такие документы рассматриваются как обязательные и имеют такой же юридический статус, как и основная конвенция, и в таком случае в конвенциях делаются соответствующие ссылки с этой целью,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ практику, касающуюся эксплуатационных требований и технических спецификаций, разработанных Организацией, которые, с точки зрения договорного права, не считаются документами, имеющими обязательную силу, но в отношении которых участники соответствующих конвенций обязаны установить национальные требования, по меньшей мере эквивалентные тем, которые разработаны Организацией, и в любом случае не ниже их,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что с целью оказания помощи Администрациям в осуществлении соответствующих требований Организация разработала другие рекомендации и руководства, включая отраслевые стандарты, рассматриваемые как рекомендации, которые правительства-члены могут осуществлять с определенной гибкостью и по своему усмотрению,

ПРИЗНАВАЯ необходимость обеспечить, чтобы при ссылках на документы ИМО и другие документы использовалась единообразная редакция, четко указывающая юридический статус соответствующего документа и устанавливающая процедуры внесения поправок в этот документ, в зависимости от случая, после того как соответствующий орган ИМО примет решение о таком статусе,

ССЫЛАЯСЬ на то, что Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды утвердили циркуляр MSC/Circ.930-MEPC/Circ.364 о Руководстве по методам указания ссылок на документы ИМО и другие документы в конвенциях и других документах ИМО, имеющих обязательную силу, польза которого была впоследствии подтверждена Юридическим комитетом и Комитетом по упрощению формальностей,

РАССМОТРЕВ рекомендации Комитета по безопасности на море на его семьдесят третьей сессии, Юридического комитета на его восемьдесят третьей сессии, Комитета по защите морской среды на его сорок шестой сессии и Комитета по упрощению формальностей на его двадцать восьмой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Руководство по методам указания ссылок на документы ИМО и другие документы в конвенциях и других документах ИМО, имеющих обязательную силу, изложенное в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОРУЧАЕТ вышеупомянутым комитетам использовать это Руководство при указании ссылок на документы ИМО и другие документы в конвенциях и других документах ИМО, имеющих обязательную силу, которые относятся к их компетенции;
3. ОТМЕНЯЕТ циркуляр MSC/Circ.930-MEPC/Circ.364.

## Приложение

### **РУКОВОДСТВО ПО МЕТОДАМ УКАЗАНИЯ ССЫЛОК НА ДОКУМЕНТЫ ИМО И ДРУГИЕ ДОКУМЕНТЫ В КОНВЕНЦИЯХ И ДРУГИХ ДОКУМЕНТАХ ИМО, ИМЕЮЩИХ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ СИЛУ**

#### **Общие положения**

1 Настоящее Руководство преследует цель предложить стандартный текст для включения в новые конвенции и другие документы ИМО, имеющие обязательную силу, которые относятся к безопасности на море и предотвращению загрязнения, а также в будущие поправки к существующим конвенциям и другим документам с целью обеспечить, чтобы при ссылках на документы ИМО и другие документы использовалась единообразная редакция, четко указывающая юридический статус конкретного документа, после того как соответствующий орган ИМО примет решение о таком статусе.

#### **Документы ИМО, которые рассматриваются как имеющие обязательную силу**

2 Если договаривающиеся правительства или участники конвенции ИМО постановили, что положения некоторых кодексов или требования согласно данной конвенции должны полностью осуществляться таким же образом, как и сами правила этой конвенции, то такие документы должны рассматриваться как имеющие обязательную силу и должны иметь такой же юридический статус, как и основная конвенция.

3 Наиболее подходящий метод указания в конвенции ИМО ссылок на документы, которые будут иметь обязательную силу согласно основной конвенции, заключается в том, чтобы придерживаться положений Конвенции СОЛАС, использованных для придания обязательной силы кодексам МКХ и МКГ (на основании главы VII) и Кодексу ВС (на основании главы X), а именно:

- .1 прямо сослаться на такие документы в тексте соответствующих правил конвенции;
- .2 прямо указать, что будущие поправки должны вноситься в такие документы с соблюдением процедур внесения поправок, установленных в соответствующей статье основной конвенции; и
- .3 прямо предписать в тексте соответствующих правил конвенции, что "такие требования рассматриваются как обязательные", в случае, если в таких документах вместо настоящего времени изъявительного наклонения используется слово "следует".

4 В отношении подобных документов, насколько это возможно, следует избегать использования таких терминов, как "руководство" или "руководящее указание", которые можно неправильно понять таким образом, что речь идет о рекомендациях.

**5** Предпочтительно одобрять текст документа, на который делается ссылка, во время одобрения относящихся к этому поправок к соответствующей конвенции и подготавливать аутентичный текст этого документа, который будет использоваться в качестве основы для подготовки любых заверенных копий будущих поправок к такому документу.

## **Эксплуатационные требования и технические спецификации в документах ИМО**

**6** Конвенции СОЛАС, МАРПОЛ и другие конвенции ИМО содержат положения, в которых имеются ссылки на эксплуатационные требования и технические спецификации, такие как эксплуатационные требования к оборудованию ГМССБ, судовому навигационному оборудованию, системам автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и т.д., которые сопровождаются подстрочными примечаниями, указывающими, что такие эксплуатационные требования или технические спецификации приняты Организацией, т. е. посредством резолюций Ассамблеи, резолюций КБМ или КЗМС и т. д. Такие требования и спецификации, упомянутые в подстрочных примечаниях, не рассматриваются как документы, имеющие обязательную силу с точки зрения договорного права, поскольку они не приводятся в аутентичном тексте основной конвенции и могут обновляться Секретариатом по мере необходимости; таким образом, они не представляют собой неотъемлемую часть основной конвенции. Тем не менее, договаривающиеся правительства или участники основных конвенций обязаны установить национальные требования не ниже тех, которые разработаны Организацией, или по меньшей мере эквивалентные им.

**7** В ссылках на такие требования и спецификации необходимо использовать выражения, приведенные в следующих примерах:

- "оборудование должно отвечать эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией";
- "оборудование должно испытываться в соответствии со спецификациями, по меньшей мере эквивалентными тем, которые разработаны Организацией"; или
- "наставление должно составляться в соответствии со стандартом, по меньшей мере эквивалентным тому, который разработан Организацией".

**8** Не следует использовать такие выражения, как "оборудование должно отвечать требованиям, принятым Организацией" или "... в соответствии с требованиями, принятыми Организацией", которые можно неправильно понять таким образом, что требования, не указанные в правиле, являются обязательными.

**9** Требования и спецификации, упомянутые в подстрочных примечаниях, не должны приводиться в аутентичном тексте конвенции и могут обновляться Секретариатом по мере необходимости при подготовке нового издания соответствующей публикации.

**10** В отношении подобных требований и спецификаций, насколько это возможно, следует избегать использования таких терминов, как "руководство" или "руководящее указание".

**11** В упомянутых выше требованиях и спецификациях необходимо четко указывать дату их введения в силу, их применение к новым или существующим судам либо к тем и другим вместе, а также к новому и существующему оборудованию либо к тому и другому вместе, если только это уже не установлено в соответствующих правилах основной конвенции.

**12** Будущие поправки к эксплуатационным требованиям и техническим спецификациям должны рассматриваться и приниматься в соответствии с Правилами процедуры комитетов и Руководством по организации и методу работы комитетов и их вспомогательных органов. Если такие поправки принимаются в качестве новых требований, заменяющих существующие (с новыми номерами

резолюций), то пересмотренное(ые) требование(я) должно(ы) обычно вступать в силу не ранее чем через шесть месяцев после их принятия, если соответствующий Комитет во время их принятия специально не вынесет иное решение.

#### **Документы ИМО, которые должны рассматриваться как рекомендации**

13 Если договаривающиеся правительства или участники какой-либо конвенции ИМО постановили, что некоторые документы, такие как руководства, наставления или руководящие указания, будут осуществляться ими в определенной степени по своему усмотрению и гибко, такие документы должны рассматриваться как рекомендации.

14 Ссылки на документы, имеющие рекомендательный характер, должны приводиться в подстрочном примечании к соответствующим правилам основной конвенции. В таких случаях:

- .1 в правиле необходимо использовать четкие выражения, указывающие на рекомендательный характер документа, например: "... должен утверждаться Администрацией, принимая во внимание рекомендации, разработанные Организацией" или "... на основе руководства, разработанного Организацией"; и
- .2 следует избегать противоречивых выражений, таких как "должен отвечать рекомендациям".

15 Руководства или рекомендации, упомянутые в подстрочных примечаниях, не должны приводиться в аутентичном тексте конвенции и могут обновляться Секретариатом по мере необходимости при подготовке нового издания соответствующей публикации.

#### **Метод указания ссылок на документы в документах ИМО, имеющих обязательную силу**

16 Вышеупомянутые процедуры следует также применять с целью указания ссылок на документы ИМО в документах, имеющих обязательную силу, таких как кодексы МКХ, МКГ, ВС и т. д.

17 Если соответствующий Комитет постановит, что документ, на который делается ссылка в документе, имеющем обязательную силу, должен считаться обязательным, текст, содержащий ссылку на такой документ, в соответствии с пунктом 3, выше, должен быть включен в соответствующее правило основной конвенции, а не в сам документ, имеющий обязательную силу.

#### **Метод указания ссылок на отраслевые стандарты в документах ИМО, имеющих обязательную силу**

18 Если в конвенциях или других документах ИМО, имеющих обязательную силу, должны быть сделаны ссылки на отраслевые стандарты, такие как стандарты ИСО или МЭК или унифицированные требования МАКО, следует использовать следующий метод:

- .1.1 отраслевые стандарты, которые должны рассматриваться как обязательные, должны быть одобрены компетентным Комитетом в форме соответствующей резолюции, и ссылка на них должна указываться, как описано в пунктах 2–5, выше;
- .1.2 отраслевые стандарты, содержащие эксплуатационные требования или технические спецификации, должны упоминаться как "требования, приемлемые для Организации", с соответствующим подстрочным примечанием, определяющим такие требования, например: "оборудование должно отвечать эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приемлемы для Организации" или "оборудование должно испытываться в соответствии со спецификациями, по меньшей мере эквивалентными тем, которые приемлемы для Организации"; и



.2 в случае отраслевых стандартов, которые должны рассматриваться как рекомендации и упоминаться в подстрочных примечаниях, необходимо использовать выражения, подобные тем, которые упомянуты в пункте 14, выше, например: "... должно испытываться в соответствии со спецификациями, по меньшей мере эквивалентными тем, которые приемлемы для Организации".

19 В стандартах, упомянутых в подстрочных примечаниях, должно четко указываться их издание, например номер или дата начала применения. Если соответствующая отраслевая организация вносит в стандарты поправки, то пересмотренное издание стандартов должно утверждаться компетентным Комитетом, и подстрочное примечание должно соответственно изменяться.

20 Положения пункта 11 должны применяться *mutatis mutandis* к стандартам, упомянутым в пункте 18.1.2.

## **Резолюция А.913(22)**

*Принята 29 ноября 2001 года  
(Пункт 9 повестки дня)*

### **ПЕРЕСМОТРЕННОЕ РУКОВОДСТВО ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ (МКУБ) АДМИНИСТРАЦИЯМИ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море, а также предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюцию А.741(18), которой Ассамблея приняла Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)),

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на резолюцию А.788(19), которой Ассамблея приняла Руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями,

ОТМЕЧАЯ, что согласно положениям главы IX Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками МКУБ приобрел обязательную силу для компаний, эксплуатирующих суда определенных типов, с 1 июля 1998 года, а для компаний, эксплуатирующих другие грузовые суда и морские передвижные буровые установки, приводимые в движение с помощью механических средств, валовой вместимостью 500 и более, приобретет обязательную силу с 1 июля 2002 года,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что на своей семьдесят третьей сессии Комитет по безопасности на море при одобрении поправок к МКУБ резолюцией MSC.104(73) постановил, что Руководство по осуществлению МКУБ Администрациями должно быть пересмотрено с учетом этих поправок,

ПРИЗНАВАЯ, что Администрация при установлении того, что стандарты безопасности выполняются, обязана обеспечить выдачу Документов о соответствии и Свидетельств об управлении безопасностью согласно Руководству,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что у Администраций может возникать необходимость заключать соглашения относительно выдачи свидетельств другими Администрациями в соответствии с главой IX Конвенции СОЛАС 1974 года и в соответствии с резолюцией А.741(18),

ПРИЗНАВАЯ ДАЛЕЕ необходимость единообразного осуществления МКУБ,

РАССМОТРЕВ рекомендации, сделанные Комитетом по безопасности на море на его семьдесят четвертой сессии и Комитетом по защите морской среды на его сорок шестой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Пересмотренное руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями, изложенное в приложении к настоящей резолюции;
2. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ правительства при осуществлении МКУБ выполнять Пересмотренное руководство;
3. ПРОСИТ правительства информировать Организацию о любых трудностях, которые у них возникли в использовании прилагаемого Пересмотренного руководства;
4. УПОЛНОМОЧИВАЕТ Комитет по безопасности на море и Комитет по защите морской среды держать прилагаемое Руководство в поле зрения и при необходимости вносить в него поправки;
5. ОТМЕНЯЕТ резолюцию А.788(19) с 1 июля 2002 года.

## Приложение

# ПЕРЕСМОТРЕННОЕ РУКОВОДСТВО ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ (МКУБ) АДМИНИСТРАЦИЯМИ

## Содержание

### ВВЕДЕНИЕ

- 1 СФЕРА ДЕЙСТВИЯ И ПРИМЕНЕНИЕ
- 2 ПРОВЕРКА СООТВЕТСТВИЯ МКУБ
- 3 ПРОЦЕСС ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ И ДОКУМЕНТОВ

### ДОБАВЛЕНИЕ – СТАНДАРТЫ В ОТНОШЕНИИ МЕР ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ И ДОКУМЕНТОВ СОГЛАСНО МКУБ

- 1 Введение
- 2 Стандарт управления
- 3 Стандарты компетентности
- 4 Меры по квалификации
- 5 Процедуры и инструкции по выдаче свидетельств и документов

### ВВЕДЕНИЕ

#### МКУБ

Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)) был принят Организацией резолюцией А.741(18) и приобрел обязательную силу вследствие вступления в силу 1 июля 1998 года главы IX Конвенции СОЛАС, касающейся управления безопасной эксплуатацией судов. МКУБ предусматривает международный стандарт управления безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.

На своей семьдесят третьей сессии Комитет по безопасности на море резолюцией MSC.99(73) одобрил поправки к главе IX Конвенции СОЛАС и резолюцией MSC.104(73) – к разделам 1, 7, 13, 14, 15 и 16 МКУБ. В результате необходимо пересмотреть предыдущий вариант Руководства, содержащийся в резолюции А.788(19) Ассамблеи, который заменяется настоящим Руководством.

МКУБ требует, чтобы компании установили цели в области безопасности, как указано в разделе 1.2 МКУБ, и, кроме того, чтобы компании разрабатывали, осуществляли и поддерживали систему управления безопасностью, которая включает функциональные требования, перечисленные в разделе 1.4 МКУБ.

Применение МКУБ должно *поддерживать и поощрять* развитие культуры безопасности в судоходстве. Факторами успеха в развитии культуры безопасности являются, среди прочего, приверженность делу, моральные ценности и убеждения.

## **Обязательное применение МКУБ**

Для обеспечения надлежащих стандартов безопасности и предотвращения загрязнения необходима соответствующая организация управления на берегу и на судне. Поэтому требуется систематический подход к управлению со стороны тех, кто отвечает за управление судами. Целями обязательного применения МКУБ является обеспечение:

- .1 соответствия обязательным нормам и правилам, относящимся к безопасной эксплуатации судов и защите окружающей среды; и
- .2 эффективного осуществления и выполнения их Администрациями.

Эффективное обеспечение выполнения Администрациями должно включать проверку того, что система управления безопасностью соответствует требованиям, установленным в МКУБ, а также проверку соответствия обязательным нормам и правилам.

Обязательное применение МКУБ должно обеспечивать, поддерживать и поощрять принятие во внимание применимых кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных Организацией, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской отрасли.

## **Обязанности по проверке и выдаче свидетельств и документов**

Администрация обязана проверять соответствие требованиям МКУБ и выдавать компаниям документы о соответствии, а судам – свидетельства об управлении безопасностью.

Резолюции А.739(18) – Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации, и А.789(19) – Спецификации функций признанных организаций, действующих от имени Администрации, по освидетельствованию и выдаче свидетельств, которые приобрели обязательную силу согласно правилу XI/1 Конвенции СОЛАС, а также резолюция А.847(20) – Руководство по оказанию помощи государствам флага в осуществлении документов ИМО, применяются, когда Администрации предоставляют организациям полномочия выдавать документы о соответствии и свидетельства об управлении безопасностью от своего имени.

## **1 СФЕРА ДЕЙСТВИЯ И ПРИМЕНЕНИЕ**

### **1.1 Определения**

Термины, используемые в настоящем Пересмотренном руководстве, имеют те же значения, что и термины, приведенные в МКУБ.

### **1.2 Сфера действия и применение**

#### **1.2.1 Настоящее Руководство устанавливает основные принципы:**

- .1 проверки того, что система управления безопасностью компании, ответственной за эксплуатацию судов, или система управления безопасностью в отношении судна или судов, контролируемых компанией, соответствует МКУБ; и
- .2 выдачи и ежегодной проверки Документа о соответствии, а также выдачи и промежуточной проверки Свидетельства об управлении безопасностью.

1.2.2 Настоящее Руководство применяется к Администрациям с 1 июля 2002 года.

## **2 ПРОВЕРКА СООТВЕТСТВИЯ МКУБ**

### **2.1 Общие положения**

2.1.1 С тем чтобы соответствовать требованиям МКУБ, компании должны разрабатывать, осуществлять и поддерживать систему управления безопасностью, обеспечивающую проведение политики компании в области безопасности и защиты окружающей среды. Политика компании должна включать цели, определенные в МКУБ.\*

2.1.2 Администрации должны проверять соответствие требованиям МКУБ путем установления:

- .1 соответствия системы управления безопасностью компании требованиям МКУБ; и
- .2 того, что система управления безопасностью обеспечивает достижение целей, определенных в пункте 1.2.3 МКУБ.

2.1.3 Для определения соответствия или несоответствия элементов системы управления безопасностью требованиям, установленным в МКУБ, может потребоваться разработка критериев оценки. Рекомендуется, чтобы Администрации избегали установления критериев в форме директивных решений, касающихся системы управления. Если критерии оценки будут устанавливаться в форме директивных требований, то может получиться, что в процессе управления безопасностью в судоходстве компании будут выполнять решения, подготовленные другими сторонами, и в этом случае компании будет трудно разрабатывать решения, которые наилучшим образом подходят для этой компании, конкретного вида эксплуатации или конкретного судна.

2.1.4 Таким образом, Администрациям рекомендуется обеспечивать, чтобы эти оценки основывались на определении эффективности системы управления безопасностью в достижении установленных целей, а не соответствия подробным требованиям в дополнение к требованиям, содержащимся в МКУБ, с тем чтобы снизить необходимость разработки критериев для облегчения оценки соответствия компаний Кодексу.

### **2.2 Возможности системы управления безопасностью в достижении общих целей управления безопасностью**

2.2.1 МКУБ устанавливает общие цели управления безопасностью. Этими целями являются:

- .1 обеспечение безопасной практики эксплуатации судов и безопасных для человека условий труда;
- .2 обеспечение защиты от всех выявленных рисков; и
- .3 постоянное улучшение навыков берегового и судового персонала, относящихся к управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, связанным как с безопасностью, так и защитой окружающей среды.

Проверка должна поддерживать и поощрять компании в достижении этих целей.

2.2.2 Эти цели четко ориентируют компании в деле разработки элементов системы управления безопасностью в соответствии с МКУБ. Однако поскольку нельзя определить, позволяет ли система управления безопасностью достичь этих целей помимо проверки соответствия системы управления

\* Руководство МПС/МФС относительно применения Международного кодекса по управлению безопасностью содержит полезные рекомендации о важных отдельных элементах системы управления безопасностью и ее разработке компаниями.

безопасностью требованиям МКУБ, они не должны служить основой установления подробных толкований, используемых для определения соответствия или несоответствия требованиям МКУБ.

### **2.3 Возможности системы управления безопасностью в соблюдении конкретных требований, касающихся безопасности и предотвращения загрязнения**

**2.3.1** Основным критерием, определяющим разработку толкований, необходимых для оценки соответствия требованиям МКУБ, должна быть возможность системы управления безопасностью отвечать конкретным требованиям, определенным в МКУБ, с точки зрения конкретных стандартов безопасности и предотвращения загрязнения.

Конкретными стандартами безопасности и защиты окружающей среды, установленными в МКУБ, являются:

- .1 выполнение обязательных норм и правил; и
- .2 принятие во внимание применимых кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных Организацией, Администрациями, классификационными обществами и другими организациями морской отрасли.

**2.3.2** Во время проверки должны быть доступны для тщательного рассмотрения все документы, которые могут облегчить проверку соответствия МКУБ. Для этой цели Администрация должна обеспечивать, чтобы компания предоставляла ревизорам предусмотренные законом и классификационными обществами документы, имеющие отношение к мерам, принимаемым компанией для обеспечения постоянного соответствия обязательным нормам и правилам. В этом отношении такие документы могут проверяться для подтверждения их подлинности и достоверности.

**2.3.3** Некоторые обязательные требования могут не являться объектом предусмотренных законом или классификационных освидетельствований, например:

- .1 поддержание состояния судна и оборудования между освидетельствованиями; и
- .2 определенные эксплуатационные требования.

Могут потребоваться конкретные меры по обеспечению соответствия и предоставлению объективных доказательств, необходимых для проверки в этих случаях, например:

- .1 документированные процедуры и инструкции; и
- .2 документы о выполняемой старшими должностными лицами проверке повседневной эксплуатации, когда это имеет отношение к обеспечению соответствия.

**2.3.4** Проверка соответствия обязательным нормам и правилам, которая является частью процесса выдачи свидетельств и документов согласно МКУБ, не дублирует и не заменяет освидетельствования в отношении других морских свидетельств. Проверка соответствия МКУБ не освобождает от ответственности компанию, капитана или любую другую организацию или лицо, связанных с управлением или эксплуатацией судна.

**2.3.5** Администрации должны убедиться, что компания:

- .1 при учреждении системы управления безопасностью приняла во внимание рекомендации, упомянутые в 1.2.3.2 МКУБ; и

- .2 разработала процедуры, обеспечивающие осуществление этих рекомендаций на берегу и на судне.

**2.3.6** Осуществление в рамках системы управления безопасностью кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных Организацией, Администрациями, классификационными обществами и другими организациями морской отрасли, не придает этим рекомендациям обязательной силы согласно МКУБ. Тем не менее, ревизоры должны поощрять компании в принятии этих рекомендаций, когда они применимы к компании.

### **3 ПРОЦЕСС ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ И ДОКУМЕНТОВ**

#### **3.1 Деятельность, связанная с выдачей свидетельств и документов**

**3.1.1** Процесс выдачи свидетельств и документов, имеющий отношение к выдаче Документа о соответствии компании и Свидетельства об управлении безопасностью судну, обычно будет включать следующие стадии:

- .1 первоначальная проверка;
- .2 ежегодная или промежуточная проверка;
- .3 проверка для возобновления документа или свидетельства; и
- .4 дополнительная проверка.

Эти проверки выполняются по просьбе, которую компания направляет Администрации или организации, признанной Администрацией для осуществления функций по выдаче свидетельств и документов согласно МКУБ, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством Конвенции.

Проверки будут включать ревизию системы управления безопасностью.

#### **3.2 Первоначальная проверка**

**3.2.1** Компания должна обратиться к Администрации с просьбой о выдаче свидетельств и документов согласно МКУБ.

**3.2.2** Оценка системы управления на берегу, проводимая Администрацией, вызовет необходимость оценки служебных помещений, в которых осуществляется такое управление, и, возможно, других объектов в зависимости от организации компании и функций различных объектов.

**3.2.3** Если результаты оценки системы управления безопасностью на берегу являются удовлетворительными, можно приступить к принятию мер/планированию в отношении оценки судов компании.

**3.2.4** Если результаты оценки являются удовлетворительными, компании выдается Документ о соответствии, копии которого должны передаваться в каждое помещение на берегу и на каждое судно, принадлежащее компании. После оценки каждого судна и выдачи ему Свидетельства об управлении безопасностью копия Свидетельства должна быть передана в главную контору компании.

**3.2.5** В случаях, когда свидетельства выдаются признанной организацией, копии всех свидетельств должны направляться также Администрации.



**3.2.6** Ревизия управления безопасностью компании и судна будет включать те же основные стадии. Цель заключается в проверке того, что компания или судно соответствуют требованиям МКУБ. Ревизии устанавливают:

- .1 соответствие системы управления безопасностью компании требованиям МКУБ, включая объективные доказательства, подтверждающие, что система управления безопасностью компании действует по меньшей мере три месяца и что система управления безопасностью действует как минимум три месяца по меньшей мере на одном судне каждого типа, эксплуатируемого компанией; и
- .2 что система управления безопасностью обеспечивает достижение целей, определенных в пункте 1.2.3 МКУБ. Это включает проверку того, что Документ о соответствии компании, ответственной за эксплуатацию судна, применим к этому конкретному типу судна, и оценку системы управления безопасностью на судне для проверки того, что она соответствует требованиям МКУБ и что она осуществляется. Должны иметься объективные доказательства, подтверждающие, что система управления безопасностью компании эффективно функционирует на судне в течение по меньшей мере трех месяцев, включая, среди прочего, отчеты о результатах внутренней ревизии, выполненной компанией.

### **3.3 Ежегодная проверка Документа о соответствии**

**3.3.1** Для подтверждения действительности Документа о соответствии должны проводиться ежегодные ревизии управления безопасностью, которые должны включать проверку правильности установленных законом и классификационных документов, представленных в отношении по меньшей мере одного судна каждого типа, к которому применяется Документ о соответствии. Целью этих ревизий является проверка эффективного функционирования системы управления безопасностью и соответствия любых внесенных в нее изменений требованиям МКУБ.

**3.3.2** Ежегодная проверка должна проводиться в течение трех месяцев до и после каждой ежегодной даты Документа о соответствии. Для принятия необходимых мер по устранению недостатков должен быть согласован график, не превышающий трех месяцев.

**3.3.3** Если компания располагает более чем одним помещением на берегу, каждое из которых могло не посещаться во время первоначальной оценки, ежегодные оценки должны обеспечивать посещение всех помещений и объектов в течение срока действия Документа о соответствии.

### **3.4 Промежуточная проверка свидетельств об управлении безопасностью**

**3.4.1** Для подтверждения действительности Свидетельства об управлении безопасностью должны проводиться промежуточные ревизии управления безопасностью. Целью этих ревизий является проверка эффективного функционирования системы управления безопасностью и соответствия любых внесенных в нее изменений требованиям МКУБ. В определенных случаях, в частности во время первоначального периода эксплуатации согласно системе управления безопасностью, Администрация может счесть необходимым увеличить частоту промежуточных проверок. Кроме того, характер несоответствий может также явиться основанием для увеличения частоты промежуточных проверок.

**3.4.2** Если предстоит только одна промежуточная проверка, она должна проводиться между второй и третьей ежегодной датой выдачи Свидетельства об управлении безопасностью.

### **3.5 Проверка для возобновления документа и свидетельства**

Проверки для возобновления Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью должны проводиться до истечения срока их действия. Проверка для возобновления

будет касаться всех элементов системы управления безопасностью и мероприятий, к которым применяются требования МКУБ. Проверка для возобновления может проводиться за шесть месяцев до истечения срока действия Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью и должна быть завершена до истечения срока их действия.

### **3.6 Ревизии управления безопасностью**

Процедура ревизий управления безопасностью, кратко изложенная в нижеследующих пунктах, включает все стадии, относящиеся к первоначальной проверке. Ревизии управления безопасностью в рамках ежегодной проверки и проверки для возобновления документа и свидетельства, должны основываться на одних и тех же принципах, даже если их сфера действия может быть иной.

### **3.7 Заявка на ревизию**

**3.7.1** Компания должна представить Администрации или организации, признанной Администрацией для выдачи Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью от имени Администрации, заявку на ревизию.

**3.7.2** После этого Администрация или признанная организация должна назначить главного ревизора и, если это уместно, группу ревизоров.

### **3.8 Предварительный обзор**

В качестве основы планирования ревизии ревизор должен провести обзор наставления по управлению безопасностью с целью определить, в достаточной ли мере система управления безопасностью отвечает требованиям МКУБ. Если в результате этого обзора устанавливается, что система недостаточна, ревизия должна быть отсрочена до принятия компанией мер по устранению недостатков.

### **3.9 Подготовка ревизии**

**3.9.1** Назначенный главный ревизор должен связаться с компанией и подготовить план ревизии.

**3.9.2** Ревизор должен представить рабочие документы, которые должны регулировать проведение ревизии, с целью облегчения оценок, расследований и осмотров в соответствии со стандартными процедурами, инструкциями и формами, установленными для обеспечения единообразия практики ревизии.

**3.9.3** Группа ревизоров должна быть способной эффективно общаться с лицами, деятельность которых подвергается ревизии.

### **3.10 Выполнение ревизии**

**3.10.1** Ревизия должна начинаться со вступительного совещания, с тем чтобы представить группу ревизоров старшему руководству компании, кратко изложить методы проведения ревизии, подтвердить, что имеются все согласованные средства, подтвердить время и дату заключительного совещания и уточнить возможные неясные сведения, относящиеся к ревизии.

**3.10.2** Группа ревизоров должна оценить систему управления безопасностью на основании документации, представленной компанией, и объективных доказательств ее эффективного применения.

**3.10.3** Сбор доказательств должен осуществляться путем собеседований и изучения документов. При необходимости может также осуществляться наблюдение за деятельностью и условиями, с тем

чтобы определить эффективность системы управления безопасностью в выполнении конкретных стандартов безопасности и защиты окружающей среды, требуемых МКУБ.

**3.10.4** Сделанные в ходе ревизии замечания должны документироваться. После ревизии деятельности группа ревизоров должна провести обзор своих замечаний, с тем чтобы определить, какие из них должны быть отмечены в докладе в качестве несоответствий. Доклады о несоответствиях должны составляться с использованием терминологии общих и конкретных положений МКУБ.

**3.10.5** В конце ревизии и до подготовки своего отчета группа ревизоров должна провести совещание со старшим руководством компании и лицами, ответственными за конкретные функции. Цель заключается в представлении замечаний таким образом, который обеспечивает четкое понимание результатов ревизии.

### **3.11 Отчет о результатах ревизии**

**3.11.1** Отчет о результатах ревизии должен готовиться под руководством главного ревизора, который отвечает за его точность и полноту.

**3.11.2** Отчет о результатах ревизии должен включать план ревизии, сведения о членах группы ревизоров, даты и наименование компании, замечания о любых несоответствиях и замечания об эффективности системы управления безопасностью в достижении установленных целей.

**3.11.3** Компания должна получить копию отчета о результатах ревизии. Компании должно быть рекомендовано передать на судно копию отчета о результатах ревизии, выполненной на его борту.

### **3.12 Последующие меры по устранению недостатков**

**3.12.1** Компания обязана определить и принять меры, необходимые для устранения несоответствия или причины несоответствия. Неспособность устранить несоответствия конкретным требованиям МКУБ может повлиять на действительность Документа о соответствии и относящихся к нему свидетельств об управлении безопасностью.

**3.12.2** Меры по устранению недостатков и возможные последующие ревизии должны быть завершены в течение согласованного периода времени. Компания должна подавать заявки на последующие ревизии.

### **3.13 Обязанности компании, относящиеся к ревизиям управления безопасностью**

**3.13.1** Проверка соответствия требованиям МКУБ не освобождает компанию, руководство, командный состав или моряков от их обязанностей в отношении соблюдения национального и международного законодательства, относящегося к безопасности и защите окружающей среды.

**3.13.2** На компанию возлагается:

- .1** информирование соответствующих сотрудников о целях и сфере выдачи свидетельств и документов согласно МКУБ;
- .2** назначение ответственных членов персонала для сопровождения членов группы, осуществляющей выдачу свидетельств и документов;
- .3** предоставление ресурсов, необходимых лицам, осуществляющим выдачу свидетельств и документов, для обеспечения эффективного и действенного процесса проверки;
- .4** предоставление доступа и содержащих необходимые сведения материалов по просьбе лиц, осуществляющих выдачу свидетельств и документов; и

- .5 сотрудничество с группой проверки, позволяющее достичь целей выдачи свидетельств и документов.

### **3.14 Обязанности организации, осуществляющей выдачу свидетельств и документов согласно МКУБ**

Организация, осуществляющая выдачу свидетельств и документов согласно МКУБ, обязана обеспечить, чтобы процесс выдачи свидетельств и документов осуществлялся в соответствии с МКУБ и настоящим Руководством. Это включает контроль за всеми аспектами выдачи свидетельств и документов в соответствии с добавлением к настоящему Руководству.

### **3.15 Обязанности группы проверки**

**3.15.1** Независимо от того, проводятся проверки, связанные с выдачей свидетельств и документов, группой или нет, ответственным за проверку должно быть одно лицо. Руководителю должны быть предоставлены полномочия принимать окончательные решения относительно проведения проверки и делать любые замечания. На него возлагается:

- .1 подготовка плана проверки; и
- .2 представление отчета о результатах проверки.

**3.15.2** Персонал, участвующий в проверке, обязан соблюдать требования, регулирующие проверку, обеспечивать конфиденциальность документов, относящихся к выдаче свидетельств и документов, и осмотрительно обращаться с информацией, не подлежащей оглашению.

## Добавление

### **Стандарты в отношении мер по выдаче свидетельств и документов согласно МКУБ**

#### **1 Введение**

Группа ревизоров, связанная с выдачей свидетельств и документов согласно МКУБ, а также организация, в ведении которой эта группа может находиться, должны соответствовать конкретным требованиям, установленным в настоящем приложении.

#### **2 Стандарт управления**

**2.1** Организации, проводящие проверку соответствия МКУБ, должны обладать компетентностью в отношении:

- .1 обеспечения соответствия судов, эксплуатируемых компанией, нормам и правилам, включая дипломирование моряков;
- .2 мер по одобрению, освидетельствованию и выдаче свидетельств и документов;
- .3 круга ведения, который должен учитываться согласно системе управления безопасностью в соответствии с требованиями МКУБ; и
- .4 практического опыта эксплуатации судов.

**2.2** Конвенция требует, чтобы организации, признанные Администрациями для выдачи Документа о соответствии и Свидетельства об управлении безопасностью по их просьбе, отвечали положениям резолюций А.739(18) – Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации, и А.789(19) – Спецификации функций признанных организаций, действующих от имени Администрации, по освидетельствованию и выдаче свидетельств.

**2.3** Любая организация, выполняющая проверку соответствия положениям МКУБ, должна обеспечивать, чтобы персонал, предоставляющий консультационные услуги, и лица, связанные с процедурой выдачи свидетельств и документов, были независимы друг от друга.

### **3 Стандарты компетентности**

#### **3.1 *Управление системой выдачи свидетельств и документов согласно МКУБ***

Управление системами выдачи свидетельств и документов согласно МКУБ должно осуществляться лицами, которые обладают практическими знаниями процедур и практики выдачи свидетельств и документов согласно МКУБ.

#### **3.2 *Основная компетентность для выполнения проверки***

**3.2.1** Персонал, которому предстоит участвовать в проверке соответствия требованиям МКУБ, должен иметь, как минимум, официальное образование, включая следующее:

- .1** квалификацию, присвоенную специальным учебным заведением, признанным Администрацией или признанной организацией, в соответствующей области технических или физических наук (как минимум, двухлетняя программа), или
- .2** квалификацию, присвоенную морским учебным заведением, и соответствующий опыт работы на судах в качестве дипломированного лица командного состава.

**3.2.2** Этот персонал должен пройти подготовку, обеспечивающую получение достаточной компетентности и навыков для выполнения проверки соответствия требованиям МКУБ, в частности в отношении:

- .1** знания и понимания МКУБ;
- .2** обязательных норм и правил;
- .3** круга ведения, который компании должны учитывать в соответствии с требованиями МКУБ;
- .4** методов осмотра, опроса, оценки и подготовки отчетов;
- .5** технических или эксплуатационных аспектов управления безопасностью;
- .6** основных знаний в области судоходства и судовых операций; и
- .7** участия по меньшей мере в одной ревизии системы управления, относящейся к морской отрасли.

**3.2.3** Такая компетентность должна быть продемонстрирована путем письменных или устных экзаменов или другими приемлемыми средствами.

#### **3.3 *Компетентность для первоначальной проверки и проверки для возобновления документов и свидетельств***

**3.3.1** С тем чтобы полностью оценить, соответствует ли компания или судно требованиям МКУБ, помимо основной компетентности, указанной в разделе 3.2, выше, персонал, который должен

выполнять первоначальные проверки или проверки для возобновления Документа о соответствии или Свидетельства об управлении безопасностью, должен обладать компетентностью для:

- .1 установления, соответствуют или не соответствуют элементы системы управления безопасностью требованиям МКУБ;
- .2 определения эффективности системы управления безопасностью компании или судна для обеспечения соответствия нормам и правилам на основании документов, предусмотренных законом, и классификационных освидетельствований;
- .3 оценки эффективности системы управления безопасностью в обеспечении соответствия другим нормам и правилам, на которые не распространяются предусмотренные законом или классификационные освидетельствования, и в обеспечении возможности проверки соответствия этим нормам и правилам; и
- .4 оценки того, принята ли во внимание безопасная практика, рекомендованная Организацией, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской отрасли.

**3.3.2** Такая компетентность может быть обеспечена группами, которые совместно обладают требуемой общей компетентностью.

**3.3.3** Персонал, отвечающий за первоначальную проверку соответствия требованиям МКУБ или проверку для возобновления документов и свидетельств, должен обладать опытом работы по меньшей мере в течение пяти лет в областях, имеющих отношение к техническим или эксплуатационным аспектам управления безопасностью, а также принять участие по меньшей мере в трех первоначальных проверках или проверках для возобновления документов и свидетельств. Участие в проверке соответствия другим стандартам управления может рассматриваться равноценным участием в проверке соответствия МКУБ.

#### **3.4** *Компетентность для ежегодной, промежуточной и предварительной проверки*

Персонал, которому предстоит проводить ежегодные, промежуточные и предварительные проверки, должен удовлетворять основным требованиям, предъявляемым к персоналу, участвующему в проверках, и должен принять участие как минимум в двух ежегодных, первоначальных проверках или проверках для возобновления документов и свидетельств. Этот персонал должен пройти специальный инструктаж, необходимый для приобретения компетентности, требуемой для определения эффективности системы управления безопасностью компании.

## **4** **Меры по квалификации**

Организации, осуществляющие выдачу свидетельств и документов согласно МКУБ, должны внедрить документированную систему квалификации и постоянного поддержания знаний и компетентности персонала, который должен выполнять проверку соответствия МКУБ, на уровне современности. Эта система должна включать курсы теоретической подготовки, охватывающие все требования к компетентности и соответствующие процедуры, связанные с процессом выдачи свидетельств и документов, а также практическую подготовку под наблюдением наставников и должна предоставлять документированные доказательства удовлетворительного прохождения подготовки.

## **5** **Процедуры и инструкции по выдаче документов и свидетельств**

Организации, осуществляющие выдачу документов и свидетельств согласно МКУБ, должны внедрить документированную систему для обеспечения того, чтобы процесс выдачи документов и свидетельств соответствовал настоящему стандарту. Эта система должна включать, среди прочего, процедуры и инструкции в отношении следующего:

- .1 договоров с компаниями;
- .2 планирования, составления графика и выполнения проверки;
- .3 отчетов о результатах проверки;
- .4 выдачи Документа о соответствии, Свидетельства об управлении безопасностью и временных Документа о соответствии и Свидетельства об управлении безопасностью;  
и
- .5 мер по устранению недостатков и последующих мер после проверок, включая меры, принимаемые в случаях существенного несоответствия.

## **Резолюция А.915(22)**

*Принята 29 ноября 2001 года*

*(Пункт 9 повестки дня)*

### **ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ МОРСКАЯ ПОЛИТИКА И ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ БУДУЩЕЙ ГЛОБАЛЬНОЙ НАВИГАЦИОННОЙ СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ (ГНСС)**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море,

ПРИЗНАВАЯ, что в будущем потребуется создать гражданскую и контролируемую на международном уровне глобальную навигационную спутниковую систему (ГНСС), способствующую обеспечению определения местоположения на море по всему миру для целей общего судовождения, включая плавание на входах в порты и подходах к ним, а также в других водах, в которых плавание затруднено,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что потребности морских пользователей в будущей ГНСС не ограничиваются только общим судовождением; что должны быть также рассмотрены требования в отношении ее другого применения на море, поскольку не всегда можно четко отделить ее применение для общего судовождения от другого применения для судовождения и определения местоположения; и что в будущем ожидается расширение использования ГНСС для других видов транспорта,

ПРИЗНАВАЯ ДАЛЕЕ необходимость в том, чтобы на ранней стадии определить, каким требованиям морских пользователей должна удовлетворять будущая ГНСС, с целью учесть их при разработке такой системы,

УЧИТЫВАЯ проводимую в настоящее время Международной организацией гражданской авиации работу по авиационным требованиям, которым должна отвечать будущая ГНСС,

РАССМОТРЕВ рекомендацию, сделанную Комитетом по безопасности на море на его семьдесят третьей сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Пересмотренные морскую политику и требования в отношении будущей глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС), изложенные в приложении к настоящей резолюции;
2. ПРЕДЛАГАЕТ правительствам и международным организациям, которые обеспечивают или намереваются обеспечивать службы для будущей ГНСС, принимать во внимание приложенные Морскую политику и требования при разработке своих планов и соответственно информировать Организацию;



3. ПРОСИТ Комитет по безопасности на море держать эти политику и требования в поле зрения и, по мере необходимости, принимать к ним поправки;
4. ОТМЕНЯЕТ резолюцию А.860(20).

## Приложение

### **ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ МОРСКАЯ ПОЛИТИКА И ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ БУДУЩЕЙ ГЛОБАЛЬНОЙ НАВИГАЦИОННОЙ СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ (ГНСС)**

#### **1 ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Глобальная навигационная спутниковая система (ГНСС) является спутниковой системой многоцелевого использования, которая позволяет определять местоположение, скорость и время по всему миру. Она включает приемники пользователей, одно или более созвездий спутников, наземные сегменты и инфраструктуру управления со средствами, позволяющими обеспечить контроль за тем, чтобы сигналы, обрабатываемые приемниками пользователей, отвечали во всемирном масштабе заранее установленным эксплуатационным требованиям. Ряд необходимых определений и глоссарий включены в добавление 1 к настоящему приложению.

1.2 Для морских пользователей ИМО является международной организацией, которая будет признавать ГНСС в качестве системы, отвечающей требованиям по наличию на судах оборудования для определения местоположения в рамках Всемирной радионавигационной системы (ВРНС). Официальные процедуры и обязанности в отношении признания ГНСС должны, насколько это применимо, соответствовать политике ИМО в отношении ВРНС.

1.3 Предполагается, что современные спутниковые навигационные системы (см. пункт 2) будут эксплуатироваться в полном объеме по меньшей мере до 2010 года. Будущая(ие) ГНСС усовершенствует(ют), заменит(ят) или дополнит(ят) современные системы, которые имеют недостатки в части, касающейся целостности, доступности, управления и ожидаемого срока службы (см. пункт 2).

1.4 Предполагается, что морские пользователи составят лишь незначительную часть очень большой группы пользователей будущей ГНСС. Сухопутные подвижные пользователи являются потенциально самой большой группой. Требования, предъявляемые к системе морскими пользователями, возможно не будут самыми высокими.

1.5 Заблаговременное определение требований морских пользователей необходимо для того, чтобы эти требования были учтены при разработке будущей(их) ГНСС.

1.6 Прогресс в области радионавигации, радиосвязи и информационной технологии идет быстрыми темпами. Развитие этих технологий для морских пользователей необходимо принимать во внимание.

1.7 Для разработки и внедрения ГНСС потребуется много времени, поэтому Организация стремится заранее определить морские требования к будущей(им) ГНСС.

1.8 Однако поскольку разработка будущей(их) ГНСС находится в настоящее время только на стадии проектирования, данные требования ограничиваются основными требованиями пользователей и не касаются организационной структуры и архитектуры системы. В будущем морские требования, а также процедуры признания Организацией, возможно, придется пересмотреть, с тем чтобы учесть последующие разработки.

1.9 При представлении в ИМО предложений о признании конкретной будущей ГНСС эти предложения будут оцениваться на основе любых пересмотренных требований.

1.10 С целью обеспечить внедрение многоцелевой системы в предусмотренные сроки необходимо заранее сотрудничать с воздушными и сухопутными пользователями, а также с поставщиками услуг.

## 2 СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

2.1 В настоящее время в распоряжении гражданских пользователей имеются две государственные спутниковые навигационные системы, контролируемые военными ведомствами. Эти системы главным образом используются на морском и воздушном транспорте, а также на сухопутном транспорте; они также используются в гидрографии, при проведении съемок, для измерения времени, в сельском хозяйстве, строительстве и для научных целей. Наибольший интерес для морских пользователей представляют следующие аспекты каждой системы:

### .1 *GPS\**

.1.1 Глобальная система определения местоположения (GPS) основана на использовании космических средств и позволяет определять местоположение и скорость в трехмерном пространстве, а также время. Система эксплуатируется военно-воздушными силами Соединенных Штатов по поручению правительства Соединенных Штатов. С 1995 года GPS полностью отвечает своим эксплуатационным возможностям. В период между 2002 и 2010 годами система будет усовершенствована в рамках программы модернизации, в результате которой технические характеристики улучшатся.

1.2 Предполагается, что GPS будет доступна для использования в течение ближайшего будущего на постоянной основе во всем мире, при этом с пользователей не будет взиматься прямая плата за услуги. Соединенные Штаты полагают, что они смогут заранее, по меньшей мере за шесть лет, уведомить о прекращении эксплуатации или упразднении GPS. После того как эта служба, доступная всем пользователям на недискриминационной основе, стала полностью отвечать своим эксплуатационным возможностям, она позволяет получить требуемую для общего судовождения точность определения горизонтальных координат местоположения 100 м (с вероятностью 95%).

1.3 Соответственно, GPS признана в качестве составной части Всемирной радионавигационной системы (ВРНС) для использования при плавании в водах, иных чем воды в портах и подходы к ним, и водах, в которых плавание затруднено.

1.4 Без функционального дополнения точность GPS не отвечает требованиям для плавания на водах в портах и подходах к ним или в водах, в которых плавание затруднено. GPS не дает немедленного предупреждения о неисправности системы.

\* **Примечание.** Когда в настоящем приложении упоминаются GPS и ГЛОНАСС, подразумевается, что речь идет о стандартных службах определения местоположения (SPS), обеспечиваемых этими системами.

Однако дифференциальные поправки могут повысить точность (в ограниченных географических районах) до 10 м или менее (с вероятностью 95%), а также обеспечить внешний контроль целостности. Внутренний контроль целостности возможен с помощью автономного контроля целостности путем использования резервных данных, получаемых от ГНСС или других (радио) навигационных систем, или и того, и другого одновременно.

## **.2 ГЛОНАСС\***

**.2.1** ГЛОНАСС (Глобальная навигационная спутниковая система) основана на использовании космических средств и позволяет определять местоположение и скорость в трехмерном пространстве, а также время. Система эксплуатируется Российским космическим агентством по поручению Правительства Российской Федерации.

**.2.2** ГЛОНАСС признана в качестве составной части ВРНС. Было заявлено, что эксплуатация ГЛОНАСС в полном объеме началась с 1996 года и будет продолжаться по меньшей мере до 2010 года для неограниченного использования в гражданских целях на долгосрочной основе, при этом с пользователей не будет взиматься прямая плата за услуги. В начале 2000 года выделенный космический сегмент не был полностью доступен.

**.2.3** ГЛОНАСС предназначена для обслуживания национальных и иностранных гражданских пользователей на долгосрочной основе согласно принятым обязательствам. При эксплуатации в полном объеме обслуживание будет отвечать требованиям, относящимся к общему судовождению, с точностью определения горизонтальных координат местоположения 45 м (с вероятностью 95%). Без функционального дополнения точность ГЛОНАСС недостаточна для плавания на входах в порты и подходах к ним.

**.2.4** ГЛОНАСС не дает немедленного предупреждения о неисправности системы. Однако функциональное дополнение может в значительной степени повысить точность и целостность. Дифференциальные поправки могут повысить точность до 10 м или менее (с вероятностью 95%), а также обеспечить внешний контроль целостности. Внутренний контроль целостности возможен путем использования резервных данных, получаемых от ГНСС или других (радио) навигационных систем, или и того, и другого одновременно.

**2.2** Существует несколько способов повышения точности и/или улучшения целостности GPS и ГЛОНАСС за счет функционального дополнения. В качестве примеров можно привести широкое использование сигналов дифференциальных поправок от станций, использующих соответствующую полосу морских радионавигационных частот в диапазоне 283,5 – 325 кГц для местного функционального дополнения, и автономный контроль целостности на плавучем средстве или осуществляемый приемником. Кроме того, уже разработаны и разрабатываются интегрированные приемники, способные принимать одновременно сигналы, поступающие от GPS, ГЛОНАСС, "ЛОРАН-С" и/или "Чайки". Разрабатываются также широкозонные системы функционального дополнения, использующие сигналы дифференциальных поправок с геостационарных спутников, таких как EGNOS для Европы, WAAS для Соединенных Штатов и MSAS для Японии. Разрабатываются приемники для этих систем функционального дополнения.

\* **Примечание.** Когда в настоящем приложении упоминаются GPS и ГЛОНАСС, подразумевается, что речь идет о стандартных службах определения местоположения (SPS), обеспечиваемых этими системами.

**2.3** В общем контексте радионавигации должны также приниматься во внимание разработки в области наземных систем. "Декка" поэтапно выводится из эксплуатации во многих странах, а "Омега" была выведена из эксплуатации в 1997 году. Рассматривается вопрос о будущем сетей "ЛОРАН-С", которые контролируются Соединенными Штатами. Однако вывод из эксплуатации сетей "Чайка", контролируемых Российской Федерацией, не предполагается по меньшей мере до 2010 года. Контролируемые гражданскими организациями сети "ЛОРАН-С" и "ЛОРАН-С/Чайка" эксплуатируются на Дальнем Востоке, в Северо-Западной Европе и в других частях мира; планируется распространить эти системы на некоторые другие районы. Ряд станций "ЛОРАН-С" и "Чайка" передают на экспериментальной основе дифференциальные поправки GPS.

### **3 МОРСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К БУДУЩЕЙ ГНСС**

**3.1** Морские требования к будущей ГНСС можно подразделить на следующие общие, эксплуатационные, организационные требования и требования переходного периода:

#### *Общие требования*

- .1** Будущая ГНСС должна в первую очередь отвечать эксплуатационным требованиям, предъявляемым пользователями в области общего судовождения. Они включают плавание на входах в порты и подходах к ним, а также в водах, в которых плавание затруднено.
- .2** Будущая ГНСС должна также служить другим эксплуатационным целям, связанным с плаванием и определением местоположения, если это применимо.
- .3** Будущая ГНСС, в эксплуатационном и организационном плане, должна отвечать дополнительным, специфическим для конкретного района требованиям с помощью местного функционального дополнения, если это не обеспечивается иным образом. Введение функционального дополнения должно быть гармонизировано на глобальном уровне для избежания ситуации, при которой на судне потребуются иметь более одного судового приемника или других средств.
- .4** Будущая ГНСС, в эксплуатационном и организационном плане, должна быть такой, чтобы ее услугами могло воспользоваться неограниченное число различных пользователей на море, в воздухе и на суше.
- .5** Будущая ГНСС должна быть надежной и дешевой для пользователя. В отношении распределения и возмещения расходов необходимо проводить различие между морскими пользователями, которые прибегают к услугам системы ради обеспечения безопасности, и другими пользователями, которые в основном извлекают дополнительную выгоду из системы в коммерческом или экономическом плане. Равным образом, когда речь идет о распределении и возмещении расходов, необходимо принимать во внимание интересы как морского транспорта, так и прибрежных государств.
- .6** Возможны следующие некоторые варианты возмещения расходов:
  - финансирование обеспечивается заинтересованными международными организациями (ИМО, ИКАО и т. д.);
  - расходы распределяются между правительствами или коммерческими организациями (например, организациями, предоставляющими спутниковую связь); или

- привлекаются частные капиталовложения и вводится прямая оплата услуг пользователями или продажа им лицензий.

#### *Эксплуатационные требования*

- .7 Будущая(ие) ГНСС должна(ы) отвечать эксплуатационным требованиям, предъявляемым морскими пользователями в области общего судовождения, включая плавание на входах в порты и подходах к ним, а также в других водах, в которых плавание затруднено. Минимальные требования, предъявляемые морскими пользователями в области общего судовождения, приведены в добавлении 2 к настоящему приложению.
- .8 Будущая(ие) ГНСС должна(ы) отвечать морским эксплуатационным требованиям к определению местоположения. Минимальные требования, предъявляемые морскими пользователями в области определения местоположения, приведены в добавлении 3 к настоящему приложению.
- .9 Будущая(ие) ГНСС должна(ы) работать с геодезическими системами и системами эталонного времени, совместимыми с существующими спутниковыми навигационными системами.
- .10 Организация(и), предоставляющая(ие) услуги, не будет(ут) отвечать за работу судового оборудования. Это оборудование должно отвечать эксплуатационным требованиям, принятым ИМО.
- .11 Рекомендуется разработать и использовать интегрированные приемники, использующие будущую(ие) ГНСС и наземные системы.
- .12 Будущая(ие) ГНСС должна(ы) быть такой(ими), чтобы судовое оборудование обеспечивало пользователя информацией о местоположении, времени, курсе и скорости относительно грунта.
- .13 В судовом оборудовании для ГНСС, включая интегрированные приемники, упомянутые в 3.11, должна быть предусмотрена возможность информационного сопряжения с другим судовым оборудованием для предоставления и/или использования информации, касающейся плавания и определения местоположения, таким как ECDIS, АСО, ГМССБ, оборудование для управления траекторией движения, судовые приборы регистрации данных о рейсе (ПРД), индикации курса и положения судна в пространстве, а также контроля за движением судна.
- .14 Все пользователи должны своевременно получать информацию об ухудшении характеристик отдельных спутниковых сигналов и/или обслуживания в целом путем передачи сообщений о целостности.

#### *Организационные требования*

- .15 Будущая(ие) ГНСС должна(ы) иметь организационную структуру и договоренности, предусматривающие управление ими со стороны международной гражданской организации, представляющей, в частности, участвующие правительства и пользователей.
- .16 Международные гражданские организации должны иметь организационную структуру и договоренности, позволяющие осуществлять деятельность, связанную с (контролем за) обеспечением и эксплуатацией системы (систем) и/или

службы (служб), а также наблюдением и управлением, согласно заранее предписанным требованиям при минимальных расходах.

- .17 Эти требования могут быть удовлетворены либо с помощью существующей(их) организации(ий), либо путем создания новой(ых) организации(ий). Организация может либо сама обеспечивать и эксплуатировать систему, либо наблюдать за организацией, предоставляющей услуги, и контролировать ее работу.
- .18 ИМО не в состоянии самостоятельно обеспечивать и эксплуатировать ГНСС. Однако ИМО должна быть в состоянии оценивать и признавать следующие аспекты ГНСС:
- предоставление услуг морским пользователям на недискриминационной основе;
  - функционирование ГНСС в части, касающейся ее способности отвечать требованиям морских пользователей;
  - применение установленных на международном уровне принципов распределения и возмещения расходов; и
  - применение установленных на международном уровне принципов в области ответственности.

#### *Требования переходного периода*

- .19 Будущая(ие) ГНСС должна(ы) разрабатываться параллельно с существующими спутниковыми навигационными системами либо может (могут) создаваться частично или полностью на основе таких систем.
- .20 Региональная спутниковая навигационная система, которая эксплуатируется в полном объеме, может быть признана в качестве компонента ВРНС.
- .21 Судовые приемники или другие устройства, требуемые для будущей ГНСС, должны, если это практически осуществимо, быть совместимы с судовым приемником или другими устройствами, требуемыми для современных спутниковых навигационных систем.

## **4 ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ И ГРАФИК**

4.1 Постоянное участие ИМО будет необходимо. Морские требования, приведенные в настоящем приложении, должны постоянно пересматриваться и обновляться, с тем чтобы учесть новые разработки и конкретные предложения.

4.2 Участие ИМО должно быть позитивным и интерактивным. Организация должна рассмотреть вопрос о создании форума, на котором могли бы проводиться плодотворные дискуссии с авиационными и сухопутными пользователями с целью решения организационных проблем и рассмотрения совместного продвижения вперед.

4.3 Поскольку ИКАО изучает авиационные требования к ГНСС и есть перспектива образования объединенной группы планирования ИМО/ИКАО по разработке ГНСС, необходимы тесные контакты между ИМО и ИКАО.

**4.4** Международные, региональные и национальные организации, а также отдельные компании, участвующие в создании будущих ГНСС, должны быть проинформированы о требованиях, установленных ИМО для принятия таких систем. Эти требования ИМО должны быть учтены в проектах ГНСС, с тем чтобы система могла быть принята для использования на море.

**4.5** Ориентировочный график ввода в эксплуатацию будущих ГНСС приведен в добавлении 4 к настоящему приложению. Графики предполагаемого ввода в эксплуатацию и вывода из эксплуатации радионавигационных систем, таких как существующие спутниковые навигационные системы, средства функционального дополнения и наземные системы, также включены в добавление 4. Эти графики будут определять график процесса принятия решений в ИМО.

**4.6** Для обеспечения возможности своевременного и упорядоченного участия ИМО во вводе в эксплуатацию будущей(их) ГНСС процесс принятия решений должен включать средства, позволяющие:

- осуществлять периодический обзор настоящей резолюции;
- срочно рассматривать представленные предложения; и
- признавать новые системы, когда они представляются.

## Добавление 1

### Термины, используемые в ГНСС

*Автономный контроль целостности на плавучем средстве (CAIM).* Метод, посредством которого различная информация навигационных датчиков, поступающая на плавучее средство, автономно обрабатывается с целью контроля целостности навигационных сигналов. (См. также *Автономный контроль целостности, осуществляемый приемником.*)

*Автономный контроль целостности, осуществляемый приемником (RAIM).* Метод, посредством которого избыточная информация, поступающая в приемник ГНСС, автономно обрабатывается с целью контроля целостности навигационных сигналов. (См. также *Автономный контроль целостности на плавучем средстве.*)

*Боковая ошибка.* Компонент *Ошибки технических средств судна* перпендикулярно заданной траектории движения.

*Время до подачи сигнала тревоги.* Время, разделяющее момент отказа системы и момент срабатывания индикации об этом на мостике.

*Всемирная геодезическая система координат (WGS).* Взаимосвязанный ряд параметров, описывающих размеры и форму Земли, положения сети точек по отношению к центру массы Земли, преобразования к основным геодезическим системам координат и потенциал Земли.

*Геодезическая система координат PZ-90.* Разработанный в 1990 году взаимосвязанный ряд параметров, используемых в ГЛОНАСС, описывающих размеры и форму Земли, положения сети точек по отношению к центру массы Земли, преобразования к основным геодезическим системам координат и потенциал Земли.

*Глобальная навигационная спутниковая система (ГНСС).* Всемирная радиосистема для определения местоположения, времени и скорости, состоящая из космического и наземного сегментов и сегмента пользователя.

*Глобальная система определения местоположения (GPS).* Космическая радиосистема для определения местоположения, навигационного обеспечения и передачи времени, эксплуатируемая правительством Соединенных Штатов.

*Глобальная служба спутниковой навигации.* Сигнал в пространстве, передаваемый пользователю космическими и наземными сегментами ГНСС.

*ГЛОНАСС (Глобальная навигационная спутниковая система).* Космическая радионавигационная система, предназначенная для определения местоположения, навигационного обеспечения и передачи времени, эксплуатируемая правительством Российской Федерации.

*Грубые ошибки.* Грубые ошибки или "промахи" есть ошибки, не являющиеся случайными или систематическими ошибками. Они часто бывают значительными и, по определению, непредсказуемыми. Они чаще всего обусловлены внезапными изменениями преобладающих условий окружающей среды, отказами системы или ошибками оператора.

*Дифференциальная система.* Система функционального дополнения, состоящая в том, что радионавигационные сигналы контролируются в точке, местоположение которой известно, и вычисленные поправки передаются пользователям в зоне охвата системы.

*Доступность.* Процент времени, в течение которого средство или комплекс средств выполняет требуемую функцию при заданных условиях. Недоступность может быть вызвана предусмотренными и/или непредусмотренными перерывами.

- *Доступность сигнала.* Доступность радиосигнала в определенной зоне обслуживания системы.
- *Доступность системы.* Доступность системы для пользователя, которая включает доступность сигнала и характеристики приемника пользователя.

*Задержка.* Запаздывание по времени между навигационными наблюдениями и представленным навигационным решением.

*Зона охвата.* Зона охвата радионавигационной системы есть такая площадь поверхности или объем пространства, в пределах которых сигналы являются достаточными, чтобы позволить пользователю определить местоположение на установленном уровне характеристик системы.

*Интегрированная навигационная система.* Система, в которой информация от двух или более навигационных средств объединяется таким образом, что обеспечиваемые ею выходные данные лучше тех, которые обеспечиваются любым из входящих в эту систему навигационных средств.

*Интенсивность отказов.* Среднее число отказов системы или части системы в единицу времени. (См. также *Среднее время между отказами*.)

*Интервал доверительной вероятности.* Числовой диапазон, в пределах которого, по оценке, находится неизвестный параметр с заданной доверительной вероятностью.

*Интервал между определениями местоположения (секунды).* Максимальное время между определениями местоположения, выраженное в секундах.

*Истинное местоположение (2D – двумерные координаты).* Координаты широты и долготы в конкретной системе геодезических координат, не содержащие ошибок.



*Истинное местоположение (3D – трехмерные координаты).* Координаты широты, долготы и высоты в конкретной системе геодезических координат, не содержащие ошибок.

*Картографическая ошибка.* Ошибки определения местоположения по карте, вызванные неточностью съемки и ошибками в справочной системе координат.

*Контроль целостности.* Процесс, с помощью которого можно определить, позволяют ли характеристики системы (или отдельные наблюдения) использовать ее для навигационных целей. Всеобъемлющая целостность системы ГНСС описывается тремя параметрами: *пороговое значение или предел ошибки, время до подачи сигнала тревоги и риск целостности.* Выходными данными контроля целостности является предупреждение о том, что отдельные (ошибочные) обсервации или вся система ГНСС не могут использоваться для судовождения.

- *Внутренний контроль целостности* выполняется на плавучем средстве.
- *Внешний контроль целостности* выполняется с помощью внешних станций.

*Круговая вероятная ошибка (СЕР).* Радиус круга с центром в точке измеренного местоположения, внутри которого с доверительной вероятностью 50% находится истинное местоположение.

*Местоположение.* Координаты, установленные путем обработки информации, полученной с помощью нескольких навигационных обсерваций.

*Надежность (обсервации).* Показатель эффективности, с которой могут быть обнаружены грубые ошибки. Эта "внутренняя" надежность обычно выражается через предельное фиксируемое смещение (MDB).

*Надежность (определения местоположения).* Степень влияния грубой ошибки, не обнаруженной во время обсервации, на определение местоположения. Эта "внешняя" надежность обычно выражается через предельную фиксируемую ошибку (MDE).

*Неоднозначность.* Ситуация, когда одна серия измерений, проведенных с помощью навигационной системы, определяет более чем одну точку, направление, линию положения или поверхность положения.

*Непрерывность.* Предполагая, что приемник является безотказным, вероятность того, что пользователь сможет определить местоположение с установленной точностью и может контролировать целостность определенного местоположения в течение (короткого) периода времени, пока длится соответствующая операция в пределах ограниченной части зоны охвата системы.

*Общая ошибка системы (TSE).* Общую навигационную характеристику можно описать с помощью TSE. Допуская, что ошибки NSE и VTE, влияющие на TSE, являются случайными, TSE может быть описана в виде:

$$TSE^2 = NSE^2 + VTE^2$$

*Отказ.* Непреднамеренное прекращение способности системы или части системы выполнять требуемую функцию.

*Отказ системы ввиду отказа одного элемента.* Часть навигационной системы, которая не имеет резервирования, так что отказ этой части может привести к отказу всей системы.

*Ошибка вдоль траектории движения.* Компонент *Ошибки технических средств судна* в направлении заданной траектории движения.

*Ошибка навигационной системы (NSE).* Объединенная ошибка, включающая ошибку оценки координат, определенных с помощью ГНСС, и *картографическую ошибку*. Максимальная NSE может быть описана следующим образом:

$$NSE_{\max} = \text{Картографическая ошибка} + \text{ошибка ГНСС} + \text{другие навигационные ошибки}$$

*Ошибка технических средств судна (VTE).* Разница между указанным местоположением плавучего средства и указанной командой или желаемым местоположением. Ошибка технических средств является мерой точности, с которой управляется плавучее средство.

*Повторяемость.* Точность системы определения местоположения с учетом только случайных ошибок. Повторяемость обычно изображается в виде круга распределения ошибок с вероятностью 95%.

*Поправка.* Числовое значение поправки есть наилучшая оценка разницы между истинным и измеренным значениями параметра. Знак поправки, добавляемой к наблюдаемому показанию, является таким, что поправка принимается как положительная.

*Пороговое значение (или предел ошибки).* Максимально допустимая ошибка в измеренном местоположении – во время контроля целостности – до срабатывания сигнала тревоги.

*Предел ошибки (или пороговое значение).* Максимально допустимая ошибка в измеренном местоположении – во время контроля целостности – до срабатывания сигнала тревоги.

*Пределы достоверной вероятности.* Крайние значения интервала достоверной вероятности.

*Предельная фиксируемая ошибка (MDE).* Максимальное смещение места судна, вызванное предельным фиксируемым смещением (MDB) в одной из обсерваций.

*Предельное фиксируемое смещение (MDB).* Минимальная величина грубой ошибки в одной обсервации, которая может быть обнаружена с заданными вероятностями ошибок типов 1 и 2. Ошибка типа 1 происходит, когда обсервация без грубой ошибки по недоразумению не принимается к обработке. Ошибка типа 2 происходит, когда обсервация с грубой ошибкой по недоразумению принимается к обработке.

*Прецизионность.* Точность измерения или местоположения с учетом случайных ошибок.

*Пропускная способность службы.* Число пользователей, которые могут обслуживаться службой одновременно.

*Псевдоспутник (символический спутник).* Наземная станция функционального дополнения, передающая сигналы, похожие на сигналы ГНСС, которая предоставляет пользователям дополнительный способ определять расстояния для целей судовождения.

*Радиолокация.* Радиоопределение, используемое для целей, иных чем радионавигация.

*Радионавигация.* Использование радиосигналов для обеспечения судовождения с целью определения местоположения или направления либо с целью предупреждения об опасностях.

*Радиоопределение.* Определение местоположения или получение информации, относящейся к местоположению, с использованием свойств распространения радиоволн.

*Резервирование.* Наличие дополнительного оборудования или средств для выполнения конкретной функции с целью повысить надежность всей системы.

*Риск целостности.* Вероятность того, что ошибка в определении координат, которые указываются пользователю, значительно превысит пороговое значение и при этом не будет подан аварийный сигнал в пределах установленного времени до подачи сигнала тревоги в данный момент времени в любом месте зоны охвата системы.

*Система ГНСС.* Система, которая связана с характеристиками службы ГНСС, включающей приемник.

*Систематическая ошибка.* Ошибка, которая не является случайной, в том смысле что она подчиняется определенной закономерности.

*Служба ГНСС.* Служба, которая связана с характеристиками сигнала в пространстве, обеспечиваемого космическим и наземным сегментами ГНСС.

*Случайная ошибка.* Ошибка, у которой могут быть спрогнозированы только статистические характеристики.

*Среднее время между отказами (MTBF).* Среднее время между двумя последовательными отказами системы или части системы.

*Среднеквадратическая ошибка (RMS).* Ошибка RMS характеризует непостоянство измерения в одномерном пространстве. В этом случае одномерного пространства ошибка RMS также дает представление о среднеквадратическом отклонении ошибок.

*Среднеквадратическая ошибка расстояния (dRMS).* Среднеквадратическое значение радиальных расстояний между истинным местоположением и обсервованными местами, полученными с помощью нескольких наблюдений.

*Судовождение.* Процесс планирования, регистрации и контроля перемещения плавучего средства из одного места в другое.

*Точность.* Степень соответствия между расчетным или измеренным параметром плавучего средства в данный момент времени и его истинным параметром в тот же момент времени. (Параметрами в данном контексте могут быть координаты местоположения, скорость, время, угол и т. д.)

- *Абсолютная точность (геодезическая или географическая точность).* Точность оценки местоположения относительно географических или геодезических координат Земли.
- *Геодезическая или географическая точность.* См. *Абсолютная точность.*
- *Прогнозируемая точность.* Точность определения предполагаемого местоположения относительно местоположения, нанесенного на карту.
- *Относительная точность.* Точность, с которой пользователь навигационной системы может определить свое местоположение по отношению к местоположению другого пользователя той же навигационной системы в то же самое время.
- *Повторяемая точность.* Точность, с которой пользователь может вернуться в точку, координаты которой определены ранее с помощью измерений, отличающихся от тех, которые выполнены той же самой навигационной системой.

*Уровень доверительной вероятности.* Процент доверительной вероятности того, что полученное значение является точным, или процент доверительной вероятности того, что заданный интервал (числовой диапазон) включает неизвестный параметр.

*Ухудшение точности.* Коэффициент ухудшения точности координат местоположения и времени, определяемых с помощью ГНСС, вследствие геометрических условий наблюдения созвездия спутников ГНСС, используемых приемником.

- *Геометрическое ухудшение точности (GDOP).* Коэффициент, характеризующий комбинированную точность определения трехмерных координат местоположения и времени.
- *Ухудшение точности определения трехмерных координат (PDOP).* Коэффициент, характеризующий точность определения трехмерных координат местоположения.
- *Ухудшение точности определения горизонтальных координат (HDOP).* Коэффициент, характеризующий точность определения координат местоположения в горизонтальной плоскости.
- *Ухудшение точности определения вертикальных координат (VDOP).* Коэффициент, характеризующий точность определения координат в вертикальной плоскости.
- *Ухудшение точности определения времени (TDOP).* Коэффициент, характеризующий точность определения времени.

*Функциональное дополнение.* Любой метод, позволяющий улучшить ГНСС и предложить пользователю более высокие технические характеристики для судовождения.

- *Система функционального дополнения с использованием спутника (SBAS).* Система, обеспечивающая дополнительные спутниковые сигналы с целью улучшить характеристики службы ГНСС.
- *Наземная система функционального дополнения (GBAS).* Система, обеспечивающая дополнительные сигналы наземной станции с целью улучшить характеристики службы ГНСС.

*Целостность.* Способность системы обеспечивать пользователей предупреждениями в течение установленного периода времени, когда она не должна использоваться для судовождения.

*Частота определения местоположения.* Количество определений местоположения в единицу времени.

## ГЛОССАРИЙ

CAO	Система автоматического опознавания
CAIM	Автономный контроль целостности на плавучем средстве (Craft Autonomous Integrity Monitoring)
"Чайка"	Радионавигационная система, подобная "ЛОРАН-С", эксплуатируемая правительством Российской Федерации
"Декка-Навигатор"	Низкочастотная гиперболическая радионавигационная система, основанная на методах сравнения фаз
DGPS	Дифференциальная GPS
DTOA	Разница между моментами получения результатов двух сигналов (The Difference in Time Of Arrival of events in two signals)

EGNOS	Европейская геостационарная навигационная система перекрытия, разработанная Европейским союзом
ЕС	Европейский союз
FOC	Полные эксплуатационные возможности (Full Operational Capability)
ГЛОНАСС	Глобальная навигационная спутниковая система, эксплуатируемая правительством Российской Федерации
ГМССБ	Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности
ГНСС	Глобальная навигационная спутниковая система
ГНСС-1	Глобальная навигационная спутниковая система, основанная на функциональном дополнении GPS и ГЛОНАСС, разрабатываемая ЕС
ГНСС-2	Будущая глобальная навигационная спутниковая система, разрабатываемая ЕС
GPS	Глобальная система определения местоположения, эксплуатируемая правительством Соединенных Штатов
ВС	Высокоскоростное судно
МАМС	Международная ассоциация маячных служб
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
МГО	Международная гидрографическая организация
ИМО	Международная морская организация
ИОС	Начальные эксплуатационные возможности (Initial Operational Capability)
МСЭ	Международный союз электросвязи
LAAS	Местная система функционального дополнения (Local Area Augmentation System)
LADGNSS	Местная дифференциальная ГНСС (Local Area Differential GNSS)
"ЛОРАН-С"	Низкочастотная гиперболическая радионавигационная система, основанная на измерениях TOA или DTOA с использованием импульсов
MSAS	Многоцелевая спутниковая система функционального дополнения (Multi-purpose Satellite Augmentation System), разработанная правительством Японии
КБМ	Комитет по безопасности на море ИМО
NAV	Подкомитет по безопасности мореплавания ИМО
NSE	Ошибка навигационной системы (Navigation System Error)

RAIM	Автономный контроль целостности, осуществляемый приемником (Receiver Autonomous Integrity Monitoring)
CAP	Поиск и спасание
SIS	Сигнал в пространстве (Signal in Space)
TOA	Время получения результата сигнала (Time Of Arrival of an event in a signal)
TSE	Общая ошибка системы (Total System Error)
ПРД	Прибор регистрации данных о рейсе
VTE	Ошибка технических средств судна (Vessel Technical Error)
СДС	Службы движения судов
WAAS	Широкозонная система функционального дополнения (Wide Area Augmentation System), разработанная правительством Соединенных Штатов
ВКР	Всемирная конференция радиосвязи МСЭ
ВРНС	Всемирная радионавигационная система

## Добавление 2

**Таблица минимальных требований, предъявляемых морскими пользователями в области общего судовождения**

	Параметры системы				Параметры службы			
	Абсолютная точность	Целостность			Доступность в % за 30 дней	Непрерывность в % за 3 часа	Зона охвата	Интервал между определениями местоположения <sup>2</sup> (секунды)
		В горизонтальной плоскости (метры)	Предел ошибки (метры)	Время до подачи сигнала тревоги <sup>2</sup> (секунды)				
Океан	10	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A <sup>1</sup>	Глобальная	1
Прибрежные районы	10	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A <sup>1</sup>	Глобальная	1
Подходы к порту и воды, в которых плавание затруднено	10	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Региональная	1
Порт	1	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Местная	1
Внутренние водные пути	10	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Региональная	1

Примечания:

<sup>1</sup> Непрерывность не имеет значения для мореплавания в океане и в прибрежном районе.

<sup>2</sup> Могут потребоваться более строгие требования для судов, эксплуатирующихся со скоростью более 30 узлов.

### Добавление 3

## Таблица минимальных требований, предъявляемых морскими пользователями в области определения местоположения

Таблица 1 – Маневрирование и управление движением

	Параметры системы					Параметры службы			
	Точность		Целостность			Доступность в % за 30 дней	Непрерывность в % за 3 часа	Зона охвата	Интервал между определениями местоположения <sup>2</sup> (секунды)
	В горизонтальной плоскости (метры)	В вертикальной плоскости <sup>1</sup> (метры)	Предел ошибки (метры)	Время до подачи сигнала тревоги <sup>2</sup> (секунды)	Риск целостности (за 3 часа)				
<b>Операции</b>	<b>Относительная точность</b>								
• буксиры и буксиры-толкачи	1		2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Местная	1
• ледоколы	1		2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Местная	1
• автоматическое избежание столкновения	10		25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Глобальная	1
	<b>Абсолютная точность</b>								
• контроль траектории движения	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Глобальная	1
• автоматическая швартовка	0,1		0,25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Местная	1
<b>Управление движением<sup>3</sup></b>	<b>Абсолютная точность</b>								
• координация судно-судно	10		25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Глобальная	1
• координация судно-берег	10		25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Региональная	1
• управление движением в направлении берег-судно	10		25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	99,97	Региональная	1

Примечания:

<sup>1</sup> Для некоторых портов и операций в водах, в которых плавание затруднено, может предъявляться требование к точности в вертикальной плоскости.

<sup>2</sup> Могут потребоваться более строгие требования для судов, эксплуатирующихся со скоростью более 30 узлов.

<sup>3</sup> Управление движением в некоторых районах, например на Балтике, может потребовать более высокой точности.

Таблица 2 – Поиск и спасание, гидрография, океанография, техническое обеспечение на море, строительство, техническое обслуживание и управление, а также управление средствами навигационного ограждения

	Параметры системы					Параметры службы			
	Точность		Целостность			Доступность в % за 30 дней	Непрерывность в % за 3 часа	Зона охвата	Интервал между определениями местоположения <sup>2</sup> (секунды)
	В горизонтальной плоскости (метры)	В вертикальной плоскости (метры)	Предел ошибки (метры)	Время до подачи сигнала тревоги (секунды)	Риск целостности (за 3 часа)				
<b>Поиск и спасание</b>	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
<b>Гидрография</b>	1–2	0,1	2,5–5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Региональная	1
<b>Океанография</b>	10	10	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
<b>Техническое обеспечение на море, строительство, техническое обслуживание и управление</b>									
• дноуглубительные работы	0,1	0,1	0,25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Местная	
• прокладка кабелей и трубопроводов	1	N/A	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Региональная	1
• строительные работы	0,1	0,1	0,25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Местная	1
<b>Управление средствами навигационного ограждения</b>	1	N/A	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Региональная	1

**Таблица 3 – Операции в порту, анализ аварий, а также разведка и разработка месторождений в море**

	Параметры системы					Параметры службы			Интервал между определениями местоположения <sup>1</sup> (секунды)
	Точность		Целостность			Доступность в % за 30 дней	Непрерывность в % за 3 часа	Зона охвата	
	В горизонтальной плоскости (метры)	В вертикальной плоскости (метры)	Предел ошибки (метры)	Время до подачи сигнала тревоги <sup>1</sup> (секунды)	Риск целостности (за 3 часа)				
<b>Операции в порту</b>	<b>Абсолютная точность</b>								
• местная СДС	1	N/A	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Местная	1
• управление контейнерами / грузами	1	1	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Местная	1
• обеспечение выполнения законодательства	1	1	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Местная	1
• обработка грузов	0,1	0,1	0,25	1	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Местная	1
<b>Анализ аварий</b>	<b>Прогнозируемая точность</b>								
• морские	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
• прибрежные районы	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
• подходы к портам и воды, в которых плавание затруднено	1	N/A	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Региональная	1
<b>Разведка и разработка месторождений в море</b>	<b>Абсолютная точность</b>								
• разведка	1	N/A	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Региональная	1
• бурение оценочных скважин	1	N/A	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Региональная	1
• разработка месторождения	1	N/A	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Региональная	1
• обеспечение производства	1	N/A <sup>2</sup>	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Региональная	1
• последующее производство	1	N/A <sup>2</sup>	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Региональная	1

Примечания:

<sup>1</sup> Могут потребоваться более строгие требования для судов, эксплуатирующихся со скоростью более 30 узлов.

<sup>2</sup> Точность в вертикальной плоскости до нескольких сантиметров (менее 10) необходима для контроля оседания платформ.

**Таблица 4 – Рыбный промысел, отдых и досуг**

	Параметры системы					Параметры службы			Интервал между определениями местоположения <sup>1</sup> (секунды)
	Точность		Целостность			Доступность в % за 30 дней	Непрерывность в % за 3 часа	Зона охвата	
	В горизонтальной плоскости (метры)	В вертикальной плоскости (метры)	Предел ошибки (метры)	Время до подачи сигнала тревоги <sup>1</sup> (секунды)	Риск целостности (за 3 часа)				
<b>Рыбный промысел</b>	<b>Абсолютная точность</b>								
• местная СДС	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
• расположение рыбопромысловых районов	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
• определение местоположения во время лова рыбы <sup>2</sup>	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
• анализ добычи рыбы	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
• контроль рыбного промысла	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
<b>Отдых и досуг</b>	<b>Абсолютная точность</b>								
• море	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
• прибрежная зона	10	N/A	25	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Глобальная	1
• подходы к порту и воды, в которых плавание затруднено	1	N/A	2,5	10	10 <sup>-5</sup>	99,8	N/A	Региональная	1

Примечания:

<sup>1</sup> Могут потребоваться более строгие требования для судов, эксплуатирующихся со скоростью более 30 узлов.

<sup>2</sup> К определению местоположения во время рыбного промысла в местных районах могут предъявляться более строгие требования.



Добавление 4

**Разработка будущих глобальных навигационных спутниковых систем ГНСС  
(ориентировочно)**

Выполняемая задача	Год																	
	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
ИМО – в рамках Организации	—————																	
- 1-я сессия МСРГ	Δ																	
- 41-я сессия NAV	Δ																	
- 2-я сессия МСРГ		Δ																
- 42-я сессия NAV		Δ																
- 66-я сессия КБМ		Δ																
- 43-я сессия NAV			Δ															
- 20-я сессия Ассамблеи			Δ															
- 21-я сессия Ассамблеи					Δ													
- 73-я сессия КБМ						Δ												
- 22-я сессия Ассамблеи							Δ											
МСЭ	—————																	
- Повестка дня ВКР 2000 года					Δ													
- ВКР 2000 года и 2003 года, распределение частот						Δ			Δ									
ОМЕГА	—————																	
ДЕККА	—————																	
ЛОРАН-С (Соединенные Штаты)	—————																	
ЛОРАН (за пределами Соединенных Штатов)	—————																	
"Чайка"	—————																	
GPS	—————																	
- Признание ИМО		Δ																
- WAAS	—————																	
- WAAS/FOC							Δ											
- EGNOS (EC)	—————																	
- EGNOS/AOC										Δ								
- EGNOS/FOC											Δ							
- MSAT	—————																	
- MSAT/FOC								Δ										
- DGPS	—————																	
- Определение местоположения в Европе	—————																	
ГЛОНАСС	—————																	
- Признание ИМО		Δ																
GALILEO (EC)	—————																	
Инфраструктура ГНСС	—————																	
- Международные соглашения	—————																	
- Контракт/проектирование/разработка	—————																	
- Переходный период	—————																	

**Резолюция А.916(22)**

*Принята 29 ноября 2001 года*

*(Пункт 9 повестки дня)*

**РУКОВОДСТВО ПО РЕГИСТРАЦИИ СОБЫТИЙ,  
ОТНОСЯЩИХСЯ К СУДОВОЖДЕНИЮ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на положения правила V/28 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, требующие, чтобы на всех судах, совершающих международные рейсы, велась регистрация связанных с судовождением действий и инцидентов, имеющих важное значение для безопасности мореплавания, которая должна включать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса, с учетом рекомендаций, принятых Организацией,

РАССМОТРЕВ рекомендации, сделанные Комитетом по безопасности на море на его семьдесят третьей сессии и Подкомитетом по безопасности мореплавания на его сорок седьмой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Руководство по регистрации событий, относящихся к судовождению, изложенное в приложении к настоящей резолюции;
2. ПРЕДЛАГАЕТ заинтересованным правительствам учитывать настоящее Руководство при осуществлении правила V/28 Конвенции СОЛАС;
3. ПРОСИТ Комитет по безопасности на море держать Руководство в поле зрения и при необходимости вносить в него поправки.

Приложение

**РУКОВОДСТВО ПО РЕГИСТРАЦИИ СОБЫТИЙ,  
ОТНОСЯЩИХСЯ К СУДОВОЖДЕНИЮ**

Правило V/28 Конвенции СОЛАС 1974 года, с поправками, требует, чтобы на всех судах, совершающих международные рейсы, велась регистрация связанных с судовождением действий и инцидентов, имеющих важное значение для безопасности мореплавания, которая должна включать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса, с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

Целью настоящей резолюции является обеспечить руководящие указания по регистрации таких событий.

## **1 Регистрация информации, относящейся к судовождению**

В дополнение к национальным требованиям рекомендуется, чтобы в регистрируемую информацию, помимо прочего, включались, в зависимости от случая, нижеследующие события и вопросы:

- .1** *до начала рейса*  
Должны быть подтверждены и подробно зарегистрированы все сведения, относящиеся к общему состоянию судна, такие как укомплектование экипажем и снабжением, груз на борту, осадка, результаты проверок остойчивости/напряжений, если они проводились, проверки органов управления, рулевого устройства, а также навигационного оборудования и оборудования радиосвязи.
- .2** *в течение рейса*  
Должны быть подробно зарегистрированы сведения, относящиеся к рейсу, такие как курсы, по которым правят, и пройденные расстояния, местоположения, которые были определены, метеорологические условия и состояния моря, изменения к плану рейса, подробные сведения о посадке/высадке лоцманов и входе в районы, охватываемые системами установления путей движения судов и системами судовых сообщений, а также выполнении требований этих систем.
- .3** *при особых событиях*  
Должны быть подробно зарегистрированы сведения об особых событиях, таких как смерть и телесные повреждения пассажиров и членов экипажа, неисправная работа судового оборудования и средств навигационной обстановки, потенциально опасные ситуации, чрезвычайные происшествия и полученные сообщения о бедствии.
- .4** *во время стоянки судна на якоре или в порту*  
Должны быть подробно зарегистрированы сведения, касающиеся эксплуатационных или административных вопросов, а также сведения, относящиеся к безопасности и охране судна.

## **2 Метод регистрации**

Правило V/28 Конвенции СОЛАС требует, чтобы регистрация связанных с судовождением действий, если она не ведется в судовом журнале, осуществлялась в иной форме, одобренной Администрацией. Методы регистрации должны обеспечивать долговечность данных и могут быть рукописными, электронными или механическими.

## **3 Излишнее дублирование**

Обычно информацию о событиях и вопросах, указанных в пункте 1, которую надлежащим образом регистрируют в специальном журнале, нет необходимости дублировать в судовом вахтенном журнале.

## **4 Сохранность записей**

Для обеспечения возможности восстановления полной картины рейса записи должны вестись следующим образом:

- .1** на каждой странице судового вахтенного журнала должен быть напечатан её номер, а рукописные записи, нуждающиеся в исправлении, не должны подчищаться или удаляться, но должны быть переписаны после зачеркивания неправильного варианта;

- .2 время, используемое в автоматических и постоянных записывающих устройствах, должно быть синхронизировано путем использования общих часов;
- .3 записи, вводимые электронным или механическим методом, должны быть защищены при помощи средств, предотвращающих их стирание, разрушение или перезапись; и
- .4 независимо от метода регистрации, записи должны храниться на судах так долго, как этого требует заинтересованная Администрация, при условии что установленный период времени составляет не менее одного года.

**Резолюция А.917(22)**

*Принята 29 ноября 2001 года  
(Пункт 9 повестки дня)*

**РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ НА СУДАХ  
СУДОВЫХ СИСТЕМ АВТОМАТИЧЕСКОГО ОПОЗНАВАНИЯ (САО)**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на положения правила V/19 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года, с поправками, требующие, чтобы на всех судах валовой вместимостью 300 и более, совершающих международные рейсы, и на грузовых судах валовой вместимостью 500 и более, не совершающих международных рейсов, а также на пассажирских судах, независимо от их размера, были установлены системы автоматического опознавания (САО), как указано в пункте 2.4 правила V/19 Конвенции СОЛАС, с учетом рекомендаций, принятых Организацией,

РАССМОТРЕВ рекомендации, сделанные Комитетом по безопасности на море на его семьдесят третьей сессии и Подкомитетом по безопасности мореплавания на его сорок седьмой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Руководство по эксплуатации на судах судовых систем автоматического опознавания (САО), изложенное в приложении к настоящей резолюции;
2. ПРЕДЛАГАЕТ заинтересованным правительствам учитывать настоящее Руководство при применении правил V/11, 12 и 19 Конвенции СОЛАС;
3. ТАКЖЕ ПРЕДЛАГАЕТ правительствам, которые назначили региональные частоты, требующие ручного переключения, которые по соображениям безопасности предназначены только для временного использования, уведомлять Организацию о таких районах и назначенных частотах для рассылки данной информации до 1 апреля 2002 года;
4. ПРОСИТ Комитет по безопасности на море держать Руководство в поле зрения и, по мере необходимости, вносить в него поправки.

## Приложение

# РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ НА СУДАХ СУДОВЫХ СИСТЕМ АВТОМАТИЧЕСКОГО ОПОЗНАВАНИЯ (САО)

### ЦЕЛЬ

1 Настоящее Руководство разработано с целью содействовать безопасному и эффективному использованию судовых систем автоматического опознавания (САО), в частности для того, чтобы информировать мореплавателей об эксплуатации, ограничениях и потенциальном использовании САО. Следовательно, САО должна эксплуатироваться с учетом настоящего Руководства.

2 Прежде чем использовать судовую САО, пользователь должен полностью понять принцип действующего Руководства и ознакомиться с эксплуатацией оборудования, включая правильное толкование отображаемых данных. Описание САО, в частности судовой САО (включая ее компоненты и соединения), содержится в приложении 1.

### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

**САО имеются не на всех судах.**

**Вахтенный помощник капитана должен всегда сознавать, что другие суда, в частности прогулочные суда, рыболовные суда и военные корабли, а также некоторые прибрежные береговые станции, включая центры служб движения судов (СДС), могут быть не оборудованы САО.**

**Вахтенный помощник капитана должен всегда сознавать, что САО, установленные на других судах согласно обязательному требованию об их наличии, в определенных обстоятельствах могут быть выключены по профессиональному решению капитана.**

3 Принятые на международном уровне требования о наличии на судах САО содержатся в правиле V/19 Конвенции СОЛАС. Конвенция СОЛАС предусматривает, что САО должны устанавливаться на определенных судах согласно календарному плану поэтапного осуществления с 1 июля 2002 года по 1 июля 2008 года. Помимо этого, на судах особых типов (например, военные корабли, военно-вспомогательные суда и суда, принадлежащие правительствам или эксплуатируемые ими) не требуется устанавливать САО. Малые суда (например, прогулочные суда, рыболовные суда) и некоторые другие суда также освобождаются от выполнения требования о наличии на них САО. Более того, на судах, оборудованных САО, эти системы могут быть выключены. Пользователи, следовательно, предупреждаются о необходимости всегда учитывать, что информация, предоставляемая САО, может не давать полного или точного представления о движении судов в непосредственной близости от них. Таким образом, необходимо обращать внимание на содержащиеся в данном документе рекомендации о присущих САО ограничениях и их использовании в ситуациях предупреждения столкновений (см. пункты 39-43).

### ЦЕЛИ САО

4 САО предназначена для улучшения охраны человеческой жизни на море, повышения безопасности и эффективности мореплавания, и улучшения защиты морской среды. Правило V/19 Конвенции СОЛАС предусматривает, что САО должна осуществлять обмен данными в направлении судно-судно, а также с береговыми средствами. Следовательно, целью САО является содействие в опознавании судов, оказание помощи при сопровождении целей, упрощение обмена информацией (например, путем уменьшения числа речевых обязательных сообщений с судов), а также предоставление дополнительной информации, помогающей повысить осведомленность о ситуации.

В целом, полученные через САО данные улучшат качество информации, доступной вахтенному помощнику капитана, как на береговой станции наблюдения, так и на судне. САО должна стать полезным источником информации, дополняющей ту, которая получена с помощью навигационных систем (включая радиолокатор), и, следовательно, важным средством повышения осведомленности пользователей о движении судов.

## ОПИСАНИЕ САО

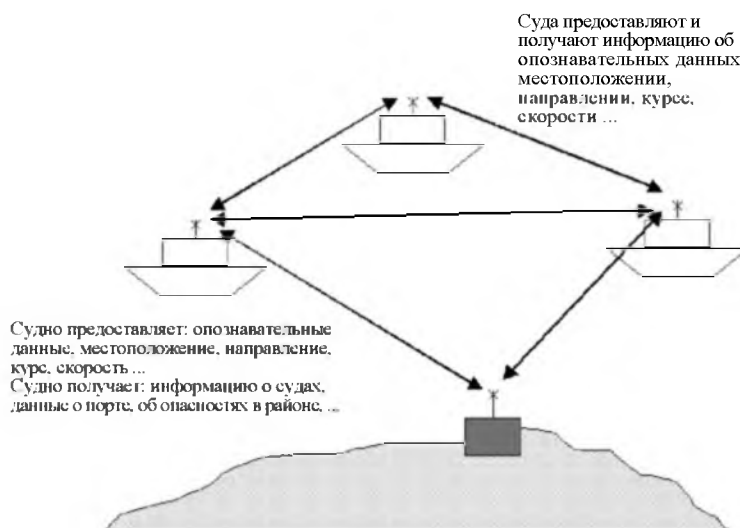


Рис. 1. *Общее представление о САО*

### 5 Судовая САО (см. рис. 1):

- постоянно передает данные о своем судне другим судам и станциям СДС;
- постоянно получает данные от других судов и станций СДС; и
- отображает эти данные.

6 При использовании с соответствующим графическим дисплеем судовая САО может быстро и автоматически предоставить информацию путем расчета дистанции кратчайшего сближения (ДКС) и времени кратчайшего сближения (ВКС) по отношению к данным о местоположении наблюдаемых судов, передаваемым этими судами.

7 САО главным образом работает на двух специально выделенных каналах ОВЧ. Если эти каналы недоступны на региональном уровне, САО может автоматически переключаться на назначенные альтернативные каналы посредством сообщения, направляемого береговым средством. При отсутствии береговой САО или станции ГМССБ морского района А1 САО должна переключаться вручную.

8 На практике пропускная способность системы не ограничена и позволяет обеспечивать работу одновременно с большим числом судов.

9 САО может обнаруживать суда, находящиеся в пределах диапазона ОВЧ/СЧ за изгибами и островами, если рельеф местности не слишком высокий. В зависимости от высоты антенны предполагается, что типичный диапазон на море составляет 20-30 морских миль. С помощью ретрансляционных станций зона охвата как для судна, так и для станций СДС может быть расширена.

10 Информация, обеспечиваемая судовой САО, передается постоянно и автоматически без какого-либо вмешательства со стороны вахтенного помощника капитана и независимо от него.

Береговая станция САО может запросить уточненную информацию от конкретного судна путем "опроса" данного судна или, в качестве варианта, выразить пожелание "опросить" все суда в пределах определенного морского района. Однако береговая станция может только увеличить периодичность передачи судовых сообщений, но она не может ее уменьшить.

## ИНФОРМАЦИЯ САО, НАПРАВЛЯЕМАЯ СУДАМИ

### Содержание данных судна

11 Судно может передавать три разных типа информации САО:

- постоянная или статическая информация, которая вводится в САО во время ее установки и нуждается в изменении только в случае, если судно изменяет свое название или подвергается значительному переоборудованию, при котором меняется тип судна;
- динамическая информация, которая, помимо информации о "навигационном состоянии", автоматически обновляется от судовых датчиков, соединенных с САО; и
- информация о рейсе, которую может потребоваться вводить и обновлять вручную во время рейса.

12 Подробные данные об упомянутой выше информации приведены в нижеследующей таблице 1:

Элемент информации	Создание, тип и качество информации
<b>Статический</b>	
MMSI (Идентификатор морской подвижной службы)	Вводится во время установки. Отмечается, что эти данные могут нуждаться в исправлении в случае изменения права собственности на судно.
Позывной сигнал и название	Вводится во время установки. Отмечается, что эти данные могут нуждаться в исправлении в случае изменения права собственности на судно.
Номер ИМО	Вводится во время установки.
Длина и ширина	Вводятся во время установки или в случае изменения.
Тип судна	Выбирается из заранее введенного перечня.
Расположение антенны для определения места судна	Вводится во время установки либо может быть изменено для судов, способных эксплуатироваться в реверсивном режиме движения, или судов, на которых установлено несколько антенн.
<b>Динамический</b>	
Место судна с указанием точности и состояния целостности	Автоматически обновляется от датчика местоположения, соединенного с САО. Точность указывается $\pm 10$ м.
Время определения места в UTC	Автоматически обновляется от главного судового датчика местоположения, соединенного с САО.
Курс относительно грунта	Автоматически обновляется от главного судового датчика местоположения, соединенного с САО, если этот датчик рассчитывает курс относительно грунта. Данная информация может отсутствовать.



Элемент информации	Создание, тип и качество информации
Скорость относительно грунта	Автоматически обновляется от датчика местоположения, соединенного с САО. Данная информация может отсутствовать.
Мгновенный курс	Автоматически обновляется от датчика курса судна, соединенного с САО.
Навигационное состояние	Информация о навигационном состоянии должна вводиться вручную вахтенным помощником капитана и изменяться по мере необходимости, указывая, например, что судно: <ul style="list-style-type: none"> <li>- на ходу с работающими двигателями;</li> <li>- на якоре;</li> <li>- не управляется;</li> <li>- ограничено в возможности маневрировать;</li> <li>- ошвартовано;</li> <li>- стеснено осадкой;</li> <li>- на мели;</li> <li>- занято рыболовством;</li> <li>- на ходу под парусом.</li> </ul> На практике, поскольку все это относится к МППСС, любое необходимое изменение может быть внесено в тот же момент, когда меняются огни или знаки судна.
Скорость поворота	Автоматически обновляется от датчика скорости поворота судна или выводится от гирокомпаса. Данная информация может отсутствовать.
<b>Относящийся к рейсу</b>	
Осадка судна	Вводится вручную в начале рейса, используя максимальную осадку для рейса, и изменяется по мере необходимости (например, после дебалластировки до входа в порт.)
Опасный груз (тип)	Вводится вручную в начале рейса, подтверждая, перевозятся опасные грузы или нет, а именно: <ul style="list-style-type: none"> <li>ОГ (Опасные грузы)</li> <li>ВВ (Вредные вещества)</li> <li>ЗМ (Загрязнители моря).</li> </ul> Указание количества не требуется.
Место назначения и расчетное время прибытия	Вводится вручную в начале рейса и обновляется по мере необходимости.
План маршрута (путевые контрольные точки)	Вводится вручную в начале рейса по усмотрению капитана и обновляется по мере необходимости.
<b>Короткие сообщения, относящиеся к безопасности</b>	
	Короткие текстовые сообщения свободного формата вводятся вручную и направляются конкретному адресату или передаются по радио всем судам и береговым станциям.

**Таблица 1 – Данные, направляемые судном**

13 Данные направляются автономно с различной периодичностью обновления:

- динамическая информация – в зависимости от изменения скорости и курса (см. таблицу 2),
- статические и относящиеся к рейсу данные – каждые 6 минут или по требованию (САО отвечает автоматически без вмешательства пользователя).

Состояние судна	Обычные интервалы между сообщениями
Судно на якорю	3 мин
Судно, идущее со скоростью 0-14 узлов	12 с
Судно, идущее со скоростью 0-14 узлов с переменным курсом	4 с
Судно, идущее со скоростью 14-23 узла	6 с
Судно, идущее со скоростью 14-23 узла с переменным курсом	2 с
Судно, идущее со скоростью > 23 узлов	3 с
Судно, идущее со скоростью > 23 узлов с переменным курсом	2 с

Таблица 2 – Периодичность направления динамической информации

#### Короткие сообщения, относящиеся к безопасности

14 Короткими сообщениями, относящимися к безопасности, являются текстовые сообщения предписанного или свободного формата, направляемые конкретному адресату (MMSI) или всем судам в данном районе. В сообщениях должно говориться о событиях, относящихся к безопасности мореплавания, например о том, что замечен айсберг или буй не на штатном месте. Сообщения должны быть как можно более короткими. Система допускает максимум 158 знаков на каждое сообщение, однако чем короче сообщение, тем легче будет найден свободный интервал для его передачи. В настоящее время к этим сообщениям не предъявляется дополнительных требований, с тем чтобы сохранялись все возможности.

15 С помощью текстового сообщения можно потребовать, чтобы оператор подтвердил прием.

16 Короткие сообщения, относящиеся к безопасности, являются всего лишь дополнительными средствами передачи по радио информации по безопасности на море. Хотя их важность нельзя недооценивать, использование таких сообщений не снимает обязанности выполнять требования Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

17 Оператор должен убедиться, что он отображает и просматривает поступающие сообщения, относящиеся к безопасности, и должен направлять по запросу сообщения, относящиеся к безопасности.

18 В соответствии с правилом V/31 Конвенции СОЛАС (Сообщения об опасностях)

*"Капитан каждого судна, встретившего льды или покинутое судно, представляющее опасность для плавания, любую другую прямую навигационную опасность или ..., обязан всеми имеющимися в его распоряжении средствами передать об этом информацию находящимся по близости судам, а также компетентным властям ...".*

19 Обычно для этого используется телефонная связь по ОВЧ, однако выражение "всеми средствами" в настоящее время подразумевает, что можно дополнительно использовать короткие сообщения САО, преимуществом которых является более легкое понимание, особенно при записи точных координат местоположения.

## **Конфиденциальность**

**20** При ручном вводе данных необходимо учитывать конфиденциальность этой информации, особенно когда международные соглашения, правила или нормы предусматривают защиту навигационной информации.

## **ЭКСПЛУАТАЦИЯ САО НА СУДНЕ**

### *Эксплуатация блока приемопередатчика*

#### **Включение**

**21** САО всегда должна быть в рабочем состоянии, когда судно на ходу или на якоре. Если капитан считает, что постоянная работа САО может поставить под угрозу безопасность или защищенность его судна, САО может быть выключена. Это может иметь место в морских районах, известных активностью пиратов и вооруженных грабителей. Подобные решения должны всегда регистрироваться в судовом вахтенном журнале с указанием причины, побудившей их принять. Капитан должен, однако, вновь включить САО, как только источник опасности исчезнет. Если САО отключена, статические данные и информация о рейсе сохраняются в памяти системы. Возобновление работы производится путем включения питания блока САО. Данные о своем судне будут передаваться через две минуты после включения. Эксплуатация САО в портах должна осуществляться в соответствии с требованиями порта.

#### **Ручной ввод данных**

**22** В начале рейса и всякий раз, когда происходят изменения, вахтенный помощник капитана, используя устройство ввода, например, клавишный пульт, должен вручную вводить следующие данные:

- осадку судна;
- опасные грузы;
- место назначения и расчетное время прибытия;
- план маршрута (путевые контрольные точки);
- точное навигационное состояние; и
- короткие сообщения, относящиеся к безопасности.

#### **Проверка информации**

**23** С целью убедиться, что статическая информация своего судна является точной и самой свежей, вахтенный помощник капитана должен проверять данные всякий раз, когда для этого имеется основание. Как минимум, такая проверка должна проводиться один раз в течение рейса или один раз в месяц, смотря по тому, какой из периодов короче. Данные могут быть изменены только по уполномочию капитана.

**24** Вахтенный помощник капитана также должен периодически проверять следующую динамическую информацию:

- координаты, полученные в соответствии со Всемирной геодезической системой 1984 года;

- скорость относительно грунта; и
- информацию датчиков.

**25** После включения проводится автоматическая встроенная проверка целостности (ВПТ). В случае нарушения нормальной работы САО подается аварийно-предупредительный сигнал, и устройство должно прекратить передачу.

**26** Однако схема автоматической встроенной проверки целостности не позволяет проверить качество или точность данных, вводимых датчиками судна в САО, до их передачи другим судам и береговым станциям. Следовательно, на судне должны проводиться регулярные обычные проверки во время рейса для подтверждения точности передаваемой информации. В прибрежных водах такие проверки потребуются проводить чаще.

## **ОТОБРАЖЕНИЕ ДАННЫХ САО**

**27** САО обеспечивает данные, которые могут быть представлены на минимальном дисплее или на любом подходящем устройстве отображения, как описано в приложении 1.

### **Минимальный дисплей**

**28** Предписанный минимальный дисплей обеспечивает не менее трех строк данных, включающих пеленг, дальность и название выбранного судна. Другие данные судна могут отображаться путем горизонтального перемещения данных по экрану, однако перемещение данных о пеленге и дальности невозможно. Вертикальное перемещение покажет все другие суда, известные САО.

### **Графический дисплей**

**29** Если информация САО представляется в графической форме, рекомендуется, чтобы на дисплее отображались следующие виды целей:

*Пассивная цель* Пассивная цель указывает только на присутствие судна, оборудованного САО, в определенном месте. Во избежание информационной перегрузки никакой дополнительной информации не представляется до тех пор, пока цель не будет активизирована.

*Активизированная цель* Если пользователь пожелает получить больше информации о движении судна, он должен просто активизировать цель (пассивную), так чтобы на дисплее были немедленно отображены:

- вектор (скорость и курс относительно грунта),
- мгновенный курс, и
- указание скорости поворота (если эти данные можно получить) для отображения фактически начавшихся изменений курса.

*Выбранная цель* Если пользователь пожелает получить подробную информацию о цели (активизированной или пассивной), он может ее выбрать. Полученные данные, а также рассчитанные значения дистанции кратчайшего сближения (ДКС) и времени кратчайшего сближения (ВКС) будут показаны в буквенно-цифровом окне.

Особое навигационное состояние будет также указано в буквенно-цифровом поле данных, но без непосредственной привязки к цели.

*Опасная цель* Если, согласно расчетам, цель САО (активизированная или пассивная) перейдет заданные пределы дистанции кратчайшего сближения и времени кратчайшего сближения, она будет классифицирована и отображена как опасная цель, и будет включен аварийно-предупредительный сигнал.

*Потерянная цель* Если сигнал о какой-либо цели САО, находящейся на расстоянии менее заданной величины, не получен, то в месте, где цель была отмечена последний раз, появится символ потерянной цели и будет включен аварийно-предупредительный сигнал.

## **Символы**

**30** Пользователь должен знать символику, используемую в представленном графическом отображении.

## **ОГРАНИЧЕНИЯ, ПРИСУЩИЕ САО**

**31** Вахтенный помощник капитана должен всегда сознавать, что другие суда, в частности прогулочные суда, рыболовные суда и военные корабли, а также некоторые прибрежные береговые станции, включая центры служб движения судов (СДС), могут быть не оборудованы САО.

**32** Вахтенный помощник капитана должен всегда сознавать, что САО, установленные на других судах согласно обязательному требованию об их наличии, в определенных обстоятельствах могут быть выключены по профессиональному решению капитана.

**33** Другими словами, информация, предоставленная САО, может не давать полного представления о ситуации вокруг судна.

**34** Пользователи должны сознавать, что передача ошибочной информации влечет за собой опасность для других судов, а также для их собственных судов. Пользователи несут ответственность за всю информацию, вводимую в систему, и информацию, добавляемую датчиками.

**35** Точность принимаемой САО информации не превышает точности передаваемой ею информации.

**36** Вахтенный помощник капитана должен сознавать, что плохая конфигурация или калибровка судовых датчиков (датчики местоположения, скорости и курса) могут привести к передаче неправильной информации. Неправильная информация об одном судне, отображенная на мостике другого судна, может опасно дезориентировать.

**37** Если датчик не установлен или если датчик (например, гирокомпас) не обеспечивает систему данными, САО автоматически передает сообщение "данные отсутствуют". Однако встроенная проверка целостности не может подтверждать содержание данных, обработанных САО.

**38** Со стороны вахтенного помощника капитана будет неосмотрительно предполагать, что информация, полученная от других судов, сопоставима по качеству и точности с информацией, которая может иметься на своем судне.

## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ САО В СИТУАЦИЯХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ**

**39** Признано, что САО может использоваться как средство предупреждения столкновений, и в свое время САО можно будет рекомендовать в качестве такого средства.

**40** Тем не менее, информация САО может использоваться для оказания помощи при решении задач предупреждения столкновений. При использовании САО в режиме судно-судно для целей предупреждения столкновения должны приниматься во внимание следующие предостережения:

- .1 САО является дополнительным источником навигационной информации. Она не заменяет, а поддерживает навигационные системы, такие как радиолокационное целесопровождение и СДС; и
- .2 использование САО не освобождает вахтенного помощника капитана от обязанности постоянно соблюдать Правила предупреждения столкновений судов.

**41** Пользователь не должен полагаться на САО как на единственную информационную систему, но должен использовать всю имеющуюся в наличии информацию, относящуюся к безопасности.

**42** Использование САО на судне не должно каким-либо особым образом влиять на состав навигационной вахты, который должен по-прежнему определяться в соответствии с Конвенцией ПДНВ.

**43** Как только судно обнаружено, САО может облегчить сопровождение этого судна в качестве цели. Слежение за информацией, которую передает данная цель, позволит также наблюдать за ее маневрами. Например, изменения курса и направления сразу становятся очевидными, и многие проблемы, свойственные целесопровождению с помощью радиолокатора, а именно местные помехи, переброс цели при близком прохождении судов и потеря цели после быстрого маневрирования, не затрагивают САО. САО может также облегчить опознавание целей по названию или позывному сигналу, а также по типу судна и навигационному состоянию.

## **ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ И ВОЗМОЖНОЕ БУДУЩЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ**

### ***САО В ОПЕРАЦИЯХ СДС***

#### **Информация псевдо-САО**

**44** Центры СДС, через свои САО, могут направлять судам, оборудованным САО, информацию о судах, которые не имеют САО и отслеживаются только с помощью радиолокатора СДС. Любая переданная СДС информация о псевдоцели САО должна четко идентифицироваться как таковая. Особую осторожность необходимо всегда проявлять при использовании информации, которая ретранслирована третьей стороной. Информация об этих целях может не быть такой же точной и полной, как непосредственно полученная информация.

#### **Текстовые сообщения**

**45** Центры СДС могут также направлять короткие сообщения одному судну, всем судам либо судам, находящимся в пределах определенного расстояния или в конкретном районе, например:

- (местные) навигационные предупреждения;
- информация служб управления движением; и
- информация служб управления портом.

**46** С помощью текстового сообщения оператор СДС может потребовать, чтобы оператор судна подтвердил приём.

*Примечание.* СДС должна продолжать поддерживать связь по телефонному каналу ОВЧ. Важность устной связи не должна недооцениваться. Такая связь является важной, поскольку она позволяет оператору СДС:

- оценить коммуникационные возможности судов; и
- установить прямую линию связи, которая может понадобиться в критических ситуациях.

## **Поправки (Д)ГНСС**

47 Поправки (Д)ГНСС могут направляться центрами СДС через САО.

## ***ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ***

48 Ожидается, что САО будет играть важную роль в системах судовых сообщений. Информация, требуемая прибрежными властями в таких системах, обычно включена в статические и динамические данные, а также данные о рейсе, автоматически предоставляемые САО. Характеристика САО, позволяющая обеспечить большой радиус действия, когда обмен информацией осуществляется через спутники связи, может использоваться для того, чтобы отвечать требованиям некоторых систем судовых сообщений.

## ***САО В ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ***

49 САО может использоваться в поисково-спасательных операциях, особенно в поисковых операциях, проводимых совместно вертолетами и судами. САО позволяет непосредственно представить координаты местоположения судна, терпящего бедствие, на других дисплеях, таких как радиолокатор или ECS/ECDIS, что облегчает задачу поисково-спасательных средств. Для терпящих бедствие судов, которые не оборудованы САО, координатор на месте проведения операции (OSC) может создать псевдоцель САО.

## ***СРЕДСТВА НАВИГАЦИОННОГО ОГРАЖДЕНИЯ***

50 САО, если они установлены на отдельных стационарных и плавучих средствах навигационного ограждения, могут обеспечивать мореплавателей информацией, касающейся, например:

- координат местоположения этих средств;
- состояния этих средств;
- приливов и течений; и
- метеорологических условий и видимости.

## ***САО В ОБЩЕЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ***

51 Роль САО в общей международной морской информационной системе будет состоять в том, чтобы облегчать планирование рейса и наблюдение. Кроме того, Администрациям будет легче наблюдать за всеми судами в районах их ответственности и за опасными грузами.

## **СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

- Рекомендация ИМО по эксплуатационным требованиям к судовой универсальной системе автоматического опознавания (САО) (MSC. 74(69), приложение 3).

- Глава V Конвенции СОЛАС ИМО.
- Регламент радиосвязи МСЭ, приложение S18, Таблица частот передачи станций морской подвижной службы в ОВЧ диапазоне.
- Рекомендация МСЭ по техническим характеристикам универсальной судовой системы автоматической идентификации, использующей многократный доступ с временным разделением для работы в ОВЧ морском подвижном диапазоне (МСЭ-R М.1371).
- Стандарт 61993 МЭК, часть 2: Рабочие и эксплуатационные требования к универсальной судовой системе автоматического опознавания, методика испытаний и требуемые результаты испытаний.

## Приложение 1

### ОПИСАНИЕ САО

#### ***ЭЛЕМЕНТЫ***

- 1 Обычно судовая САО (см. рис. 1) состоит из:
  - антенн;
  - одного передатчика ОВЧ;
  - двух многоканальных приемников ОВЧ;
  - одного приемника на канале 70 ОВЧ для управления каналами;
  - центрального устройства обработки данных (CPU);
  - электронной системы определения местоположения, приемника Глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) для целей синхронизации и резервирования местоположения;
  - устройств сопряжения с датчиками мгновенного курса и скорости и с другими судовыми датчиками;
  - устройств сопряжения с радиолокатором/средствами автоматической радиолокационной прокладки (САРП), электронной картографической системой/системой отображения электронных карт и информации (ECS/ECDIS), а также с интегрированными навигационными системами (INS);
  - ВПТ (Встроенной проверки целостности); и
  - минимального дисплея и клавишного пульта для ввода и поиска данных.

Благодаря встроенному минимальному дисплею и клавишному пульту САО будет способна работать в качестве отдельной системы. Отдельный графический дисплей или, если это осуществимо, объединение дисплея данных САО с другими устройствами, такими как INS, ECS/ECDIS или дисплеи радиолокатора/САРП, значительно повысят эффективность САО.

- 2 Все судовые датчики должны отвечать соответствующим стандартам ИМО, касающимся доступности, точности, разрешающей способности, целостности, периодичности обновления данных, сигнализации о неисправности, сопряжения и испытаний типа.



### 3 CAO обеспечивает:

- встроенную проверку целостности (ВІТ), осуществляемую непрерывно или с соответствующими интервалами;
- контроль наличия данных;
- механизм обнаружения ошибок в передаваемых данных; и
- проверку ошибок в получаемых данных.

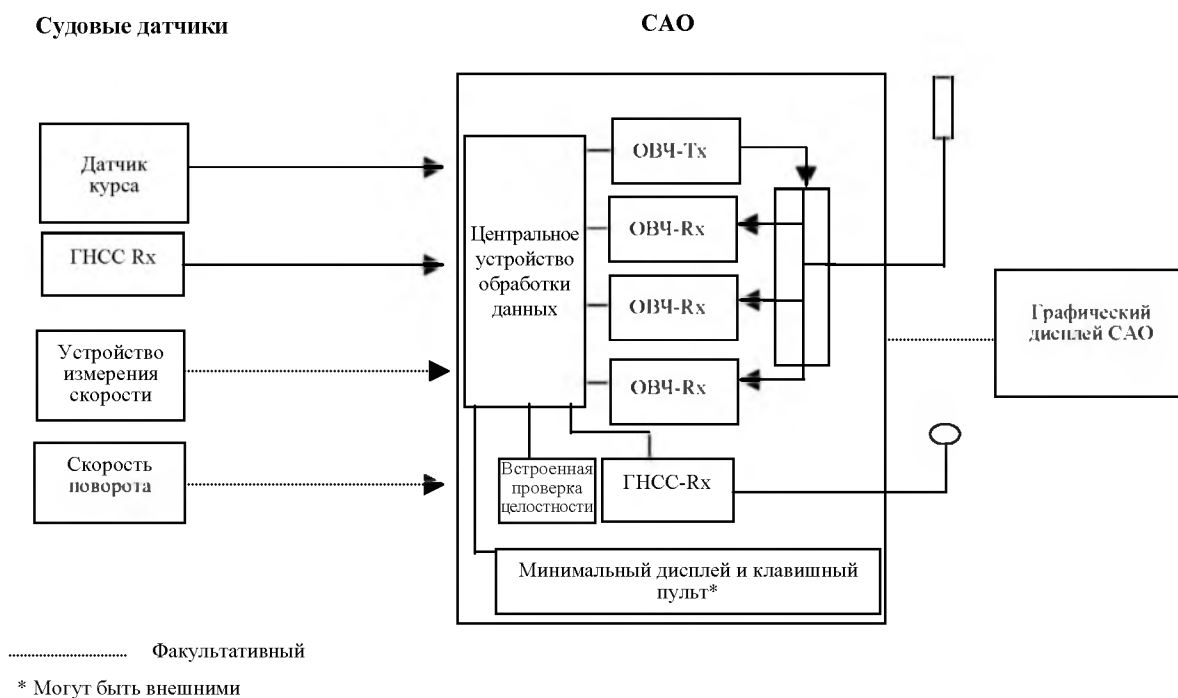


Рис. 1. Элементы CAO

## СОЕДИНЕНИЯ

### Подсоединение CAO к внешним системам отображения навигационных данных

4 CAO можно подсоединять либо к дополнительному специальному устройству отображения CAO, которое может быть большим графическим дисплеем, либо к существующей навигационной системе, такой как радиолокатор или электронная карта, однако в последнем случае – только как часть интегрированной навигационной системы.

### Подсоединение CAO к внешнему переносному навигационному оборудованию

5 Становится обычной практикой, что лоцманы прибывают на судно со своим собственным переносным навигационным оборудованием. Такие устройства могут подсоединяться к судовому оборудованию CAO и отображать цели, которые они принимают.

### Подсоединение CAO к внешним устройствам дальней радиосвязи

6 CAO обеспечена двусторонним устройством сопряжения для подсоединения к оборудованию дальней радиосвязи. На данном этапе не предусматривается возможность непосредственного подсоединения CAO к такому оборудованию.

7 Береговая станция должна будет прежде всего потребовать, чтобы судно передавало информацию САО на большие расстояния. Любая связь в направлении судно-берег будет всегда осуществляться между двумя пунктами, а не в широкоэвещательном режиме; после установления связи у судна будет возможность настроить свою САО для автоматического ответа на любой последующий запрос данной береговой станции в отношении судового сообщения.

8 Пользователям напоминает, что правило V/11.10 Конвенции СОЛАС предусматривает, что участие судов в принятых ИМО системах судовых сообщений должно быть бесплатным для соответствующих судов.

## Приложение 2

### ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

1 В основном САО работает на двух выделенных каналах ОВЧ (САО1 – 161 975 МГц и САО2 – 162 025 МГц). Если эти каналы не доступны на региональном уровне, САО имеет возможность автоматически переключаться на альтернативные назначенные каналы.

2 Требуемая пропускная способность для передачи судовых сообщений в соответствии с эксплуатационными требованиями ИМО составляет минимум 2000 временных интервалов в минуту (см. рис. 2). Технический стандарт МСЭ для универсальной САО предусматривает 4500 временных интервалов в минуту. Режим радиовещания основан на принципе под названием МДВР(СО) (Многokратный доступ с временным разделением и самоорганизацией), который позволяет системе работать с перегрузкой 400 – 500%, и тем не менее обеспечивать почти 100%-ный обмен для судов, находящихся друг от друга на расстоянии менее чем 8-10 морских миль, в режиме судно-судно. В случае перегрузки системы будут исключаться только далеко расположенные цели, с тем чтобы предпочтение отдавалось близким целям, которые являются наиболее важными для работы САО в направлении судно-судно. На практике пропускная способность системы не ограничена и позволяет обеспечивать работу одновременно с большим числом судов.

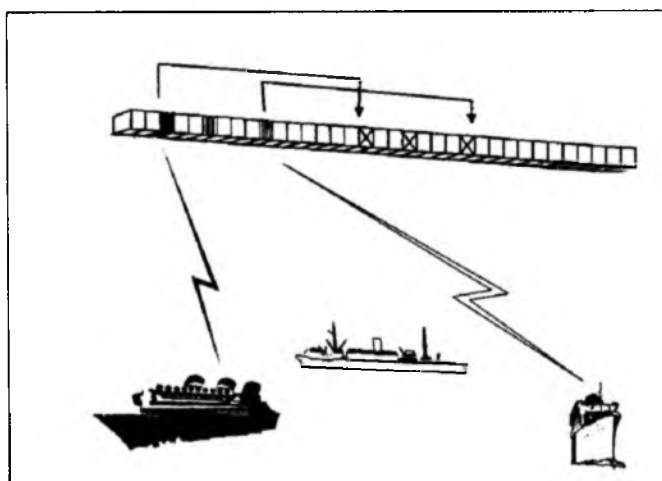


Рис. 2. Принципы МДВР

**Резолюция А.918(22)**  
*Принята 29 ноября 2001 года*  
*(Пункт 9 повестки дня)*

**СТАНДАРТНЫЙ МОРСКОЙ РАЗГОВОРНИК ИМО**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюцию А.380(X), посредством которой она приняла Стандартный морской словарь-разговорник,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на положения правила V/14.4 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, требующие, чтобы на всех судах, к которым применяется глава I этой Конвенции, в качестве рабочего языка на мостике для обеспечения связи в целях безопасности в направлении мостик-мостик и мостик-берег, а также для общения на судне между лоцманом и вахтенным персоналом на мостике использовался английский язык, за исключением случаев, когда лица, непосредственно участвующие в общении, говорят на общем для них языке, ином чем английский,

ПРИЗНАВАЯ, что стандартизация языка и терминологии, используемых для такой связи, может способствовать безопасной эксплуатации судов и повышению безопасности мореплавания,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ широкое использование английского языка для международной связи, относящейся к судоходству, и необходимость оказания помощи морским учебным заведениям в том, чтобы они отвечали целям безопасной эксплуатации судов и повышения безопасности мореплавания, путем, среди прочего, стандартизации используемых языка и терминологии,

РАССМОТРЕВ рекомендации Комитета по безопасности на море на его шестьдесят восьмой и семьдесят четвертой сессиях,

1. ПРИНИМАЕТ Стандартный морской разговорник ИМО, изложенный в приложении 1 к настоящей резолюции;
2. УПОЛНОМОЧИВАЕТ Комитет по безопасности на море осуществлять обзор Стандартного морского разговорника ИМО и вносить в него поправки по мере необходимости в соответствии с процедурой, изложенной в приложении 2 к настоящей резолюции;
3. РЕКОМЕНДУЕТ правительствам обеспечить широкое распространение Стандартного морского разговорника ИМО для всех будущих пользователей и всех властей, ответственных за подготовку моряков, с целью способствовать соответствию стандартам компетентности, как требуется таблицей А-II/1 Кодекса ПДНВ;
4. ОТМЕНЯЕТ резолюцию А.380(X).

## Приложение 1

### ПРЕДИСЛОВИЕ

Поскольку сообщения, относящиеся к судовождению и безопасности, передаваемые с судна на берег и наоборот, а также между судами и на борту судов, должны быть четкими, простыми и недвусмысленными, чтобы избежать замешательства и ошибок, необходимо стандартизировать используемый язык. Это особенно важно, если учесть растущее число судов, занятых в международных перевозках, экипажи которых говорят на различных языках, ибо затруднения в общении могут явиться причиной непонимания, которое создаст опасность для судна, людей на борту и окружающей среды.

В 1973 году Комитет по безопасности на море на своей двадцать седьмой сессии решил, что в случае возникновения языковых трудностей должен использоваться общий язык для целей мореплавания и что таким языком должен быть английский язык. В результате был разработан Стандартный морской словарь-разговорник (СМСР), который был принят в 1977 году и исправлен в 1985 году.

В 1992 году Комитет по безопасности на море на своей шестидесятой сессии поручил Подкомитету по безопасности мореплавания разработать стандартизированный язык безопасности, более полный чем СМСР 1985 года, который будет учитывать изменившиеся условия в современном судоходстве и охватывать всю важную речевую связь, относящуюся к безопасности.

На своей шестьдесят восьмой сессии в 1997 году Комитет по безопасности на море одобрил проект Стандартного морского разговорника (СМР) ИМО, разработанный Подкомитетом по безопасности мореплавания. После экспериментального использования на международном уровне в проект СМР ИМО были внесены изменения на сорок шестой сессии Подкомитета, и окончательно он был рассмотрен Комитетом по безопасности на море на его семьдесят четвертой сессии с учетом замечаний, полученных Организацией. СМР ИМО был принят Ассамблеей в ноябре 2001 года резолюцией А.918(22).

Согласно Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, пересмотренной в 1995 году, способность понимать и использовать СМР ИМО требуется для дипломирования командного состава, несущего ходовую вахту на судах валовой вместимостью 500 или более.

## СТАНДАРТНЫЙ МОРСКОЙ РАЗГОВОРНИК ИМО

### Содержание

#### ВВЕДЕНИЕ

- 1 Место СМР ИМО в морской практике
- 2 Структура СМР ИМО
- 3 Место СМР ИМО в морском образовании и подготовке кадров
- 4 Основные особенности общения
- 5 Типографские условные знаки

## **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

- 1 Процедура
- 2 Произнесение по буквам
- 3 Слова-указатели характера сообщения
- 4 Ответы
- 5 Сигналы бедствия, срочности и безопасности
- 6 Стандартные фразы организационного характера
- 7 Поправки
- 8 Готовность
- 9 Повторение
- 10 Числа
- 11 Местоположение
- 12 Пеленги
- 13 Курсы
- 14 Расстояния
- 15 Скорость
- 16 Время
- 17 Географические названия
- 18 Слова, допускающие двоякое толкование

## **ГЛОССАРИЙ**

- 1 Общие термины
- 2 Специальные термины СДС

## **СТАНДАРТНЫЙ МОРСКОЙ РАЗГОВОРНИК ИМО – ЧАСТЬ А**

### **A1 ФРАЗЫ ДЛЯ ВНЕШНЕЙ СВЯЗИ**

#### **A1/1 Обмен в случаях бедствия**

##### **A1/1.1 Связь в случаях бедствия**

- .1 Пожар, взрыв
- .2 Затопление
- .3 Столкновение
- .4 Посадка на мель
- .5 Крен – опасность опрокидывания
- .6 Судно тонет
- .7 Судно, неспособное продолжать движение, и в дрейфе
- .8 Вооруженное нападение/пиратство
- .9 Прочие бедствия

- .10 Оставление судна
- .11 Человек за бортом
- A1/1.2 Связь при поиске и спасании**
  - .1 Сообщения при поиске и спасании (уточняющие или дополняющие A1/1.1)
  - .2 Подтверждение и/или ретрансляция сообщений о поиске и спасании
  - .3 Проведение/координация поисково-спасательных операций
  - .4 Завершение поисково-спасательных операций
- A1/1.3 Запрос медицинской помощи**
- A1/2 Обмен в случаях срочности**  
**Безопасность судна (кроме случаев бедствия)**
  - .1 Технические неисправности
  - .2 Груз
  - .3 Ледовые повреждения
- A1/3 Связь в целях обеспечения безопасности**
  - A1/3.1 Метеорологические и гидрологические условия**
    - .1 Ветры, штормы, тропические штормы, состояние моря
    - .2 Ограниченная видимость
    - .3 Лед
    - .4 Аномальные приливы
  - A1/3.2 Навигационные предупреждения**
    - .1 Береговые или морские навигационные знаки
    - .2 Дрейфующие объекты
    - .3 Электронные навигационные средства
    - .4 Характеристики морского дна, затонувшие суда
    - .5 Разное
      - .5.1 Кабель, трубопровод и сейсмические/гидрографические работы
      - .5.2 Водолазные, буксирные и дноуглубительные работы
      - .5.3 Перекачка груза с одного танкера на другой
      - .5.4 Прибрежные установки, перемещение буровых вышек
      - .5.5 Неисправности шлюзов или мостов
      - .5.6 Военные операции
      - .5.7 Лов рыбы
  - A1/3.3 Связь по вопросам защиты окружающей среды**
- A1/4 Лоцманская проводка**
  - A1/4.1 Заявка на лоцмана**
  - A1/4.2 Прием/сдача лоцмана**
  - A1/4.3 Заявка на буксир**

**A1/5 Особые случаи**

**A1/5.1** Вертолетные операции

**A1/5.2** Ледокольные операции

- .1 Заявка на ледокол
- .2 Ледовая проводка каравана
- .3 Проводка ледоколом вплотную к корме

**A1/6 Стандартные фразы для службы движения судов (СДС)**

**A1/6.1** Фразы для получения и предоставления данных о движении судов

- .1 Получение и предоставление обычных данных о движении судов
- .2 Получение и предоставление данных о движении судов при бедствии

**A1/6.2** Фразы для предоставления услуг СДС

- .1 Служба информации
  - .1.1 Навигационные предупреждения
  - .1.2 Навигационная информация
  - .1.3 Информация о движении судов
  - .1.4 Информация по установлению путей движения
  - .1.5 Гидрографическая информация
  - .1.6 Информация об электронных навигационных средствах
  - .1.7 Метеорологические предупреждения
  - .1.8 Метеорологическая информация
  - .1.9 Вопросы и ответы, касающиеся метеорологии
- .2 Служба оказания помощи в судовождении
  - .2.1 Запрос и опознавание
  - .2.2 Место
  - .2.3 Курс
- .3 Служба организации движения судов
  - .3.1 Разрешение на вход, планирование действий
  - .3.2 Постановка на якорь
  - .3.3 Приход, постановка к месту стоянки и отход
  - .3.4 Обеспечение выполнения
  - .3.5 Предотвращение опасных ситуаций, обеспечение безопасности движения
  - .3.6 Проход каналов и шлюзов

**A1/6.3** Передача судна из одной СДС в другую

**A1/6.4** Фразы для связи с аварийными и обеспечивающими службами

- .1 Аварийные службы (поисково-спасательные, по борьбе с пожаром, по борьбе с загрязнением)
- .2 Услуги буксира
- .3 Заявка на лоцмана
- .4 Прием/сдача лоцмана

## **Дополнение к А1 – Фразы для внешней связи**

### **Стандартное сообщение в ГМССБ**

- 1 Стандартное сообщение бедствия
  - .1 Структура
  - .2 Пример
- 2 Стандартное сообщение срочности
  - .1 Структура
  - .2 Пример
- 3 Стандартное сообщение безопасности
  - .1 Структура
  - .2 Пример

## **А2 ФРАЗЫ ДЛЯ ВНУТРИСУДОВОЙ СВЯЗИ (А)**

- А2/1 Стандартные команды на руль
- А2/2 Стандартные команды в машинное отделение
- А2/3 Лоцман на мостике
  - А2/3.1 Система двигательной установки
  - А2/3.2 Маневрирование
  - А2/3.3 Радиолокационная станция (РЛС)
  - А2/3.4 Осадка и надводный габарит
  - А2/3.5 Постановка на якорь, съёмка с якоря
    - .1 Постановка на якорь
    - .2 Съёмка с якоря
  - А2/3.6 Помощь буксира
  - А2/3.7 Постановка к месту стоянки и отход от места стоянки
    - .1 Фразы общего назначения
    - .2 Постановка к месту стоянки
    - .3 Отход от места стоянки

## **СТАНДАРТНЫЙ МОРСКОЙ РАЗГОВОРНИК ИМО – ЧАСТЬ В**

### **В *ФРАЗЫ ДЛЯ ВНУТРИСУДОВОЙ СВЯЗИ***

#### **В1 ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СУДНОМ**

- В1/1 Передача вахты
  - В1/1.1 Инструктаж по месту, движению и осадке
    - .1 Место
    - .2 Движение
    - .3 Осадка



- V1/1.2** Инструктаж по движению судов в районе
- V1/1.3** Инструктаж по состоянию навигационного оборудования
- V1/1.4** Инструктаж по радиосвязи
- V1/1.5** Инструктаж по метеорологическим условиям
- V1/1.6** Инструктаж по постоянным распоряжениям по вахте и организации вахты
- V1/1.7** Инструктаж по особым событиям, связанным с судовождением
- V1/1.8** Инструктаж по температурам, давлениям, замерам
- V1/1.9** Инструктаж по работе главного двигателя и вспомогательного оборудования
- V1/1.10** Инструктаж по перекачке топлива, балластной воды и т.д.
- V1/1.11** Инструктаж по неисправностям механизмов и ремонтным работам
- V1/1.12** Инструктаж по ведению записей
- V1/1.13** Сдача и прием вахты/управление судном

## **V1/2 Дифферент, крен и остойчивость**

## **V2 БЕЗОПАСНОСТЬ НА СУДНЕ**

### **V2/1 Действия общего характера**

- V2/1.1** Подача сигнала тревоги
- V2/1.2** Инструктаж экипажа и пассажиров
- V2/1.3** Проверка состояния путей эвакуации
- V2/1.4** Проверка состояния спасательных шлюпок/спасательных плотов
- V2/1.5** Распоряжение об эвакуации
- V2/1.6** Переключки
- V2/1.7** Распоряжение об оставлении судна
- V2/1.8** Действия в шлюпке

### **V2/2 Техника безопасности**

- V2/2.1** Указания
- V2/2.2** Практическая техника безопасности
- V2/2.3** Несчастные случаи на производстве

### **V2/3 Противопожарная защита и тушение пожара**

- V2/3.1** Противопожарная защита
  - .1 Проверка состояния оборудования
- V2/3.2** Борьба с пожаром и учения
  - .1 Сообщение о пожаре
  - .2 Сообщение о готовности к действиям
  - .3 Распоряжения по тушению пожара
  - .4 Отбой тревоги

### **V2/4 Борьба за живучесть**

- V2/4.1** Проверка состояния оборудования и учения

- В2/4.2** Действия по борьбе за живучесть
  - .1 Сообщение о затоплении
  - .2 Сообщение о готовности к действиям
  - .3 Распоряжения по борьбе за живучесть
  - .4 Отбой тревоги
  
- В2/5** Посадка на мель
- В2/5.1** Сообщение о посадке на мель и распоряжения о немедленных действиях
- В2/5.2** Сообщение о повреждениях
- В2/5.3** Распоряжения по снятию с мели
- В2/5.4** Проверка мореходности
  
- В2/6** Действия на судне по поиску и спасанию
- В2/6.1** Проверка состояния оборудования
- В2/6.2** Действия по спасению человека, упавшего за борт
- В2/6.3** Спасательная операция – сообщение о готовности оказать помощь
- В2/6.4** Ведение поиска
- В2/6.5** Действия по спасанию
- В2/6.6** Завершение поисково-спасательных операций
  
- В3** ГРУЗ И ОБРАБОТКА ГРУЗА
- В3/1** Обработка груза
- В3/1.1** Погрузка и выгрузка
  - .1 Грузовместимость и количество груза
  - .2 Портовое/судовое перегрузочное оборудование
  - .3 Подготовка к погрузке/выгрузке
  - .4 Эксплуатация перегрузочного оборудования и грузовых люков
  - .5 Обслуживание/ремонт перегрузочного оборудования
  - .6 Инструктаж по размещению и креплению грузов
- В3/1.2** Обработка опасных грузов
  - .1 Инструктаж о характере опасных грузов
  - .2 Указания по совместимости и размещению грузов
  - .3 Сообщения об инцидентах
  - .4 Действия в случае инцидента
- В3/1.3** Обработка жидких грузов, топлива и балласта – предотвращение загрязнения
  - .1 Подготовка мер по обеспечению безопасности
  - .2 Использование насосного оборудования
  - .3 Сообщение о разливе и зачистке
  - .4 Операции с балластом
  - .5 Зачистка танков

- V3/1.4** Подготовка к выходу в море
- V3/2** **Сохранность груза**
- V3/2.1** Эксплуатация судового оборудования для обеспечения сохранности груза
- V3/2.2** Меры по обеспечению сохранности груза
  - .1 Проведение проверок
  - .2 Описание повреждений груза
  - .3 Принятие мер
- V4** **ЗАБОТА О ПАССАЖИРАХ**
- V4/1** **Инструктаж и указания**
- V4/1.1** Поведение пассажиров на судне
  - .1 Общая информация о поведении пассажиров
  - .2 Инструктаж о запрещенных районах, палубах и помещениях
- V4/1.2** Инструктаж о правилах безопасности, предупредительных мерах и связи
  - .1 Учения
  - .2 Общесудовая тревога
  - .3 Предотвращение пожара/Сообщение о пожаре
  - .4 Объявления по системе громкой связи в случаях чрезвычайных ситуаций
  - .5 Человек за бортом
  - .6 Меры по защите детей
- V4/2** **Эвакуация и шлюпочные учения**
- V4/2.1** Назначение мест сбора/следование к местам сбора, описание путей эвакуации
- V4/2.2** Инструктаж о том, как одеться и что взять с собой на место сбора
- V4/2.3** Проведение переклички
- V4/2.4** Инструктаж по надеванию спасательных жилетов
- V4/2.5** Указания по посадке и поведению в спасательной шлюпке/на спасательном плоту
- V4/2.6** Принимаемые меры и действия в спасательных шлюпках/на спасательных плотках
- V4/3** **Помощь пассажирам в чрезвычайной ситуации**
- V4/3.1** Информация о существующей ситуации
- V4/3.2** Сопровождение беспомощных пассажиров

## **ВВЕДЕНИЕ**

### **1 Место СМР ИМО в морской практике**

Стандартный морской разговорник (СМР) ИМО составлен с целью:

- способствовать повышению безопасности судовождения и управления судном;
- стандартизировать язык, используемый для общения при плавании в море, на подходах к портам, на водных путях, в гаванях и на судах с многонациональными экипажами; и
- способствовать тому, чтобы морские учебные заведения отвечали изложенным выше целям.

Разговорник не преследует цель заменить Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 года или специальные местные правила, или рекомендации ИМО в отношении установления путей движения судов либо вступить с ними в противоречие; он также не заменяет Международный свод сигналов, и его применение на судах для внешней связи должно быть в строгом соответствии с относящимися к этому процедурами радиотелефонного обмена, изложенными в Регламенте радиосвязи МСЭ. Кроме того, СМР ИМО как совокупность отдельных фраз не должен рассматриваться в качестве какого-либо вида технического наставления, содержащего рабочие указания.

СМР ИМО отвечает пересмотренным требованиям конвенций ПДНВ 1978 года и СОЛАС 1974 года в отношении устного общения; более того, фразы охватывают соответствующие положения, касающиеся безопасности связи, изложенные в упомянутых конвенциях.

Использовать СМР ИМО следует как можно чаще, отдавая содержащимся в нем фразам предпочтение перед другими выражениями, сходными по смыслу; в качестве минимального требования пользователи должны как можно ближе придерживаться этих фраз в соответствующих ситуациях. Таким образом, предполагается, что фразы будут представлять собой приемлемый язык безопасности для устного обмена информацией на английском языке между представителями всех морских наций во многих и различных ситуациях, когда есть сомнение в точности понимания и перевода, что все чаще и чаще происходит в современных условиях в море.

Прилагаемый(ая) компакт-диск/кассета предназначен(а) для ознакомления пользователей с произношением фраз\*.

### **2 Структура СМР ИМО**

СМР ИМО подразделен на фразы для внешнего общения и фразы для общения на судне – в том, что касается его использования, и на часть А и часть В – в том, что касается его статуса в рамках пересмотренной Конвенции ПДНВ 1978 года.

Часть А охватывает фразы, используемые при внешнем общении, и ее можно, таким образом, рассматривать в качестве замены Стандартного морского словаря-разговорника 1985 года, который требуется использовать и понимать согласно таблице А-II/1 Кодекса ПДНВ 1995 года. В соответствии с требованиями правила 14 4) главы V пересмотренной Конвенции СОЛАС 1974 года в эту часть были добавлены необходимые фразы, касающиеся управления судном и безопасности мореплавания, которые должны использоваться для общения на судне, особенно когда на мостике находится лоцман. В части В обращается внимание на другие относящиеся к безопасности фразы, используемые на судне,

---

\* Компакт-диск/кассета не прилагаются к резолюциям 22-й сессии Ассамблеи.

которые в дополнение к части А могут также рассматриваться как полезные для обучения морскому английскому языку.

### 3 Место СМР ИМО в морском образовании и подготовке кадров

СМР ИМО не предназначен служить в качестве всеобъемлющей программы подготовки по морскому английскому языку, которая должна была бы охватывать более широкий круг языковых навыков в области словарного запаса, грамматики, разговорного общения и т. д. по сравнению с СМР ИМО. Однако часть А, в особенности, должна являться неотъемлемой частью любого учебного плана, разработанного для того, чтобы отвечать соответствующим требованиям пересмотренной Конвенции ПДНВ 1978 года. Кроме того, часть В предлагает богатый выбор ситуаций, которые охватываются фразами, подходящими для удовлетворения требованиям к общению в пересмотренной Конвенции ПДНВ 1978 года, которые, как подразумевается, должны выполняться мореплавателями.

СМР ИМО необходимо преподавать и изучать избирательно согласно конкретным потребностям пользователей, а не в полном объеме. Соответствующее обучение должно быть основано на морской практике и осуществляться с применением подходящих современных методов преподавания языков.

### 4 Основные особенности общения

СМР ИМО основан на базовом знании английского языка. Он был специально составлен в упрощенном варианте морского английского языка, чтобы сократить грамматическое, лексическое и идиоматическое разнообразие до приемлемого минимума; используя стандартные конструкции для сохранения функциональных аспектов фраз, т. е. для избежания неправильного понимания в устном общении по вопросам безопасности, преследуя, таким образом, цель отразить современное употребление морского английского языка на борту судов и при связи в направлении судно-берег/судно-судно.

Иными словами, во фразах, предлагаемых для использования при авариях и в других ситуациях, развивающихся в условиях существенного недостатка времени или психологического стресса, а также при навигационных предупреждениях, применяются языковые клише, в которых редко используются или часто опускаются служебные слова *the, a/an, is/are*, как это делается в практике мореплавания. Однако пользователи могут проявлять гибкость в этом отношении.

Дополнительные особенности общения могут быть суммированы следующим образом:

- избежание синонимов;
- избежание сокращенных форм;
- предоставление полных ответов на вопросы, требующие ответа "да/нет", и основных альтернативных ответов на вопросительные фразы;
- предоставление *одной* фразы для *одного* случая, и
- структурирование соответствующих фраз по принципу: *идентичное постоянное плюс переменное*.

### 5 Типографские условные знаки

- ( ) **скобки** указывают, что часть сообщения, заключенная в скобки, может быть добавлена, если нужно;
- / **косая черта** указывает на то, что выражения по обе ее стороны альтернативны;

- ... **многоточие** указывает, что должна быть внесена соответствующая информация;
- (курсивный шрифт) указывает тип запрашиваемой информации;
- ~ **тильды** предшествуют возможным словам или фразам, которые могут быть использованы после данной стандартной фразы или вместе с ней.

## ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### 1 Процедура

Когда необходимо указать, что будет использоваться СМР ИМО, может быть передано следующее сообщение:

"Please use IMO Standard Marine Communication Phrases."  
(*Пожалуйста, используйте Стандартный морской разговорник ИМО*)

"I will use IMO Standard Marine Communication Phrases."  
(*Я буду использовать Стандартный морской разговорник ИМО*)

### 2 Произнесение по буквам

#### 2.1 Произнесение букв

Когда необходимо произнести слово по буквам, нужно использовать только следующую фонетическую таблицу:

Буква	Кодовое слово	Произношение
A	<u>A</u> lfa	<u>А</u> лфа
B	<u>B</u> ravo	<u>Б</u> раво
C	<u>C</u> harlie	<u>Ч</u> арли
D	<u>D</u> elta	<u>Д</u> элта
E	<u>E</u> cho	<u>Э</u> ко
F	<u>F</u> oxtrot	<u>Ф</u> окстрот
G	<u>G</u> olf	<u>Г</u> олф
H	<u>H</u> otel	<u>Х</u> отэл
I	<u>I</u> ndia	<u>И</u> ндия
J	<u>J</u> uliet	<u>Д</u> жулиэт
K	<u>K</u> ilo	<u>К</u> ило
L	<u>L</u> ima	<u>Л</u> има
M	<u>M</u> ike	<u>М</u> айк
N	<u>N</u> ovember	<u>Н</u> овэмбэр
O	<u>O</u> scar	<u>О</u> ска
P	<u>P</u> ara	<u>П</u> апа
Q	<u>Q</u> uebec	<u>К</u> эбэк
R	<u>R</u> omeo	<u>Р</u> оумио
S	<u>S</u> ierra	<u>С</u> изра
T	<u>T</u> ango	<u>Т</u> анго

Буква	Кодовое слово	Произношение
U	<u>Uniform</u>	Юниформ или Униформ
V	<u>Victor</u>	Викта
W	<u>Whisky</u>	Уиски
X	<u>X-ray</u>	Эксерэй
Y	<u>Yankee</u>	Янки
Z	<u>Zulu</u>	Зулу

## 2.2 Произнесение цифр и чисел

Некоторые цифры и числа произносятся **иначе**, чем в общем английском языке:

Число	Написание	Произношение
0	zero	<u>ЗИРО</u>
1	one	УАН
2	two	ТУ
3	three	<u>ТРИ</u>
4	four	<u>ФОУР</u>
5	five	ФАЙВ
6	six	СИКС
7	seven	СЭВН
8	eight	ЭЙТ
9	nine	<u>НАЙНЭ</u>
1000	thousand	<u>ТАУЗАНД</u>

## 3 Слова-указатели характера сообщения

Для связи в направлении "берег-судно" и "судно-берег" или общей радиосвязи можно использовать следующие восемь слов-указателей (см. также "Применение слов-указателей", приведенное в части А1/6 "Стандартные фразы, употребляемые службами движения судов (СДС)"):

- i) Instruction (Указание)
- ii) Advice (Рекомендация)
- iii) Warning (Предупреждение)
- iv) Information (Информация)
- v) Question (Вопрос)
- vi) Answer (Ответ)
- vii) Request (Запрос)
- viii) Intention (Намерение)

## 4 Ответы

4.1 Если на вопрос дается утвердительный ответ, следует говорить:

"Yes, ...", – и далее соответствующую фразу полностью.

- 4.2 Если на вопрос дается отрицательный ответ, следует говорить:  
 "No, ...", – и далее соответствующую фразу полностью.
- 4.3 Если запрашиваемую информацию невозможно предоставить немедленно, следует говорить:  
 "Stand by" (*Ждите*), – затем следует промежуток времени, в течение которого информация будет получена.
- 4.4 Если запрашиваемую информацию предоставить невозможно, следует говорить:  
 "No information" (*Нет информации*).
- 4.5 Если получены INSTRUCTION (*указание*) (например, от станции СДС, военного корабля или другого должным образом уполномоченного персонала) или ADVICE (*рекомендация*), в случае утвердительного ответа говорят:  
 "I will/can ..." (*Я буду/могу ...*), – и далее повторяют указание или рекомендацию полностью;  
 а в случае отрицательного ответа говорят:  
 "I will not/cannot ..." (*Я не буду/не могу ...*), – и далее повторяют указание или рекомендацию полностью.

*Пример :* "ADVICE. Do not overtake the vessel North of you."  
 (*РЕКОМЕНДАЦИЯ. Не обгоняйте судно, идущее севернее вас*)

*Ответ :* "I will not overtake the vessel North of me."  
 (*Я не буду обгонять судно, идущее севернее меня*)

- 4.6 Ответы на распоряжения и вопросы особой важности, как для внешней, так и для внутрисудовой связи, даются так, как сформулированы соответствующие фразы.

## 5 Сигналы бедствия, срочности и безопасности

- 5.1 *MAYDAY (МЭДЭ)* должен использоваться при передаче сообщения бедствия
- 5.2 *PAN – PAN (ПАН-ПАН)* должен использоваться при передаче сообщения срочности
- 5.3 *SÉCURITÉ (СЕКЮРИТЭ)* должен использоваться при передаче сообщения безопасности

## 6 Стандартные фразы организационного характера

- 6.1 "How do you read (me)?" (*Как слышите (меня)?*)

- 6.1.1 "I read you ..." (*Слышу вас ...*)

bad/one" с силой сигнала один балл (т. е. едва различимо)  
 (*плохо/на единицу*)

poor/two" с силой сигнала два балла (т. е. слабо)  
 (*неудовлетворительно/  
 на двойку*)



fair/three" (удовлетворительно/ на тройку)	с силой сигнала три балла	(т. е. посредственно)
good/four" (хорошо/на четверку)	с силой сигнала четыре балла	(т. е. хорошо)
excellent/five" (отлично/на пятерку)	с силой сигнала пять баллов	(т. е. очень хорошо)

**6.2** Когда рекомендуется оставаться на канале ОВЧ/частоте, говорят:

"Stand by on VHF Channel .... / frequency ... .".  
(Слушайте на канале ... ОВЧ/частоте ...)

**6.2.1** Если принимается рекомендация оставаться на указанном канале ОВЧ/частоте, говорят:

"Standing by on VHF Channel .... / frequency ... .".  
(Я слушаю на канале ... ОВЧ/частоте ...)

**6.3** Когда рекомендуют перейти на другой канал ОВЧ/частоту, говорят:

"Advise (you) change to VHF Channel ... / frequency ... .".  
(Рекомендую (вам) перейти на канал ... ОВЧ/частоту ...)

"Advise (you) try VHF Channel ... / frequency ... .".  
(Рекомендую (вам) попытаться использовать канал ... ОВЧ/частоту ...)

**6.3.1** Если принимается рекомендация перейти на другой канал ОВЧ/частоту, говорят:

"Changing to VHF Channel ... / frequency ... .".  
(Перехожу на канал ... ОВЧ/частоту ...)

## 7 Поправки

Если в сообщении допущена ошибка, говорят:

"Mistake ..." (Ошибка ...), – затем следует слово:  
"Correction ..." (Поправка ...), и передают исправленную часть сообщения.

*Пример:* "My present speed is 14 knots - mistake.  
Correction, my present speed is 12, one-two, knots."

(На данный момент моя скорость 14 узлов – ошибка.  
Поправка: на данный момент моя скорость 12, один два, узлов)

## 8 Готовность

"I am/I am not ready to receive your message."  
(Я готов / Я не готов принять ваше сообщение)

## 9 Повторение

- 9.1 Если какая-то часть сообщения считается достаточно важной, то для гарантии ее понимания говорят:

"Repeat ..." (*Повторяю ...*), – затем следует соответствующая часть сообщения.

*Пример:* "My draft is 12.6 repeat one-two decimal 6 metres."  
(*Моя осадка 12.6. Повторяю: один два запятая шесть метра*)

"Do not overtake - repeat - do not overtake."  
(*Не обгоняйте. Повторяю: не обгоняйте*)

- 9.2 Если сообщение не расслышано надлежащим образом, говорят:

"Say again (please)."  
(*Повторите еще раз (пожалуйста)*)

## 10 Числа

Числа должны произноситься отдельно по цифрам:

"One-five-zero" (*Один-пять-ноль*) – 150.

"Two decimal five" или "Two point five" (*Два запятая пять*) – 2,5.

*Примечание.* Внимание! Когда задается угол перекладки руля, т. е. когда даются команды на руль, говорят:

"Fifteen" (*Пятнадцать*) – 15, или

"Twenty" (*Двадцать*) – 20, и т. д.

## 11 Местоположение

- 11.1 Широту и долготу в сообщении необходимо выражать в градусах и минутах (и в десятых долях минуты, если необходимо) к северу или югу от экватора и к востоку или западу от Гринвича.

*Пример:* "WARNING. Dangerous wreck in position 15 degrees 34 minutes North  
061 degrees 29 minutes West."  
(*ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Опасное затонувшее судно в точке 15 градусов  
34 минуты северной 061 градус 29 минут западной*)

- 11.2 Если местоположение указывается относительно ориентира, то этот ориентир должен быть хорошо заметным объектом, нанесенным на карту. Пеленг должен быть в круговой системе (0°-360°) и отсчитываться от направления на истинный север, а также указывать направление ОТ ориентира.

*Пример:* "Your position bearing 137 degrees from Big Head lighthouse distance  
2.5 nautical miles."  
(*Вы находитесь в 2,5 морских мили по пеленгу 137 градусов от маяка Биг-Хэд*)

## 12 Пеленги

Пеленг ориентира или соответствующего судна должен быть в круговой системе (0°-360°) и отсчитываться от направления на север (истинный север, если не оговорено иначе), исключая курсовые углы.

Пеленги могут быть как ОТ ориентира, так и ОТ судна.

*Пример:* "Pilot boat is bearing 215 degrees from you."  
(*Лоцманский катер находится по пеленгу 215 градусов от вас*)

*Примечание.* Суда, сообщающие свое местоположение, всегда должны указывать свой пеленг, отсчитанный по направлению ОТ ориентира, как предусмотрено в пункте 11.2 настоящего раздела.

### 12.1 Курсовые углы

Курсовые углы могут выражаться в градусах относительно курса судна. Чаще всего они отсчитываются на левый или правый борт.

*Пример:* "Buoy 030 degrees on your port bow."  
(*Буй находится на вашем курсовом угле левого борта 030 градусов*)  
(*Радиокурсовые углы, как правило, отсчитываются в круговой системе (0°-360°).*)

## 13 Курсы

Курсы всегда отсчитываются в круговой системе (0°-360°) от направления на север (истинный север, если не оговорено иначе). При этом может уточняться, указывается ли курс НА ориентир или ОТ ориентира.

## 14 Расстояния

Должны выражаться в морских милях или кабельтовых (десятых долях мили), единица измерения должна всегда указываться.

## 15 Скорость

Скорость должна выражаться в узлах:

15.1 отсутствие дополнительных сведений означает, что скорость дается относительно воды; или

15.2 указание "ground speed" означает, что скорость дается относительно грунта.

## 16 Время

Время должно выражаться в 24-часовом счете UTC; если в портах или гаванях будет использоваться местное время, это должно быть четко указано.

## 17 Географические названия

Используемые названия мест должны быть такими, как они указаны на действующих картах или в лоциях. Если названия непонятны, необходимо указывать широту и долготу.

## 18 Слова, допускающие двоякое толкование

Некоторые слова в английском языке имеют значение в зависимости от контекста, в котором они употребляются. Часто значение понимается неправильно, особенно при связи с СДС, что приводило к авариям. Такими словами являются:

**18.1** Слова, выражающие условное наклонение: "may", "might", "should" и "could".

**May**

Не говорите: "May I enter the fairway ?"  
(*Можно мне войти на фарватер?*)

Говорите: "QUESTION. Do I have permission to enter the fairway ?"  
(*ВОПРОС. Мне разрешается войти на фарватер?*)

Не говорите: "You may enter the fairway."  
(*Вам можно войти на фарватер*)

Говорите: "ANSWER. You have permission to enter the fairway."  
(*ОТВЕТ. Вам разрешается войти на фарватер*)

**Might**

Не говорите: "I might enter the fairway."  
(*Может быть, я войду на фарватер*)

Говорите: "INTENTION. I will enter the fairway."  
(*НАМЕРЕНИЕ. Я войду на фарватер*)

**Should**

Не говорите: "You should anchor in anchorage B 3."  
(*Вам нужно было бы становиться на якорь на якорной стоянке В 3*)

Говорите: "ADVICE. Anchor in anchorage B 3."  
(*РЕКОМЕНДАЦИЯ. Становитесь на якорь на якорной стоянке В 3*)

**Could**

Не говорите: "You could be running into danger."  
(*Вы возможно идете к опасности*)

Говорите: "WARNING. You are running into danger."  
(*ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Вы идете к опасности*)

**18.2** Слово "can" (*мочь, быть в состоянии*)

Слово "can" выражает возможность или способность сделать что-либо. Ситуации, приведенные в СМР ИМО, в которых используются фразы со словом "can", четко указывают, идет ли речь о возможности. Однако в контексте, допускающем двойное толкование, говорите, например:

"QUESTION. Do I have permission to use the shallow draught fairway at this time?"  
(*ВОПРОС. Разрешается ли мне использовать сейчас мелководный фарватер?*)

Не говорите: "Can I use the shallow draft fairway at this time ?"  
(*Могу ли я использовать сейчас мелководный фарватер?*), если запрашиваете разрешение)  
(То же применимо к слову "may").

*Примечание. Во всех случаях должны соблюдаться процедуры радиотелефонного обмена, изложенные в Регламенте радиосвязи МСЭ.*

## ГЛОССАРИЙ

ГЛОССАРИЙ включает ограниченное количество технических терминов, которые не встречаются в тексте СМР ИМО, но могут быть полезны, когда нужно изменить содержание конкретной стандартной фразы.

### 1 Общие термины

<i>Abandon vessel (to)</i> Оставлять судно	Эвакуировать членов экипажа и пассажиров с судна после того, как судно потерпело бедствие
<i>Accommodation ladder</i> Забортный трап	Трап, прикрепленный к площадке у борта судна, с плоскими ступенями и поручнями, позволяющий людям осуществлять посадку с воды или с берега либо высадку
<i>Adrift</i> В дрейфе	Неконтролируемое движение в море под влиянием течения, прилива или ветра
<i>Air draught</i> Надводный габарит	Высота самой верхней точки судна над ватерлинией
<i>Assembly station</i> Место сбора	Место на палубе, в столовой и т. д., где экипаж и пассажиры должны собираться в соответствии с расписанием по тревоге после подачи соответствующего сигнала тревоги или объявления
<i>Backing (of wind)</i> Ветер, меняющийся против часовой стрелки	Изменение направления ветра против часовой стрелки, например с севера на запад (в противоположность изменению направления по часовой стрелке)
<i>Beach (to)</i> Выбрасываться на мель	Посадить судно на мель для предотвращения его погружения на глубокой воде
<i>Berth</i> 1. Безопасная акватория 2. Место стоянки	1. Свободное морское пространство, которое необходимо иметь вокруг судна, скалы, платформы и т. п. в целях безопасности 2. Место, назначенное судну, стоящему на якорю или ошвартованному к причалу и т.п.
<i>Blast</i> Гудок	Сигнал свистком, подаваемый судном
<i>Blind sector</i> Теневой сектор	Участок, который не просматривается судовой радиолокационной станцией, потому что он закрыт частями надстройки, мачтами и т. п.
<i>Boarding arrangements</i> Устройства для посадки/высадки	Любое оборудование, такое как лоцманский трап, заборный трап, подъемник и т. п., необходимые для безопасной передачи лоцмана
<i>Boarding speed</i> Скорость посадки/высадки	Скорость судна, согласованная со скоростью лоцманского катера, при которой лоцман может безопасно подняться на судно/высадиться с судна

<i>Bob-cat</i> "Бобкэт", мини-бульдозер	Гусеничный мини-трактор с толкающим ножом, используемый для тщательного распределения сыпучих грузов в грузовых трюмах навалочных судов
<i>Briefing</i> Инструктаж	Краткая объяснительная информация для членов экипажа и/или пассажиров
<i>Cable</i> 1. Якорь-цепь 2. Канат 3. Кабельтов	1. Цепь, соединяющая судно с якорем(ми) 2. Стальной трос или канат, в первую очередь используемый для швартовки судна 3. Единица измерения, равная ста морским саженьям или одной десятой части морской мили
<i>Capsize (to)</i> Опрокинуться	Перевернуться
<i>Cardinal buoy</i> Кардинальный буй	Навигационный знак, например буй, указывающий сторону света – север, восток, юг или запад, т. е. главные румбы от неподвижной точки, такой как затонувшее судно, мелководье, банки и т. д.
<i>Cardinal points</i> Главные румбы	Четыре главных румба компаса: север, восток, юг и запад
<i>Casualty</i> Погибший	Здесь: гибель человека в результате несчастного случая или бедствия на море
<i>Check (to)</i> 1. Проверить 2. Задержать (цепь)	1. Убедиться в том, что оборудование и снабжение и т. п. находится в надлежащем состоянии или что все исправно и безопасно 2. Регулировать движение якорной цепи, каната или стального троса, когда они вытравливаются слишком быстро
<i>Close-coupled towing</i> Буксировка вплотную к корме ("за усы")	Метод буксировки судов через полярные льды ледокольным буксиром, имеющим специальный вырез в корме для приема и удерживания носа буксируемого судна
<i>Close up (to)</i> Сближаться	Сокращать расстояние до впереди идущего судна путем увеличения скорости собственного судна
<i>Compatibility (of goods)</i> Совместимость (грузов)	Указывает на возможность безопасного размещения разных грузов совместно в одном грузовом помещении
<i>Convoy</i> Караван	Группа судов, следующих совместно, например по каналу или во льдах
<i>Course</i> Курс	Намеченное направление движения судна относительно воды
<i>Course made good</i> Путь	Фактический курс судна относительно грунта с учетом влияния течений, приливных течений и сноса, вызванного ветром и состоянием моря

<i>COW</i> Мойка сырой нефтью	Мойка танков сырой нефтью: способ очистки танков, при котором их моют грузом сырой нефти в процессе выгрузки
<i>CPA/TCPA</i> Дистанция кратчайшего сближения/Время кратчайшего сближения	Предел, определяемый наблюдателем, для того чтобы дать предупреждение, когда сопровождаемая цель или цели приблизятся к этому пределу
<i>Crash-stop</i> Экстренная остановка	Экстренное реверсирование главного(ых) двигателя(ей) для предупреждения столкновения
<i>Damage control team</i> Аварийная партия	Группа членов экипажа, подготовленная для борьбы с затоплением на судне
<i>Datum</i> 1. Исходная точка 2. Нуль глубин	1. Наиболее вероятное местоположение объекта поиска в данный момент времени 2. Условная плоскость, к которой приведены все глубины, показанные на картах
<i>Derelict</i> Покинутое судно	Судно, еще находящееся на плаву, оставленное в море
<i>Destination</i> Место назначения	Порт, в который направляется судно
<i>Disabled</i> Неспособный продолжать движение	Судно в поврежденном или неисправном состоянии в такой степени, что оно неспособно продолжить свой рейс
<i>Disembark (to)</i> Высаживаться	Уходить с судна
<i>Distress alert (GMDSS)</i> Оповещение о бедствии (в ГМССБ)	Радиосигнал с терпящего бедствие судна, автоматически направляемый в МСКЦ и указывающий местоположение, идентификацию, курс и скорость судна, а также характер бедствия
<i>Distress/Urgency traffic</i> Обмен в случае бедствия/срочности	Здесь: устный обмен информацией по радио с судна на берег и/или с судна на судно/воздушное судно о бедствии/срочности, как определено в соответствующих правилах Регламента радиосвязи МСЭ
<i>Draught (or draft)</i> Осадка	Глубина погружения корпуса судна, находящегося на плаву
<i>Dragging (of anchor)</i> Сползание (якоря)	Вынужденное перемещение якоря по дну, поскольку он потерял сцепление с грунтом и более не удерживает судно
<i>Dredging (of anchor)</i> Протаскивание (якоря)	Контролируемое перемещение якоря по дну для обеспечения управляемости судна
<i>Drifting</i> Дрейфующий	Перемещающийся под влиянием ветра, прилива или течения

<i>Drop back (to)</i> Отставать	Увеличивать расстояние до впереди идущего судна путем уменьшения собственной скорости
<i>DSC</i> ЦИВ	Цифровой избирательный вызов (в системе ГМССБ)
<i>Embark (to)</i> Совершать посадку на судно	Подниматься на борт судна
<i>EPIRB</i> АРБ	Аварийный радиобуй-указатель местоположения
<i>Escape route</i> Путь эвакуации	Четко обозначенный путь на судне, по которому необходимо следовать в случае аварии
<i>Escort</i> Сопровождение	Сопровождение судна, например ледокол, буксир и т. п., которое может понадобиться при необходимости
<i>ETA</i>	Расчетное время прибытия
<i>ETD</i>	Расчетное время отхода
<i>Fathom</i> Морская сажень	Единица длины, равная 6 футам
<i>Fire patrol</i> Пожарный дозор	Обход судна, проводимый через определенные промежутки времени вахтенным членом экипажа, с тем чтобы возгорание на судне могло быть немедленно обнаружено; такой обход должен в обязательном порядке проводиться на судах, перевозящих более 36 пассажиров
<i>Flooding</i> Затопление	Неконтролируемое значительное поступление забортной воды внутрь судна
<i>Fire monitor</i> Пожарный монитор	Стационарный пенный/порошковый/водяной ствол, выбрасывающий огнетушащие вещества на палубу танков, трубопроводы и т. п.
<i>Foul (of anchor)</i> Якорь нечист	Якорь запутался в собственной цепи или зацепился за какое-то препятствие
<i>Foul (of propeller)</i> Винт нечист	Канат, стальной трос, сеть и т. п. намотались на винт
<i>Full speed</i> Полный ход	Наибольшая возможная скорость судна
<i>Fumes</i> Пары	Часто вредные газы, образуемые при пожаре, химическими веществами, топливом и т. п.
<i>General emergency alarm</i> Сигнал общесудовой тревоги	Звуковой сигнал, состоящий из семи коротких гудков и одного продолжительного гудка, подаваемый судовой трансляционной системой



<i>Give way</i> Уступать дорогу	Уступить дорогу другому судну
<i>GMDSS</i> ГМССБ	Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности
<i>(D) GPS</i>	(Дифференциальная) Глобальная (спутниковая) система определения местоположения
<i>Half cardinal points</i> Четвертные румбы	Четыре румба, лежащие между главными румбами компаса: северо-восток, юго-восток, юго-запад и северо-запад
<i>Hampered vessel</i> Судно, ограниченное в возможности маневрировать	Судно, которое по характеру выполняемой работы ограничено в возможности маневрировать
<i>Hatchrails</i> Леерное ограждение	Поддерживаемые стойками канаты вокруг открытого люка с целью предотвратить падение людей в трюм
<i>Heading</i> Курс (мгновенный)	Горизонтальное направление носовой части судна в данный момент, измеряемое в градусах по часовой стрелке от направления на север
<i>Hoist</i> Подъемник	Здесь: трос, используемый вертолетами для подъема или спуска людей при проведении операций по подъему/спуску
<i>Icing</i> Обледенение	Покрытие льдом объекта, например мачты или надстройки судна
<i>IMO Class</i> Класс ИМО	Группа опасных или вредных грузов, вредных веществ или загрязнителей моря, перевозимых морем согласно классификации Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)
<i>Inert (to)</i> Инертизировать	Снижать содержание кислорода в танке с помощью инертного газа для избежания взрывоопасной атмосферы
<i>Initial course</i> Начальный курс	Курс судна, указанный координатором на месте проведения операции или другим уполномоченным лицом, которым необходимо начать поиск
<i>Inoperative</i> Недействующий	Нефункционирующий
<i>Jettison (to) (of cargo)</i> Выбрасывать (груз) за борт	Выбрасывать грузы за борт для облегчения судна или для улучшения его остойчивости при чрезвычайных обстоятельствах
<i>Launch (to)</i> Спускать на воду	Опускать, например, шлюпку на воду
<i>Leaking</i> Протечка	Вытекание жидкостей, таких как вода, нефть, и т.п. из трубопроводов, котлов, цистерн и т.п., или небольшое поступление заборной воды внутрь судна вследствие повреждения корпуса

<i>Leeward</i> Подветренный	На защищенном (от ветра) борту судна или в этом направлении; в противоположность наветренному направлению
<i>Leeway</i> Ветровой снос	Боковой снос судна в подветренном направлении относительно желаемого курса
<i>Let go (to)</i> Отдавать	Отпустить, травить или отдавать (о якорях, швартовах и т. п.)
<i>Lifeboat station</i> Место сбора у спасательных шлюпок	Место, предписанное экипажу и пассажирам для сбора перед тем, как они получают приказ приступить к посадке в спасательные шлюпки
<i>List</i> Крен	Здесь: наклон судна на левый или правый борт
<i>Located</i> Обнаружен	В навигационных предупреждениях: место объекта подтверждено
<i>Make water (to)</i> Иметь течь	Забортная вода поступает внутрь судна вследствие повреждения корпуса или заливания водой не закрытых надлежащим образом люков
<i>MMSI</i>	Опознавательный номер морской подвижной службы
<i>Moor (to)</i> Швартовать	Крепить судно в определенном месте с помощью стальных тросов или канатов, заведенных на берег, на якоря или швартовные буи, либо путем постановки на два якоря
<i>MRCC</i> МСКЦ	Морской спасательно-координационный центр: береговые власти, ответственные за эффективную организацию морской поисково-спасательной службы и координацию поисково-спасательных операций в районе поиска и спасания
<i>Muster (to)</i> Объявлять сбор	Собирать членов экипажа, пассажиров или тех и других вместе в специально отведенном месте с целью проверки
<i>Muster list</i> Расписание по тревогам	Список экипажа, пассажиров и других лиц на борту судна и их функций при бедствии или во время учения
<i>Not under command (NUC)</i> Лишенное возможности управляться	Судно, которое, в силу исключительных обстоятельств, неспособно маневрировать так, как это требуется согласно МППСС
<i>Obstruction</i> Препятствие	Объект, такой как затонувшее судно, сеть и т. п., загромождающий фарватер, путь и т. п.
<i>Off air</i> Не действует	Когда передачи радиостанции и т. п. прерваны, отключены или временно прекращены
<i>Off station (of buoys)</i> Не на штатном месте (о буйах)	Буи отсутствуют в месте, где они показаны на карте

<i>Oil clearance</i> Очистка от нефти	Операция по удалению нефти с поверхности воды
<i>Operational</i> Исправный	Готовый к немедленному использованию
<i>Ordnance exercise</i> Учебные стрельбы	Военно-морские стрельбы
<i>OSC</i>	Координатор на месте проведения операции: лицо, назначенное для координации поисково-спасательных операций в конкретной зоне
<i>Overflow</i> Перелив	Утечка нефти или жидкости из танка из-за ее избытка в результате перелива при погрузке, температурного расширения, изменения крена судна или качки судна
<i>Polluter</i> Источник загрязнения	Судно, выбрасывающее вредные вещества в атмосферу или разливающее нефть в море
<i>Preventers</i> Предохранительные тросы	Канаты или стальные тросы, прикрепленные к грузовым стрелам с целью предотвратить их раскачивание во время перегрузочных операций
<i>Proceed (to)</i> Следовать	Отплыть или взять курс на определенное место или продолжать рейс
<i>PA-system</i> Система громкой связи	Громкоговорители в каютах, столовых и т. п., а также на палубах, с помощью которых может передаваться важная информация с центрального пункта, в основном с мостика
<i>Recover (to)</i> Поднимать из воды	Здесь: подбирать лиц, потерпевших кораблекрушение
<i>Refloat (to)</i> Снимать с мели	Снимать судно с мели; вновь обеспечивать его плавучесть
<i>Rendezvous</i> Встреча	Обычно назначаемая по радио встреча судов в определенном районе или месте
<i>Reported</i> Сообщено	В навигационных предупреждениях: место объекта не подтверждено
<i>Restricted area</i> Район ограниченного доступа	Палуба, помещение, район и т. п. на судне, куда, по соображениям безопасности, доступ имеют только члены экипажа, имеющие разрешение
<i>Resume (to)</i> Продолжить	Здесь: возобновить рейс, оказание услуг или поиск
<i>Retreat signal</i> Сигнал отхода	Звуковой, визуальный или другой подаваемый команде сигнал для возвращения на свои места

<i>Rig move</i> Перемещение буровой вышки	Перемещение нефтяной вышки, буровой платформы и т. п. с одного места на другое
<i>Roll call</i> Переключка	Процедура проверки наличия пассажиров и членов экипажа, например, на местах сбора, когда зачитываются вслух их имена по списку
<i>Safe speed</i> Безопасная скорость	Скорость судна, при которой обеспечивается достаточное время для выполнения эффективных действий, в преобладающих условиях и обстоятельствах, для предупреждения столкновения и остановки судна в пределах соответствующего расстояния
<i>SWL</i> Допустимая рабочая нагрузка	Максимальная рабочая нагрузка подъемного оборудования, которая не должна превышать
<i>Safe working pressure</i> Допустимое рабочее давление	Максимальное допустимое давление в грузовых шлангах
<i>SAR</i> САР	Поиск и спасание
<i>SART</i> САРТ	Транспондер, используемый при поиске и спасании
<i>Scene</i> Место	Район или место, где произошло событие, например несчастный случай
<i>Search pattern</i> Схема поиска	Схема, в соответствии с которой суда и/или летательные аппараты проводят координированный поиск (ИМОСАР предлагает семь схем поиска)
<i>Search speed</i> Скорость поиска	Скорость ведущих поиск судов, определяемая координатором на месте проведения операции
<i>Seamark</i> Навигационный знак (морской)	Средство навигационного ограждения, установленное для того, чтобы служить в качестве бакена или предостерегательного знака
<i>Segregation (of goods)</i> Разделение (грузов)	Разделение грузов, которые по разным причинам не должны размещаться вместе
<i>Shackle</i> 1. Смычка 2. Серьга	1. Часть якорной цепи длиной 15 морских сажений 2. U-образной формы соединительная скоба, закрываемая болтом
<i>Shifting cargo</i> Смещение груза	Поперечное смещение груза, особенно навалочного, вызванное бортовой качкой или большим креном
<i>Slings</i> Стропы	Канаты, сетки и любые другие средства для обработки генеральных грузов

<i>Speed of advance</i> Скорость продвижения	Скорость, с которой перемещается центр шторма
<i>Spill</i> Разлив	Случайная утечка нефти и т. п. с судна, из контейнера и т. п. в море
<i>Spill control gear</i> Оборудование для борьбы с разливами	Оборудование для борьбы со случайными разливами нефти или химических продуктов
<i>Elongated spreader</i> Удлиненная распорка	Здесь: удлиненная балясина лоцманского трапа, предотвращающая его скручивание
<i>Stand by (to)</i> Приготовить(ся)	Быть готовым или подготовленным к выполнению приказа; иметься в наличии
<i>Stand clear (to)</i> Отойти на безопасное расстояние	Здесь: держать шлюпку на расстоянии от судна
<i>Standing orders</i> Постоянные распоряжения по вахте	Подлежащие обязательному выполнению распоряжения капитана вахтенным помощникам
<i>Stand on (to)</i>	Сохранять прежний курс и скорость
<i>Station</i> Пост	Определенное место или обязанности, предписанные каждому человеку на судне
<i>Stripping</i> Зачистка	Окончательная откачка остатков из танка
<i>Survivor</i> Оставшийся в живых	Человек, который выживает, несмотря на пребывание в исключительно опасной ситуации, например пережил кораблекрушение
<i>Take off (to)</i> Взлетать	Вертолет поднимается с палубы судна
<i>Target</i> Цель	Эхо-сигнал, создаваемый, например, судном на экране радиолокатора
<i>Tension winch</i> Натяжная лебедка	Лебедка, которая обеспечивает натяжение швартовных тросов
<i>TEU</i> TEU	Единица измерения контейнеровместимости, эквивалентная 20 футам (размер стандартного контейнера)
<i>Track</i> Траектория движения	Путь, по которому следуют или по которому надлежит следовать от одной путевой точки до другой
<i>Transit</i> Проход	Здесь: проход судна через канал, фарватер и т. п.

<i>Transit speed</i> Скорость прохода	Скорость судна, требуемая для прохода через канал, фарватер и т. п.
<i>Transshipment (of cargo)</i> Перекачка (груза)	Здесь: передача груза с одного судна на другое за пределами порта
<i>Under way</i> На ходу	Судно, которое не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу или не стоит на мели
<i>Union purchase</i> Объединенное механическое приспособление для поднятия и перемещения грузов	Метод перегрузки груза с помощью объединения двух грузовых стрел, одна из которых закреплена над люком, а другая – над бортом судна
<i>Unlit</i> Не горит	Когда огни буя или маяка не действуют
<i>UTC</i>	Всемирное координированное время
<i>Variable (of winds)</i> Переменный (о ветре)	Ветер, постоянно меняющий скорость и направление
<i>Veering (of winds)</i> Ветер, меняющийся по часовой стрелке	Изменение направления ветра по часовой стрелке; в противоположность изменению против часовой стрелки
<i>Veer out (to) (of anchors)</i> Травить (о якорной цепи)	Вытравить значительную часть якорной цепи
<i>Vessel constrained by her draught</i> Судно, стесненное своей осадкой	Судно, которое из-за соотношения между своей осадкой и имеющимися глубинами и шириной судоходных вод существенно ограничено в возможности отклониться от курса, которым оно следует
<i>VHF</i> ОВЧ	Очень высокая частота (30 - 300 МГц)
<i>Walk out (to) (of anchors)</i> Изготовить (якорь) к отдаче	Реверсировать работу брашпиля для приспускания якоря, с тем чтобы он вышел из клюза и был готов к отдаче
<i>Walk back (to)</i> Ослабить (якорь)	Реверсировать работу брашпиля, с тем чтобы ослабить натяжение (якорной) цепи
<i>Waypoint</i> Путевая точка	Точка, которую судно должно пройти или в которой оно должно изменить курс в соответствии с планом рейса
<i>Windward</i> Наветренный	Общее направление, откуда дует ветер, противоположное подветренному
<i>Wreck</i> Затонувшее судно	Судно, которое было разрушено или затонуло, или оставлено в море

## 2 Специальные термины СДС

<i>Fairway</i> Фарватер	Судоходная часть водного пути
<i>Fairway speed</i> Скорость на фарватере	Обязательная скорость на фарватере
<i>ITZ</i> <i>Inshore Traffic Zone</i> (of a TSS) Зона прибрежного плавания (СРД)	Мера по установлению путей движения в определенном районе, расположенном между прибрежной границей системы разделения движения и прилегающим берегом
<i>Manoeuvring speed</i> Маневренная скорость	Пониженная скорость судна в обстоятельствах, когда может потребоваться быстрая смена режима работы двигателей
<i>Receiving point</i> Приемная точка	Ориентир или место, у которого судно подпадает под действие обязательных правил входа, прохода или сопровождения
<i>Reference line</i> Осевая линия	Линия, отображаемая на экранах радиолокатора в центрах СДС и/или на электронных морских картах, разделяющая фарватер для входящих и выходящих судов таким образом, чтобы они могли безопасно разойтись
<i>Reporting point</i> Контрольная точка	Ориентир или место, у которого судно обязано направить сообщение местной станции СДС для установления своего местоположения
<i>Separation zone/line</i> Зона/линия разделения движения	Зона или линия, разделяющая полосы движения, в которых суда следуют в противоположных или почти противоположных направлениях; либо отделяющая полосу движения от прилегающего района моря; либо отделяющая полосы движения, предназначенные для отдельных типов судов, следующих в том же направлении
<i>Traffic clearance</i> Разрешение на движение	Разрешение, которое СДС дает судну, на следование с соблюдением указанных условий
<i>Traffic lane</i> Полоса движения	Район с определенными границами, в пределах которого установлено одностороннее движение
<i>TSS</i> Система разделения Движения (СРД)	Мера по установлению путей движения, направленная на разделение встречных потоков движения судов путем соответствующих средств и установления полос движения
<i>VTS</i> СДС (Службы движения судов)	Службы, установленные с целью повысить безопасность и эффективность движения судов и защитить окружающую среду
<i>VTS area</i> Район СДС	Район, контролируемый центром СДС или постом СДС

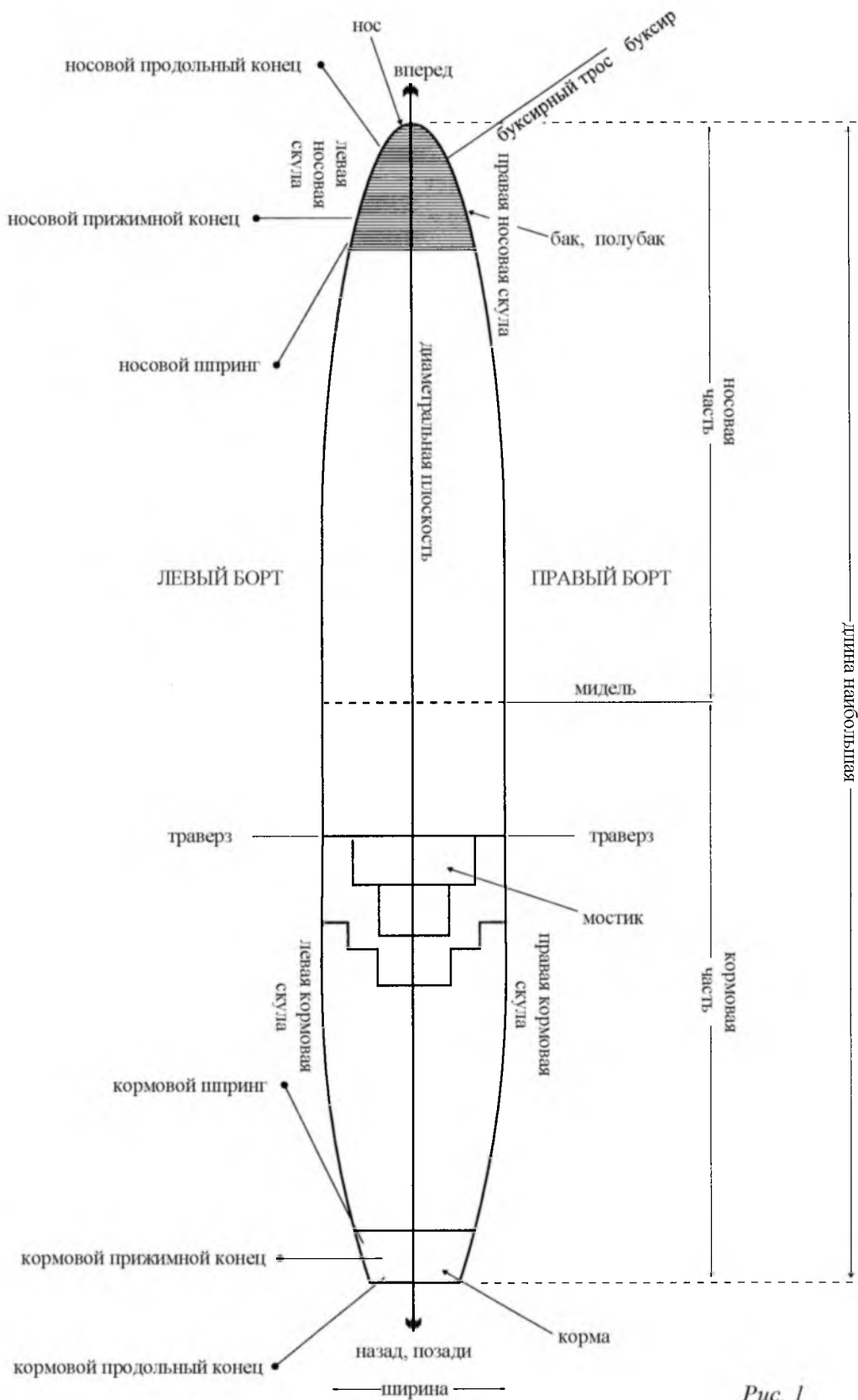


Рис. 1



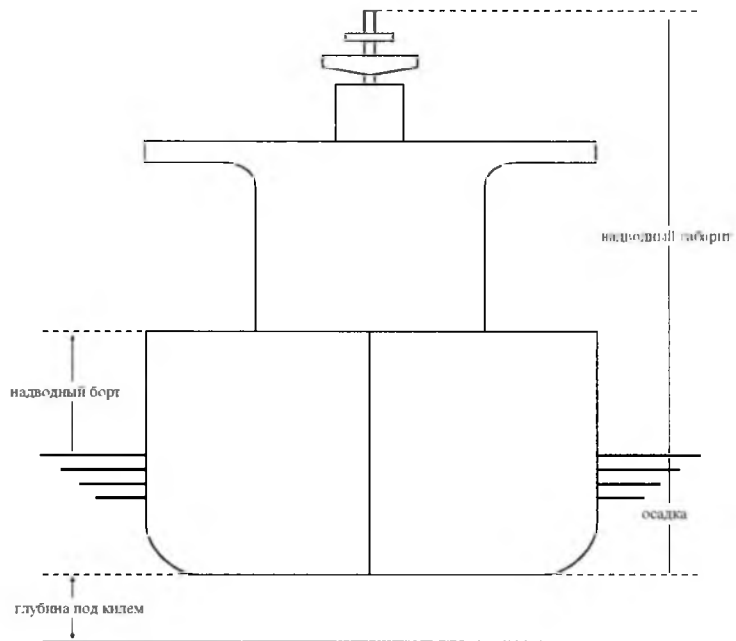


Рис. 2

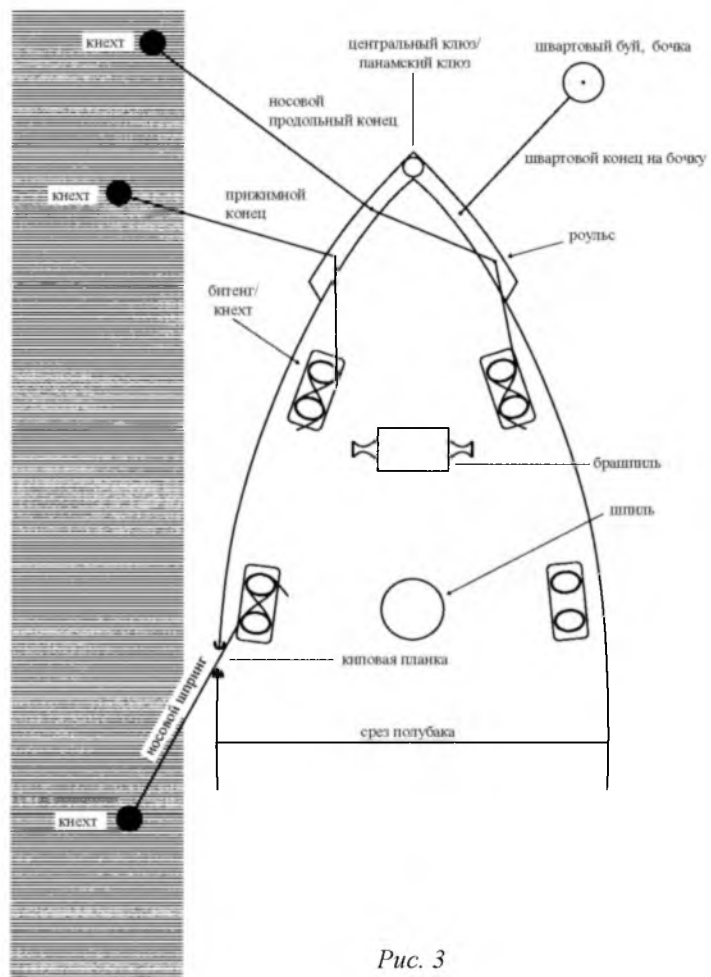


Рис. 3

	<b>IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES PART A</b>	<b>СТАНДАРТНЫЙ МОРСКОЙ РАЗГОВОРНИК ИМО: ЧАСТЬ А</b>
	<i>PART A covers phrases applicable in external communications from ship to shore, shore to ship and ship to ship as required by STCW 1978, as revised, Table A-II/1, as well as phrases applicable on board vessels in conversations between Pilots and bridge teams as required by Regulation 14(4) of Chapter V of SOLAS 1974, as revised.</i>	<i>ЧАСТЬ А охватывает фразы, используемые при внешней связи: судно-берег, берег-судно и судно-судно, как требуется таблицей А-II/1 пересмотренной Конвенции ПДНВ 1978 года, а также фразы, используемые на борту судов во время переговоров между лоцманами и командами на мостике, как требуется правилом 14 4) главы V пересмотренной Конвенции СОЛАС 1974 года.</i>
<b>A1</b>	<b>EXTERNAL COMMUNICATION PHRASES</b>	<b>ФРАЗЫ ДЛЯ ВНЕШНЕЙ СВЯЗИ</b>
	Attention: The use of Standard Phrases in vessels' external communication does not in any way exempt from application of the radiotelephone procedures as set out in the ITU - Radio Regulations.	Внимание: Использование стандартных фраз для внешней связи ни в коем случае не освобождает суда от обязанности применять процедуры радиотелефонной связи, изложенные в Регламенте радиосвязи МСЭ.
<b>A1/1</b>	<b>Distress traffic</b>	<b>Обмен в случаях бедствия</b>
	The distress traffic controlling station / other stations may impose radio silence on any interfering stations by using the term: <b>"Seelonce Mayday / Distress" unless the latter have messages about the distress.</b>	Станция, контролирующая обмен при бедствии / другие станции могут обязать к молчанию любую станцию, которая причиняет помехи этому обмену, путем использования термина: <b>"Seelonce Mayday / Distress"</b> , кроме случаев, когда эта станция имеет сообщения, касающиеся бедствия.
<b>A1/1.1</b>	<b>Distress communications</b>	<b>Связь в случаях бедствия</b>
	Note: A distress traffic always has to commence with stating the position of the vessel in distress as specified in "GENERAL 11 Positions / 13 Bearings" if it is not included in the DSC distress alert.	Примечание. Обмен в случаях бедствия должен всегда начинаться с указания местоположения судна, терпящего бедствие, как указано в разделе "ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ 11 Местоположение / 13 Пеленги", если это не включено в сообщение о бедствии ЦИВ.
<b>.1</b>	<b>Fire, explosion</b>	<b>Пожар, взрыв</b>
.1	I am / MV ... on fire (- after explosion).	У меня / На т/х ... пожар (после взрыва).
.2	Where is the fire?	Где пожар?
.2.1	Fire is	Пожар
	~ on deck.	~ на палубе.
	~ in engine-room.	~ в машинном отделении.
	~ in hold(s).	~ в трюме(ах).
	~ in superstructure / accommodation / ... .	~ в надстройке / жилом помещении / ... .
.3	Are dangerous goods on fire?	Горят ли опасные грузы?
.3.1	Yes, dangerous goods are on fire.	Да, опасные грузы горят.
.3.2	No, dangerous goods are not on fire.	Нет, опасные грузы не горят.
.4	Is there danger of explosion?	Есть ли опасность взрыва?
.4.1	Yes, danger of explosion.	Да, есть опасность взрыва.

.4.2	No danger of explosion.	Нет опасности взрыва.
.5	I am not under command.	Я лишен возможности управляться.
	MV ... is not under command.	Т/х ... лишен возможности управляться.
.6	Is the fire under control?	Справляетесь ли с пожаром?
.6.1	Yes, fire is under control.	Да, с пожаром справляюсь.
.6.2	No, fire is not under control.	Нет, с пожаром не справляюсь.
.7	What kind of assistance is required?	Какая помощь требуется?
.7.1	I do not / MV ... does not require assistance.	Мне / Т/х ... помощь не требуется.
.7.2	I require / MV ... requires	Мне / Т/х ... требуется
	~ fire fighting assistance.	~ помощь в тушении пожара.
	~ breathing apparatus - smoke is toxic.	~ дыхательные аппараты – дым токсичный.
	~ foam extinguishers / CO <sub>2</sub> extinguishers.	~ пенные огнетушители / углекислотные огнетушители.
	~ fire pumps.	~ пожарные насосы.
	~ medical assistance / ... .	~ медицинская помощь / ... .
.8	Report injured persons.	Сообщите о пострадавших.
.8.1	No persons injured.	Пострадавших нет.
.8.2	Number of injured persons / casualties: ...	Число пострадавших / погибших: ... .
<b>.2 Flooding</b>		
<b>Затопление</b>		
.1	I am / MV ... is flooding below water line / in the engine room / in the hold(s).	Я / Т/х ... получил течь ниже ватерлинии / в машинном отделении / в трюме(ах).
.2	I / MV ... cannot control flooding.	Я не могу / Т/х ... не может справиться с затоплением.
.3	What kind of assistance is required?	Какая помощь требуется?
.3.1	I require / MV ... requires pumps / divers / ... .	Мне / Т/х ... требуются насосы / водолазы / ... .
.3.2	I will send pumps / divers / ... .	Я вышлю насосы / водолазов / ... .
.3.3	I cannot send pumps / divers / ... .	Я не могу выслать насосы / водолазов / ... .
.4	I have / MV ... has dangerous list to port side / starboard.	Я / Т/х ... получил опасный крен на левый борт / правый борт.
.5	I am / MV ... is in critical condition.	Я нахожусь / Т/х находится ... в критическом состоянии.
.6	Flooding is under control.	С затоплением справляемся.
.7	I / MV ... can proceed without assistance.	Я могу / Т/х ... может следовать без посторонней помощи.
.8	I require/ MV ... requires escort / tug assistance / ... .	Мне / Т/х ... требуется сопровождение / помощь буксира / ... .
<b>.3 Collision</b>		
<b>Столкновение</b>		
.1	I have / MV ... has collided	Я / Т/х ... столкнулся
	~ with MV... .	~ с теплоходом ... .
	~ with unknown vessel / object / ... .	~ с неизвестным судном / объектом / ... .
	~ with ... (name) light vessel.	~ с плавучим маяком ... (название).
	~ with seamark ... (charted name).	~ с навигационным знаком ... (нанесенное на карту название).
	~ with iceberg / ... .	~ с айсбергом / ... .

.2	Report damage.	Сообщите о повреждениях.
.2.1	I have / MV ... has damage above / below water line.	Я / Т/х ... получил повреждение выше / ниже ватер-линии.
.2.2	I am / MV ... not under command.	Я / Т/х ... лишен возможности управляться.
.2.3	I / MV ... cannot establish damage.	Я не могу / Т/х ... не может установить повреждение.
.2.4	I / MV cannot repair damage.	Я не могу / Т/х ... не может устранить повреждение.
.2.5	I / MV ... can only proceed at slow speed.	Я могу / Т/х ... может следовать только малым ходом.
.3	What kind of assistance is required?	Какая помощь требуется?
.3.1	I require / MV ... requires escort / tug assistance / ... .	Мне / Т/х ... требуется сопровождение / помощь буксира / ... .
<b>.4 Grounding</b>		
<b>Grounding</b>		<b>Посадка на мель</b>
.1	I am / MV ... is aground.	Я / Т/х ... на мели.
.2	I require / MV ... requires tug assistance / pumps/ ... .	Мне требуется / Т/х ... требуется помощь буксира / насосы / ... .
.3	What part of your vessel is aground?	Какая часть вашего судна на мели?
.3.1	Aground forward / amidships / aft / full length.	Судно село на мель носовой / средней / кормовой частью / всем корпусом.
.3.2	I cannot establish which part is aground.	Я не могу установить, какая часть судна на мели.
.4	Warning. Uncharted rocks in position ... .	Предупреждение. Не нанесенные на карту скалы находятся в точках с координатами ... .
.5	Risk of grounding at low water.	Опасность посадки на мель при малой воде.
.6	I / MV ... will jettison cargo to refloat.	Я сброшу / Т/х ... сбросит груз, чтобы сняться с мели.
.6.1	Warning! Do not jettison IMO Class cargo!	Предупреждение! Не сбрасывайте груз класса ИМО!
.7	When do you / does MV ... expect to refloat?	Когда вы рассчитываете / т/х ... рассчитывает сняться с мели?
.7.1	I expect / MV ... expects to refloat	Я рассчитываю / Т/х ... рассчитывает сняться с мели
	~ at ... UTC.	~ в ... часов UTC.
	~ when tide rises.	~ с приливом.
	~ when weather improves.	~ с улучшением погоды.
	~ when draft decreases.	~ когда будет уменьшена осадка.
	~ with tug assistance / ... .	~ с помощью буксира / ... .
.8	Can you / can MV ... beach?	Вы можете / Т/х ... может выброситься на мель?
.8.1	I / MV ... can / will beach in position ... .	Я могу / Т/х ... может выброситься / Я буду / Т/х ... будет выбрасываться на мель в точке ... .
.8.2	I / MV ... cannot beach.	Я не могу / Т/х ... не может выброситься на мель.
<b>.5 List - danger of capsizing</b>		
<b>List - danger of capsizing</b>		<b>Крен – опасность опрокидывания</b>
.1	I have / MV ... has dangerous list to port/ starboard.	У меня / У т/х ... опасный крен на левый / правый борт.
.2	I / MV ... will	Я буду / Т/х ... будет
	~ transfer cargo / bunkers to stop listing.	~ перемещать груз / бункер, чтобы остановить крен.
	~ jettison cargo to stop listing.	~ сбрасывать груз, чтобы остановить крен.

.3	I am / MV ... in danger of capsizing (list increasing).	Мне / Т/х ... грозит опасность опрокидывания (крен увеличивается).
<b>.6 Sinking</b>		
.1	I am / MV ... is sinking after collision / grounding / flooding / explosion / ... .	Я тону / Т/х ... тонет после столкновения / посадки на мель / затопления / взрыва / ... .
.2	I require / MV ... requires assistance.	Мне / Т/х ... требуется помощь.
.3	I am / MV ... proceeding to your assistance.	Я следую / Т/х ... следует вам на помощь.
.4	ETA at distress position within ... hours / at ... UTC.	Расчетное время прибытия на место бедствия в течение ... часов / в ... часов UTC.
<b>.7 Disabled and adrift</b>		
.1	I am / MV ... is ~ not under command. ~ adrift. ~ drifting at ... knots to ... ( <i>cardinal points</i> ). ~ drifting into danger.	Я / Т/х ... ~ лишен возможности управляться. ~ нахожусь/находится в дрейфе. ~ дрейфую/дрейфует со скоростью ... узлов ... на ... ( <i>румбы</i> ). ~ дрейфую/дрейфует к опасности.
.2	I require / MV ... requires tug assistance.	Мне / Т/х ... требуется помощь буксира.
<b>.8 Armed attack/piracy</b>		
.1	I am / MV ... is under attack by pirates.	Я подвергаюсь / Т/х ... подвергается нападению пиратов.
.1.1	I / MV ... was under attack by pirates.	Я / Т/х ... подвергся нападению пиратов.
.2	I require / MV ... requires assistance.	Мне / Т/х ... требуется помощь.
.3	What kind of assistance is required?	Какая помощь требуется?
.3.1	I require / MV ... requires ~ medical assistance. ~ navigational assistance. ~ military assistance. ~ tug assistance. ~ escort / ... .	Мне / Т/х ... требуется ~ медицинская помощь. ~ помощь в судовождении. ~ военная помощь. ~ помощь буксира. ~ сопровождение /... .
.4	Report damage.	Сообщите о повреждениях.
.4.1	I have / MV ... has ~ no damage. ~ damage to navigational equipment / ... .	У меня / У т/х ... ~ нет повреждений. ~ повреждено навигационное оборудование / ... .
.4.2	I am / MV ... not under command.	Я / Т/х ... лишен возможности управляться.
.5	Can you / can MV ... proceed?	Вы можете / Т/х ... может продолжать движение?
.5.1	Yes, I / MV ... can proceed.	Да, я могу / т/х ... может продолжать движение.
.5.2	No, I / MV ... cannot proceed.	Нет, я не могу / т/х ... не может продолжать движение.

<b>.9</b>	<b>Undesignated distress</b>	<b>Прочие бедствия</b>
.1	I have / MV ... has problems with cargo / engine(s)/ navigation / ... .	У меня / У т/х ... трудности с грузом / двигателем(ями) / судовождением / ... .
.2	I require / MV ... requires ... .	Мне / Т/х ... требуется ... .
<b>.10</b>	<b>Abandoning vessel</b>	<b>Оставление судна</b>
.1	I / Crew of MV ... must abandon vessel ... after explosion / collision / grounding / flooding / piracy / armed attack / ... .	Я / Экипаж т/х ... должен оставить судно ... после взрыва / столкновения / посадки на мель / затопления / пиратского нападения / вооруженного нападения/... .
<b>.11</b>	<b>Person overboard</b>	<b>Человек за бортом</b>
.1	I have / MV ... has lost person(s) overboard in position ... .	У меня / На т/х ... оказался человек (люди) за бортом в точке ... .
.2	Assist with search in vicinity of position ... .	Помогите в поиске в районе точки ... .
.3	All vessels in vicinity of position ... keep sharp look-out and report to ... .	Всем судам в районе точки ... вести тщательное наблюдение и сообщать ... .
.4	I am/ MV.. is proceeding for assistance. ETA at ... UTC / within ... hours.	Я следую / Т/х ... следует для оказания помощи. Расчетное время прибытия в ... часов UTC / в течение ... часов.
.5	Search in vicinity of position ... .	Ведите поиск в районе точки ... .
.5.1	I am / MV ... is searching in vicinity of position ... .	Я веду / Т/х ... ведет поиск в районе точки ... .
.6	Aircraft ETA at ... UTC / within ... hours to assist in search.	Расчетное время прибытия летательного аппарата в ... часов UTC / в течение ... часов, чтобы оказать помощь в поиске.
.7	Can you continue search?	Можете ли вы продолжить поиск?
.7.1	Yes. I can continue search.	Да, я могу продолжить поиск.
.7.2	No. I cannot continue search.	Нет, я не могу продолжить поиск.
.8	Stop search.	Прекратите поиск.
.8.1	Return to ... .	Возвращайтесь ... .
.8.2	Proceed with your voyage.	Продолжайте ваш рейс.
.9	What is the result of search?	Каков результат вашего поиска?
.9.1	The result of search is negative.	Результат поиска отрицательный.
.10	I / MV ... located/ picked up person(s) in position ... .	Я / Т/х ... обнаружил/подобрал человека (людей) в точке ... .
.11	Person picked up is crew member / passenger of MV ... .	Подобранный человек является членом экипажа / пассажиром т/х ... .
.12	What is condition of person(s)?	В каком состоянии человек (люди)?
.12.1	Condition of person(s) bad / good.	Состояние человека (людей) плохое / хорошее.
.12.2	Person(s) dead.	Человек (люди) мертв(ы).
<b>A1/1.2</b>	<b>Search and Rescue communication</b>	<b>Связь при поиске и спасании</b>
<b>.1</b>	<b>SAR communications (specifying or supplementary to A1/1.1)</b>	<b>Сообщения при поиске и спасании (уточняющие или дополняющие A1/1.1)</b>
.1	I require / MV ... requires assistance.	Мне / Т/х ... требуется помощь.

.2	I am / MV ... proceeding to your assistance.	Я слеую / Т/х ... следует к вам на помощь.
.3	What is your MMSI number?	Какой ваш номер MMSI?
.3.1	My MMSI number is ... .	Мой номер MMSI ... .
.4	What is your position?	Ваше местоположение?
.4.1	My position ... .	Мое местоположение ... .
.5	What is your present course and speed?	Каковы ваши курс и скорость в данное время?
.5.1	My present course ... degrees, my speed ... knots.	В данное время мой курс ... градусов, моя скорость ... узлов.
.6	Report number of persons on board.	Сообщите число людей на борту.
.6.1	Number of persons on board: ... .	Число людей на борту: ... .
.7	Report injured persons.	Сообщите о пострадавших.
.7.1	No person injured	Пострадавших нет.
.7.2	Number of injured persons / casualties: ... .	Число пострадавших / погибших: ... .
.8	Will you abandon vessel?	Вы оставите судно?
.8.1	I will not abandon vessel.	Я не оставлю судно.
.8.2	I will abandon vessel at ... UTC.	Я оставлю судно в ... часов UTC.
.9	Is your EPIRB / SART transmitting ?	Ведет ли передачу ваш АРБ / САРТ?
.9.1	Yes, my EPIRB / SART is transmitting.	Да, мой АРБ / САРТ ведет передачу.
.9.2	Yes, my EPIRB / SART is transmitting by mistake.	Да, мой АРБ / САРТ ведет передачу по ошибке.
.10	Did you transmit a DSC distress alert?	Вы передали оповещение о бедствии с помощью ЦИВ?
.10.1	Yes, I transmitted a DSC alert.	Да, я передал оповещение о бедствии с помощью ЦИВ.
.10.2	Yes, I transmitted a DSC alert by mistake.	Да, я передал оповещение о бедствии с помощью ЦИВ ошибочно.
.11	How many lifeboats / liferafts (with how many persons) will you launch?	Сколько спасательных шлюпок / спасательных плотов (с каким числом людей) вы спустите?
.11.1	I will launch ... lifeboats / liferafts (with ... persons).	Я спущу ... спасательных шлюпок / спасательных плотов (с ... человеками).
.12	How many persons will stay on board?	Сколько человек останется на борту?
.12.1	No person will stay on board.	На борту никого не останется.
.12.2	... persons will stay on board.	... человек останется на борту.
.13	What is the weather situation in your position?	Какие погодные условия в вашем районе?
.13.1	Wind ... ( <i>cardinal points</i> ) force Beaufort ... .	Ветер ... ( <i>румбы</i> ) силой ... баллов по шкале Бофорта.
.13.2	Visibility good / moderate / poor.	Видимость хорошая / средняя / плохая.
.13.3	Smooth / moderate / rough / high Sea / slight / moderate/ heavy swell ... ( <i>cardinal points</i> ).	Спокойное море / умеренное / значительное / сильное волнение / зыбь слабая / умеренная / сильная от... ( <i>румбы</i> ).
.13.4	Current ... knots, to ... ( <i>cardinal points</i> ).	Течение ... узлов в ... ( <i>румбы</i> ) направлении.
.14	Are there dangers to navigation?	Есть ли навигационные опасности?
.14.1	No dangers to navigation.	Навигационных опасностей нет.
.14.2	Warning! Uncharted rocks / ice / abnormally low tides / mines / ... .	Предупреждение! Не нанесенные на карту скалы / лед / необычно малый прилив / мины / ... .

<b>.2</b>	<b>Acknowledgement and/or relay of SAR messages</b>	<b>Подтверждение и/или ретрансляция сообщений о поиске и спасании</b>
.1	Received MAYDAY from MV ... at UTC on VHF Channel ... / frequency ... .	Получен МЭДЭ от т/х ... в ... часов UTC на канале ... ОВЧ / на частоте ... .
.2	Vessel in position ...	На судне, находящемся в точке ...
	~ on fire.	~ пожар.
	~ had explosion.	~ взрыв.
	~ flooded.	~ затопление.
	~ in collision (with ...).	Судно столкнулось (с ...).
	~ listing / in danger of capsizing.	~ имеет крен / может опрокинуться.
	~ sinking.	~ тонет.
	~ disabled and adrift.	~ неспособно продолжать движение и находится в дрейфе.
	~ abandoned / ... .	~ оставлено экипажем / ... .
.3	Vessel requires assistance.	Судну требуется помощь.
.4	Received your MAYDAY.	Получен ваш МЭДЭ.
.4.1	My position ... .	Мое местоположение ... .
.4.2	I / MV ... will proceed to your assistance.	Я проследую / Т/х ... проследует к вам на помощь.
.4.3	ETA at distress position within ... hours / at ... UTC.	Расчетное время прибытия на место бедствия в течение ... часов / в ... часов UTC.
<b>.3</b>	<b>Performing / co-ordinating SAR - operations</b>	<b>Проведение / координация поисково-спасательных операций</b>
	The questions are normally asked and advice is given by the On-Scene Co-ordinator (OSC).	Эти вопросы и рекомендации обычно задаются и предоставляются координатором на месте проведения операции (OSC).
	For further information see IAMSAR Manual, London/Montreal, 1998.	За более подробной информацией следует обращаться к Руководству МАМПС, Лондон/Монреаль, 1998 год.
.1	I will act as On-Scene Co-ordinator.	Я буду действовать как координатор на месте проведения операции.
.1.1	I will show following signals / lights: ... .	Я буду выставлять следующие сигналы / огни: ... .
.2	Can you proceed to distress position?	Вы можете следовать к месту бедствия?
.2.1	Yes, I can proceed to distress position.	Да, я могу следовать к месту бедствия.
.2.2	No, I cannot proceed to distress position.	Нет, я не могу следовать к месту бедствия.
.3	What is your ETA at distress position?	Какое ваше расчетное время прибытия в точку бедствия?
.3.1	My ETA at distress position within ... hours / at ... UTC.	Мое расчетное время прибытия в точку бедствия в течение ... часов / в ... часов UTC.
.4	MAYDAY position is not correct.	Местоположение, указанное в сообщении МЭДЭ, ошибочно.
.4.1	Correct MAYDAY position is ... .	Правильное местоположение ... .
.5	Vessels are advised to proceed to position ... to start rescue.	Судам рекомендуется следовать в точку ... , чтобы начать поиск.
.6	Carry out search pattern ... starting at ... UTC.	Выполняйте схему поиска ... , начиная с ... часов UTC.



.7	Initial course ... degrees, search speed ... knots.	Начальный курс ... градусов, скорость поиска ... узлов.
.8	Carry out radar search.	Выполняйте радиолокационный поиск.
.9	MV ... allocated track number ... .	Т/х ... установлен галс номер ... .
.10	MV / MVs ... adjust interval between vessels to ... kilometres / nautical miles.	Теплоходу / теплоходам ... установить интервал между судами ... километров / морских миль.
.11	Adjust track spacing to ... kilometres / nautical miles.	Установите расстояние между галсами ... километров / морских миль.
.12	Search speed now ... knots.	Поисковая скорость ... узлов.
.13	Alter course	Ложитесь
	~ to ... degrees (- at ... UTC).	~ на курс ... градусов (в ... часов UTC).
	~ for next leg of track now / at ... UTC.	~ на следующий галс сейчас / в ... часов UTC.
.14	We resume search in position ... .	Мы возобновляем поиск в точке ... .
.15	Crew has abandoned vessel / MV ... .	Экипаж оставил судно / т/х ... .
.16	Keep sharp look-out for lifeboats / liferafts / persons in water / ... .	Ведите тщательное наблюдение для обнаружения спасательных шлюпок / спасательных плотов / людей в воде / ... .
<b>.4</b>	<b>Finishing with SAR operations</b>	<b>Завершение поисково-спасательных операций</b>
.1	What is the result of search?	Каков результат вашего поиска?
.1.1	The result of search is negative.	Результат поиска отрицательный.
.2	Sighted	Заметили
	~ vessel in position ... .	~ судно в точке ... .
	~ lifeboats / life rafts in position ... .	~ спасательные шлюпки / спасательные плоты в точке ... .
	~ persons in water / ... in position ... .	~ людей в воде / ... в точке ... .
.3	Continue search in position ... .	Продолжайте поиск в точке ... .
.4	Can you pick up survivors?	Вы можете подобрать оставшихся в живых?
.4.1	Yes, I can pick up survivors.	Да, я могу подобрать оставшихся в живых.
.4.2	No, I cannot pick up survivors.	Нет, я не могу подобрать оставшихся в живых.
.5	MV ... / I will proceed to pick up survivors.	Т/х ... проследует / Я проследую, чтобы подобрать оставшихся в живых.
.5.1	Stand by lifeboats / liferafts.	Приготовить спасательные шлюпки / спасательные плоты.
.6	Picked up	Подобрал
	~ ... survivors in position ... .	~ ... оставшихся в живых в точке ... .
	~ ... lifeboats / liferafts (with ... persons / casualties) in position ... .	~ ... спасательных шлюпок / спасательных плотов (с ... человеками / погибшими) в точке ... .
	~ ... persons / casualties in lifejackets in position ... .	~ ... человек / погибших в спасательных жилетах в точке ... .
	~ ... in position ... .	~ ... в точке ... .
.7	Survivors in bad / good condition.	Оставшиеся в живых в плохом / хорошем состоянии.
.8	Do you require medical assistance?	Вам требуется медицинская помощь?

.8.1	Yes, I require medical assistance.	Да, мне требуется медицинская помощь.
.8.2	No, I do not require medical assistance.	Нет, мне не требуется медицинская помощь.
.9	Try to obtain information from survivors.	Попытайтесь получить сведения от оставшихся в живых.
.10	There are	Здесь
	~ still ... lifeboats / liferafts with survivors.	~ еще ... спасательных шлюпок / спасательных плотов с оставшимися в живых.
	~ no more lifeboats / liferafts.	~ больше нет спасательных шлюпок / спасательных плотов.
.11	Total number of persons on board was ...	Общее число людей на борту было ...
.12	All persons / ... persons rescued.	Спасены все / ... человек.
.13	You / MV ... may stop search and proceed with voyage.	Вы можете / Т/х ... может прекратить поиск и продолжить рейс.
.14	There is no hope to rescue more persons.	Нет надежды спасти еще кого-нибудь.
.15	We finish with SAR operations	Мы заканчиваем поисково-спасательные операции.
<b>A1/1.3 Requesting medical assistance</b>		
	<b>Requesting medical assistance</b>	<b>Запрос медицинской помощи</b>
.1	I require / MV ... requires medical assistance.	Мне / Т/х ... требуется медицинская помощь.
.2	What kind of assistance is required?	Какой вид помощи вам требуется?
.2.1	I require / MV ... requires	Мне / Т/х ... требуется
	~ boat for hospital transfer.	~ шлюпка для перевозки людей в госпиталь.
	~ radio medical advice.	~ медицинская консультация по радио.
	~ helicopter with doctor (to pick up person(s)).	~ вертолет с врачом (чтобы снять человека (людей)).
.3	I / MV ... will	Я / Т/х
	~ send boat.	~ пошлю(ет) шлюпку.
	~ send helicopter with doctor	~ пошлю(ет) вертолет с врачом.
	~ send helicopter to pick up person(s).	~ пошлю(ет) вертолет, чтобы снять человека (людей).
	~ arrange for radio medical advice on VHF Channel ... / frequency ...	~ обеспечу(ит) медицинскую консультацию по радио на канале... ОВЧ / на частоте ...
.4	Boat / helicopter ETA at ... UTC / within ... hours.	Расчетное время прибытия шлюпки / вертолета в ... часов UTC / в течение ... часов.
.5	Do you have doctor on board?	У вас есть врач на борту?
.5.1	Yes, I have doctor on board.	Да, у меня есть врач на борту.
.5.2	No, I have no doctor on board.	Нет, у меня нет врача на борту.
.6	Can you make rendezvous in position ...?	Можете ли встретиться в точке ...?
.6.1	Yes, I can make rendezvous in position at ... UTC / within ... hours.	Да, я могу встретиться в точке ... в ... часов UTC / в течение ... часов.
.6.2	No, I cannot make rendezvous.	Нет, я не могу встретиться.
.7	I / MV ... will send boat / helicopter to transfer doctor.	Я пошлю / Т/х ... пошлет шлюпку / вертолет для передачи врача.
.8	Transfer person(s) to my vessel/ to MV ... by boat / helicopter.	Передайте человека (людей) на мое судно / т/х ... на шлюпке / вертолете.

.9	Transfer of person(s) not possible.	Передача человека (людей) невозможна.
<b>A1/2</b>	<b>Urgency traffic</b>	<b>Обмен в случаях срочности</b>
	Safety of a vessel (other than distress).	Безопасность судна (кроме случаев бедствия).
	Note: An urgency traffic always has to commence with stating the position of the calling vessel if it is not included in the DSC alert.	Примечание. Обмен в случаях срочности должен всегда начинаться с указания местоположения вызывающего судна, если оно не включено в оповещение ЦИВ.
<b>.1</b>	<b>Technical failure</b>	<b>Технические неисправности</b>
.1	I am / MV ... not under command.	Я / Т/х ... лишен возможности управляться.
.2	What problems do you have / does MV ... have?	Какие у вас / у т/х ... трудности?
.2.1	I have / MV ... has problems with engine(s) / steering gear / propeller / ... .	У меня / У т/х ... неисправен двигатель(и) / рулевое устройство / гребной винт / ... .
.3	I am / MV ... is manoeuvring with difficulty.	Я маневрирую / Т/х ... маневрирует с трудом.
.4	Keep clear of me / MV ... .	Держитесь в стороне от меня / от т/х ... .
.5	Navigate with caution.	Следуйте с осторожностью.
.6	I require / MV ... requires tug assistance / escort / ... .	Мне / Т/х ... требуется помощь буксира / сопровождение / ... .
.7	I try / MV ... tries to proceed without assistance.	Я пытаюсь / Т/х ... пытается следовать без помощи.
.8	Stand by on VHF Channel ... / frequency ... .	Слушайте на канале ... ОВЧ / на частоте ... .
.8.1	Standing by on VHF Channel ... / frequency ... .	Слушаю на канале ... ОВЧ / на частоте ... .
<b>.2</b>	<b>Cargo</b>	<b>Груз</b>
.1	I have / MV has ... lost dangerous goods of IMO Class ... in position ... .	Я / Т/х ... потерял опасные грузы класса ... ИМО в точке ... .
.2	Containers / barrels / drums / bags / ... with dangerous goods of IMO Class ... adrift near position ... .	Контейнеры / бочки / барабаны / мешки / ... с опасными грузами класса ... ИМО дрейфуют вблизи точки ... .
.3	I am / MV ... is spilling	Я / Т/х ... разлил
	~ dangerous goods of IMO Class ... in position ...	~ опасные грузы класса ... ИМО в точке ... .
	~ crude oil / ... in position ... .	~ сырую нефть / ... в точке ... .
.4	I require / MV ... requires oil clearance assistance – danger of pollution.	Я прошу / Т/х ... просит помощи по очистке нефти – опасность загрязнения.
.5	I am / MV ... is dangerous source of radiation.	Я являюсь / Т/х ... является опасным источником радиации.
<b>.3</b>	<b>Ice damage</b>	<b>Ледовые повреждения</b>
.1	I have / MV ... has damage above / below waterline.	Я / Т/х ... получил повреждение выше / ниже ватерлинии.
.2	What kind of assistance is required?	Какая помощь требуется?

.2.1	I require / MV ... requires	Мне / Т/х ... требуется
	~ tug assistance.	~ помощь буксира.
	~ ice-breaker assistance / escort / ... .	~ помощь ледокола / сопровождение / ... .
.3	I have / MV ... has stability problems / heavy icing.	У меня / У т/х ... трудности с устойчивостью / сильное обледенение.
.4	Can you proceed without assistance?	Можете ли вы следовать без помощи?
.4.1	Yes, I can proceed without assistance.	Да, я могу следовать без помощи.
.4.2	No, I cannot proceed without assistance.	Нет, я не могу следовать без помощи.
.5	Stand by on VHF Channel ... / frequency ... .	Слушайте на канале ... ОВЧ / на частоте ... .
.5.1	Standing by on VHF Channel ... / frequency ... .	Слушаю на канале ... ОВЧ / на частоте ... .
<b>A1/3 Safety Communications</b>		
<b>A1/3.1</b>	<b>Meteorological and hydrological conditions</b>	<b>Связь в целях обеспечения безопасности</b>
<b>.1</b>	<b>Winds, storms, tropical storms, sea state</b>	<b>Метеорологические и гидрологические условия</b>
<b>.1</b>	<b>Winds, storms, tropical storms, sea state</b>	<b>Ветры, штормы, тропические штормы, состояние моря</b>
.1	What is wind direction and force in your position / in position ... ?	Каковы направление и сила ветра в вашей точке / в точке ... ?
.1.1	Wind direction ... ( <i>cardinal points</i> ), force Beaufort ... in my position / in position ... .	В моей точке / в точке ... направление ветра ... ( <i>румбы</i> ), сила ... баллов по шкале Бофорта.
.2	What wind is expected in my position / in position ... ?	Какой ветер ожидается в моей точке / в точке ... ?
.2.1	The wind in your position / in position ... is expected	В вашей точке / в точке ... ожидается
	~ from direction... ( <i>cardinal points</i> ), force Beaufort ... .	~ ветер от ... ( <i>румбы</i> ) силой ... баллов по шкале Бофорта.
	~ to increase / decrease.	~ усиление / ослабление ветра.
	~ variable.	~ переменный ветер.
.3	What is the latest gale / storm warning?	Каково последнее штормовое предупреждение?
.3.1	The latest gale / storm warning is as follows:	Последнее штормовое предупреждение:
	Gale / storm warning. Winds at ... UTC in area ... ( <i>met. area</i> ) from direction ... ( <i>cardinal points</i> ) and force Beaufort ... backing / veering to ... ( <i>cardinal points</i> ).	Штормовое предупреждение. Ветер на ... часов UTC в районе ... ( <i>метеорайон</i> ) от ... ( <i>румбы</i> ) силой ... баллов по шкале Бофорта меняется против часовой стрелки / по часовой стрелке на ... ( <i>румбы</i> ).
.4	What is the latest tropical storm warning?	Каково последнее предупреждение о тропическом шторме?
.4.1	The latest tropical storm warning is as follows:	Последнее предупреждение о тропическом шторме:
	Tropical storm warning at ... UTC. Hurricane ... ( <i>name</i> ) / tropical cyclone / tornado / willy-willy / typhoon ... ( <i>name</i> ) with central pressure of ... millibars / hectopascals located in position ... . Present movement... ( <i>cardinal points</i> ) at ... knots. Winds of ... knots within radius of ... miles of centre. Seas smooth / moderate / rough / high.	Предупреждение о тропическом шторме на ... часов UTC. Ураган ... ( <i>название</i> ) / тропический циклон / торнадо / тропический шторм / тайфун ... ( <i>название</i> ) с давлением в центре ... миллибар/гПа находится в точке ... . В данный момент продвигается на ... ( <i>румбы</i> ) со скоростью ... узлов. Ветры со скоростью ... узлов наблюдаются в радиусе ... миль от центра. Спокойное море / умеренное / значительное / сильное волнение.

	Further information on VHF Channel ... / frequency ... .	Дополнительную информацию можно получить на канале ... ОБЧ / частоте ... .
.5	What is the atmospheric pressure in your position / in position ... ?	Каково атмосферное давление в вашей точке / в точке ...?
.5.1	The atmospheric pressure in your position / in position ... is ... millibars / hectopascals.	Атмосферное давление в вашей точке / в точке ... составляет ... миллибар/гПа.
.6	What is the barometric change in your position / in position ... ?	Какова барометрическая тенденция в вашей точке / в точке ...?
.6.1	The barometric change in your position/ in position ... is ... millibars / hectopascals per hour/ within the last ... hours.	Барометрическая тенденция в вашей точке / в точке ... составляет ... миллибар/гПа в час / в течение последних ... часов.
.6.2	The barometer is steady / dropping (rapidly) / rising (rapidly).	Барометр без изменений / падает (быстро) / поднимается (быстро).
.7	What maximum winds are expected in the storm area?	Какие максимальные ветры ожидаются в районе шторма?
.7.1	Maximum winds of ... knots are expected	Ожидаются максимальные ветры ... узлов
	~ in the storm area.	~ в районе шторма.
	~ within a radius of ... kilometres / miles of the centre.	~ в радиусе ... километров / миль от центра.
	~ in the safe / dangerous semicircle.	~ в безопасной / опасной половине циклонической зоны.
.8	What is sea state in your position / in position ... ?	Каково состояние моря в вашей точке / в точке ...?
.8.1	The smooth / moderate / rough / high sea / slight / moderate / heavy swell in my position / in position ... is ... metres from ... ( <i>cardinal points</i> ).	В моей точке / в точке ... спокойное море / умеренное / значительное / сильное волнение / слабая / умеренная / сильная зыбь ... метров от ... ( <i>румбы</i> ).
.9	Is the sea state expected to change (within the next hours)?	Ожидается ли изменение состояния моря (в ближайшие часы)?
.9.1	No, the sea state is not expected to change (within the next hours).	Нет, (в ближайшие часы) не ожидается изменения состояния моря.
.9.2	Yes, a sea / swell of ... metres from ... ( <i>cardinal points</i> ) is expected (within the next hours).	Да, (в ближайшие часы) ожидается волнение / зыбь ... метров от ... ( <i>румбы</i> ).
.10	A tsunami / an abnormal wave is expected by ... UTC.	Цунами / сверхвысокая волна ожидается к ... часам UTC.
<b>.2 Restricted visibility</b>		
<b>Ограниченная видимость</b>		
.1	What is visibility in your position / in position ... ?	Какая видимость в вашей точке / в точке ...?
.1.1	Visibility in my position / in position is ... metres / nautical miles.	Видимость в моей точке / в точке ... составляет ... метров / морских миль.
.1.2	Visibility is restricted by mist / fog / snow / dust / rain.	Видимость ограничена из-за дымки / тумана / снега / пыли / дождя.
.1.3	Visibility is increasing / decreasing / variable.	Видимость улучшается / ухудшается / переменная.
.2	Is visibility expected to change in my position / in position ... (within the next hours)?	Ожидается ли изменение видимости в моей точке / в точке ... (в ближайшие часы)?

.2.1	No, visibility is not expected to change in your position / in position ... (within the next hours).	Нет, изменения видимости не ожидается в вашей точке / в точке ... (в ближайшие часы).
.2.2	Yes, visibility is expected to increase / decrease to ... metres / nautical miles in your position / in position ... (within the next hours).	Да, в вашей точке / в точке ... ожидается улучшение / ухудшение до ... метров / морских миль (в ближайшие часы).
.2.3	Visibility is expected to be variable between ... metres/ nautical miles in your position / in position ... (within the next hours).	В вашей точке / в точке ... (в ближайшие часы) ожидается переменная видимость в пределах ... метров / морских миль.
<b>.3 Ice</b>		
<b>Лед</b>		
.1	What is the latest ice information?	Какова последняя информация о ледовой обстановке?
.1.1	Ice warning. Ice / iceberg(s) located in position ... / reported in area around ... .	Ледовое предупреждение. Лед / айсберг(и) обнаружен(ы) в точке ... / сообщено о льдах / айсберге(ах) в районе вокруг ... .
.1.2	No ice located in position ... / reported in area around ... .	Лед не обнаружен в точке ... / сообщено об отсутствии льдов в районе вокруг ... .
.2	What ice situation is expected in my position / area around ... ?	Какая ледовая обстановка ожидается в моей точке / в районе вокруг ... ?
.2.1	Ice situation is	В вашей точке / в районе вокруг...
	~ not expected to change in your position / area around ... .	~ не ожидается изменения ледовой обстановки.
	~ expected to improve / deteriorate in your position / area around ... .	~ ожидается улучшение / ухудшение ледовой обстановки.
.2.2	Thickness of ice is expected to increase / decrease in your position/ area around ... .	В вашей точке / в районе вокруг ... ожидается увеличение / уменьшение толщины льда.
.3	Navigation is dangerous in area around ... due to floating ice / pack ice / iceberg(s).	Плавание в районе вокруг... опасно из-за плавучего льда / пакового льда / айсберга(ов).
.4	Navigation in area around ... is only possible	Плавание в районе вокруг ... возможно только
	~ for high-powered vessels of strong construction .	~ для мощных судов, имеющих прочную конструкцию.
	~ with ice-breaker assistance.	~ с помощью ледокола.
.5	Area around ... temporarily closed for navigation.	Район вокруг ... временно закрыт для судоходства.
.6	Danger of icing in area around ... .	Опасность обледенения в районе вокруг ... .
<b>.4 Abnormal tides</b>		
<b>Аномальные приливы</b>		
.1	The present tide ... is metres above / below datum in position ... .	В точке ... в данный момент прилив на ... метров выше / ниже нуля глубин.
.2	The tide ... is metres above / below prediction.	Прилив на ... метров выше / ниже предвычисленного.
.3	The tide is rising / falling.	Идет прилив / отлив.
.4	Wait until high / low water.	Ждите полную / малую воду.
.5	Abnormally high/ low tides are expected in position ... at about ... UTC / within ... hours.	Необычно высокие / низкие приливы ожидаются в точке ... примерно в ... часов UTC / через ... часов.
.6	Is the depth of water sufficient in position ... ?	Достаточна ли глубина воды в точке ... ?

.6.1	Yes, the depth of water is sufficient in position ... .	Да, глубина в точке ... достаточна.
.6.2	No, the depth of water is not sufficient in position ... .	Нет, глубина в точке ... не достаточна.
.6.3	The depth of water is ... metres in position ... .	Глубина в точке... составляет ... метров.
.7	My draft ... is metres – can I enter / pass ... ( <i>charted name of place</i> )?	Моя осадка ... метров – могу ли я войти в / пройти ... ( <i>название места по карте</i> )?
.7.1	Yes, you can enter / pass ( <i>charted name of place</i> ).	Да, вы можете войти в / пройти ... ( <i>название места по карте</i> ).
.7.2	No, you cannot enter / pass ( <i>charted name of place</i> ) – wait until ... UTC.	Нет, в данный момент вы не можете войти в / пройти ... ( <i>название места по карте</i> ) – ждите до ... часов UTC.
.8	The charted depth of water is increased / decreased by ... metres due to sea state / winds.	Фактическая глубина больше / меньше указанной на карте на .... метров из-за состояния моря / ветров.
<b>A1/3.2 Navigational warnings involving</b>		
<b>.1 Land- or sea-marks</b>		<b>Навигационные предупреждения</b>
<b>Defects</b>		<b>Береговые или морские навигационные знаки</b>
...		Дефекты
.1	... ( <i>charted name of light / buoy</i> ) in position ...	... ( <i>название огня / буя по карте</i> ) в точке ...
	~ unlit / unreliable / damaged / destroyed / off station / missing.	~ не горит / не надежен / поврежден / разрушен / не на штатном месте / отсутствует.
	<b>Alterations</b>	<b>Изменения</b>
.2	... ( <i>charted name of lightbuoy/ buoy</i> ) in position ...	... ( <i>название светящего буя / буя по карте</i> ) в точке ...
	~ (temporarily) changed to ... ( <i>full characteristics</i> ).	~ (временно) заменен на ... ( <i>полные характеристики</i> ).
	~ (temporarily) removed.	~ (временно) снят.
	~ (temporarily) discontinued.	~ (временно) упразднен.
	<b>New and moved</b>	<b>Новые и перемещенные</b>
.3	... ( <i>charted name of light / buoy</i> ) ... ( <i>full characteristics</i> )	... ( <i>название огня / буя по карте</i> ) ... ( <i>полная характеристика</i> )
	~ established in position ... .	~ установлен в точке ... .
	~ re-established in position ... .	~ вновь установлен в точке ... .
	~ moved ... kilometres/ nautical miles in ... ( <i>direction</i> ) to position ... .	~ перемещен на ... километров/морских миль в ... ( <i>направление</i> ) в точку ... .
.4	(Note: Only for major fog signal stations.)	(Примечание. Только для основных постов подачи туманных сигналов.)
	Fog signal ... ( <i>charted name of light / buoy</i> ) in position ... inoperative.	Туманный сигнал ... ( <i>название огня / буя по карте</i> ) в точке ... не действует.
<b>.2 Drifting objects</b>		
<b>.1 Superbuoy / mine / unlit derelict vessel / ... (number) container(s) adrift in vicinity ... (position) at ... (date and time if known).</b>		<b>Дрейфующие объекты</b>
	Сверхбуй / мина / покинутое судно без огней / ... ( <i>количество</i> ) контейнер(ов) дрейфует(ют) в районе ... ( <i>точка</i> ) в ... ( <i>дата и время, если известны</i> ).	

<b>.3</b>	<b>Electronic navigational aids</b>	<b>Электронные навигационные средства</b>
.1	GPS / GLONASS Satellite ... <i>(number)</i> unusable from ... <i>(date and time)</i> to ... <i>(date and time)</i> . Cancel one hour after time of restoration.	Спутник GPS / ГЛОНАСС ... <i>(номер)</i> не может быть использован с ... <i>(дата и время)</i> по ... <i>(дата и время)</i> . Отменяется через один час после возобновления работы.
.2	LORAN station ... <i>(name or number of master / secondary)</i> off air from ... <i>(date and time)</i> to... <i>(date and time)</i> . Cancel one hour after time of restoration.	Станция ЛОРАН ... <i>(название или номер ведущей / ведомой станции)</i> не действует с ... <i>(дата и время)</i> по ... <i>(дата и время)</i> . Отменяется спустя один час после возобновления работы.
.3	RACON / RAMARK / ERICON ... <i>(name of station)</i> in position ... off air from ... <i>(date and time)</i> to ... <i>(date and time)</i> . Cancel one hour after time of restoration.	Радиолокационный маяк-ответчик ... <i>(название станции)</i> в точке ... не действует с ... <i>(дата и время)</i> по ... <i>(дата и время)</i> . Отменяется спустя один час после возобновления работы.
<b>.4</b>	<b>Seabottom characteristics, wrecks</b>	<b>Характеристики морского дна, затонувшие суда</b>
	Use REPORTED when position is unconfirmed, and use LOCATED when position has been confirmed by survey or other means.	Используйте слово СООБЩЕНО, если местонахождение не подтверждено, и слово ОБНАРУЖЕН, если местонахождение подтверждено съемкой или другими средствами.
.1	Uncharted reef / rock / shoal / dangerous wreck / obstruction reported / located in position ... .	Сообщено о не нанесенном на карту рифе / скале / банке / опасном затонувшем судне / препятствии / Не нанесенный на карту риф / скала / банка / опасное затонувшее судно / препятствие обнаружен(ы) в месте ... .
.2	Dangerous wreck in position... marked by ... <i>(type)</i> buoy ... <i>(distance in kilometres / nautical miles )</i> ... <i>(direction)</i> .	Опасное затонувшее судно в точке ... ограждено ... <i>(тип)</i> буюм ... <i>(расстояние в километрах / морских милях)</i> ... <i>(направление)</i> .
<b>.5</b>	<b>Miscellaneous</b>	<b>Разное</b>
<b>.5.1</b>	<b>Cable, pipeline and seismic / hydrographic operations</b>	<b>Кабель, трубопровод и сейсмические / гидрографические работы</b>
.1	Cable / pipeline operations by ... <i>(vessel)</i> in vicinity / along line joining ... <i>(positions)</i> from ... <i>(date and time)</i> to ... <i>(date and time)</i> . Wide berth requested <i>(if requested)</i> . Contact via VHF Channel ... <i>(if requested)</i> .	Кабельные работы / прокладка трубопровода судном ... <i>(название)</i> в районе / вдоль линии, соединяющей точки ... <i>(координаты)</i> с ... <i>(дата и время)</i> по ... <i>(дата и время)</i> . Обходите на безопасном расстоянии <i>(если требуется)</i> . Связь на канале ... ОБЧ <i>(при необходимости)</i> .
.2	Seismic survey / hydrographic operations by ... <i>(vessel)</i> from ... <i>(date and time)</i> to... <i>(date and time)</i> in ... <i>(position)</i> . Wide berth requested <i>(if requested)</i> . Contact via VHF Channel ... <i>(if requested)</i> .	Сейсмическая съемка / гидрографические работы судном ... <i>(название)</i> с ... <i>(дата и время)</i> по ... <i>(дата и время)</i> в ... <i>(место)</i> . Обходите на безопасном расстоянии <i>(если требуется)</i> . Связь на канале ... ОБЧ <i>(при необходимости)</i> .
.3	Survey vessel ... <i>(name)</i> towing ... <i>(length)</i> seismic cable along line joining / in area bounded by / in vicinity ... <i>(position)</i> from ... <i>(date and time)</i> to ... <i>(date and time)</i> . Wide berth requested <i>(if requested)</i> . Contact via VHF Channel ... <i>(if requested)</i> .	Исследовательское судно ... <i>(название)</i> буксирует сейсмический кабель длиной ... вдоль линии, соединяющей точки ... / в районе, ограниченном / в районе около ... <i>(место)</i> с ... <i>(дата и время)</i> по ... <i>(дата и время)</i> . Обходите на безопасном расстоянии <i>(если требуется)</i> . Связь на канале ... ОБЧ <i>(при необходимости)</i> .
.4	Hazardous operations by ... <i>(vessel)</i> in area bounded by / in vicinity ... <i>(position)</i> from ... <i>(date and time)</i> to ... <i>(date and time)</i> . Wide berth requested <i>(if requested)</i> . Contact via VHF Channel ... <i>(if requested)</i> .	Опасные работы судном ... <i>(название)</i> в районе, ограниченном / в районе около ... <i>(точка)</i> с ... <i>(дата и время)</i> до ... <i>(дата и время)</i> . Обходите на безопасном расстоянии <i>(если требуется)</i> . Связь на канале ... ОБЧ <i>(при необходимости)</i> .



.5	Current meters / hydrographic instruments moored in ... <i>(position)</i> . Wide berth requested <i>(if requested)</i> .	Измерители скорости течения / гидрографические приборы установлены в ... <i>(точка)</i> . Обходите на безопасном расстоянии <i>(если требуется)</i> .
<b>.5.2 Diving, towing and dredging operations</b>		
.1	Diving / dredging operations by vessel ... <i>(name)</i> from ... <i>(date and time)</i> to ... <i>(date and time)</i> in position ... . Wide berth requested <i>(if requested)</i> .	Водолазные / дноуглубительные работы судном ... <i>(название)</i> с ... <i>(дата и время)</i> до ... <i>(дата и время)</i> в точке ... . Обходите на безопасном расстоянии <i>(если требуется)</i> .
.2	Difficult tow from ... <i>(port of departure)</i> on ... <i>(date)</i> to ... <i>(destination)</i> on ... <i>(date)</i> . Wide berth requested.	На переходе из ... <i>(порт отхода)</i> ... <i>(дата)</i> в ... <i>(порт назначения)</i> ... <i>(дата)</i> проводится сложная буксировка. Обходите на безопасном расстоянии.
<b>.5.3 Tanker transhipment</b>		
.1	Transhipment of ... <i>(kind of cargo)</i> in position ... . Wide berth requested.	Перекачка ... <i>(вид груза)</i> в точке ... . Обходите на безопасном расстоянии.
.2	I am/ MT ... spilling oil/ chemicals/ ... in position ... . Wide berth requested.	Я / Танкер ... разлил нефть/химические продукты/... в точке ... . Обходите на безопасном расстоянии.
.3	I am / LNG tanker ... / LPG tanker ... leaking gas in position ... . Avoid passing to leeward.	У меня / У танкера со сжиженным природным газом / У танкера со сжиженным нефтяным газом ... произошла утечка газа в точке ... . Не проходите с подветренной стороны.
.4	Oil clearance operations near MT ... in position ... . Wide berth requested.	Проводятся работы по очистке от нефти вблизи т/х ... в точке ... . Обходите на безопасном расстоянии.
<b>.5.4 Off-shore installations, rig moves</b>		
.1	Platform ... <i>(name / number if available)</i> reported / established in position ... at ... <i>(date and time)</i> . Wide berth requested <i>(if requested)</i> .	Сообщено о наличии платформы ... <i>(название / номер, если имеется)</i> в точке ... в ... <i>(дата и время)</i> / В точке ... в ... <i>(дата и время)</i> установлена платформа ... <i>(название / номер, если имеется)</i> . Обходите на безопасном расстоянии <i>(если требуется)</i> .
.2	Platform ... <i>(name / number if available)</i> removed from ... <i>(position)</i> on ... <i>(date)</i> .	Платформа ... <i>(название / номер, если имеется)</i> удалена из ... <i>(точка)</i> ... <i>(дата)</i> .
.3	Pipeline / platform ... <i>(name / number if available)</i> in position ... spilling oil / leaking gas. Wide berth requested.	Из трубопровода / С платформы ... <i>(название / номер, если имеется)</i> в точке ... произошла утечка нефти / газа. Обходите на безопасном расстоянии.
.4	Derelict platform ... <i>(name / number if available)</i> being removed from ... <i>(position)</i> at ... <i>(date and time)</i> . Wide berth requested.	Работа <i>(дата и время)</i> по удалению покинутой платформы ... <i>(название / номер, если имеется)</i> из ... <i>(точка)</i> . Обходите на безопасном расстоянии.
<b>.5.5 Defective locks or bridges</b>		
.1	Lock ... <i>(name)</i> defective.	Шлюз ... <i>(название)</i> неисправен.
.1.1	For entering ... <i>(charted name of place)</i> use lock ... <i>(name)</i> .	Для входа в ... <i>(название места по карте)</i> используйте шлюз ... <i>(название)</i> .
.2	Lock / bridge ... <i>(name)</i> defective.	Шлюз / мост ... <i>(название)</i> неисправен.
.2.1	Avoid this area – no possibility for vessels to turn.	Избегайте этот район – отсутствует пространство для разворота судов.

<b>.5.6</b>	<b>Military operations</b>	<b>Военные операции</b>
.1	Gunnery / rocket firing / missile / torpedo / underwater ordnance exercises in area bounded by ... (positions) from ... (date and time) to ... (date and time). Wide berth requested (if requested).	Артиллерийские стрельбы / пуски ракет / реактивных снарядов / торпед / подводные учебные стрельбы проводятся в районе, ограниченном ... (координаты) с ... (дата и время) по ... (дата и время). Обходите на безопасном расстоянии (если требуется).
.2	Mine clearing operations from ... (date and time) to ... (date and time) in area bounded by ... (positions). Wide berth requested. Contact via VHF channel ... (number) (if requested).	Траление мин с ... (дата и время) по ... (дата и время) в районе, ограниченном ... (координаты). Обходите на безопасном расстоянии. Связь на канале ... ОВЧ (номер) (при необходимости).
<b>.5.7</b>	<b>Fishery</b>	<b>Лов рыбы</b>
.1	Small fishing boats in area around ... . Navigate with caution.	Малые рыболовные суда находятся в районе вокруг ... . Следуйте с осторожностью.
.2	Is fishing gear ahead of me?	Выставлены ли рыболовные снасти по моему курсу?
.2.1	No fishing gear ahead of you.	Рыболовных снастей по вашему курсу нет.
.2.2	Yes, fishing gear with buoys/ without buoys in position ... / area around ... . Navigate with caution.	Да, выставлены рыболовные снасти с буйами / без буйев в точке ... / в районе вокруг ... . Следуйте с осторожностью.
.3	Fishing gear has fouled my propeller(s).	На мой (мои) винт(ы) намотаны рыболовные снасти.
.4	You have caught my fishing gear.	Вы зацепили мои рыболовные снасти.
.5	Advise you to recover your fishing gear.	Рекомендую вам выбрать ваши рыболовные снасти.
.6	Fishing in area ... prohibited.	Рыболовство в районе ... запрещено.
<b>A1/3.3</b>	<b>Environmental protection communications</b>	<b>Связь по вопросам защиты окружающей среды</b>
.1	Located oil spill in position ... extending ... (length and width in metres) to ... (cardinal points).	Обнаружено нефтяное пятно в точке ... , простирающееся на ... (длина и ширина в метрах) к ... (румбы).
.2	Located oil spill	Обнаружено присутствие нефти
	~ in your wake.	~ в вашей кильватерной струе.
	~ in the wake of MV ... .	~ в кильватерной струе т/х ... .
.3	I have / MV ... has accidental spillage of oil / ... .	У меня / У т/х ... произошла случайная утечка нефти / ... .
.4	Can you / MV ... stop spillage?	Можете ли вы / Может ли т/х ... остановить утечку?
.4.1	Yes, I / MV ... can stop spillage.	Да, я могу / т/х может остановить утечку.
.4.2	No, I / MV ... cannot stop spillage.	Нет, я не могу / т/х не может остановить утечку.
.5	What kind of assistance is required?	Какая помощь требуется?
.5.1	I require / MV ... requires	Мне / Т/х ... требуется
	~ oil clearance assistance.	~ помощь по очистке нефти.
	~ floating booms / oil dispersants / ... .	~ плавучие боны / диспергатор нефти / ... .
.6	Stay in vicinity of pollution and co-operate with oil clearance team.	Оставайтесь в районе загрязнения и взаимодействуйте с командой по очистке акватории.
.7	... (number) barrels / drums / containers with IMDG Code marks reported adrift near position ... .	Сообщено, что вблизи точки ... дрейфуют ... (количество) бочек / барабанов / контейнеров с маркировкой МКМПОГ.

.8	Located a vessel dumping chemicals / waste / ... in position ... .	Обнаружено судно, производящее сброс химических веществ / отходов / ... в точке ... .
.9	Located a vessel incinerating chemicals / waste / ... in position ... .	Обнаружено судно, сжигающее химические вещества / отходы / ... в точке ... .
.10	Can you identify the polluter?	Можете ли вы установить источник загрязнения?
.10.1	Yes, I can identify the polluter – polluter is MV ... .	Да, я могу установить источник загрязнения – источником загрязнения является т/х ... .
.10.2	No, I cannot identify the polluter.	Нет, я не могу установить источник загрязнения.
.11	What is course and speed of the polluter?	Каковы курс и скорость источника загрязнения?
.11.1	Course of the polluter ... degrees, speed ... knots.	Курс источника загрязнения ... градусов, скорость ... узлов.
.11.2	The polluter left the scene.	Источник загрязнения покинул место происшествия.
<b>A1/4 Pilotage</b>		
<b>A1/4.1</b>	<b>Pilot request</b>	<b>Заявка на лоцмана</b>
	See A1/6.4.3 "Pilot request"	См. A1/6.4.3 "Заявка на лоцмана"
<b>A1/4.2 Embarking / disembarking pilot</b>		
<b>.1</b>	Stand by pilot ladder.	Приготовить лоцманский трап.
<b>.2</b>	Rig the pilot ladder on port side / starboard side / leeward side ... metres above water.	Подайте лоцманский трап с левого борта / правого борта / ... в ... метрах над водой.
<b>.3</b>	The pilot ladder is rigged on port side / starboard side.	Лоцманский трап подготовлен с левого борта / правого борта.
<b>.4</b>	You must rig another pilot ladder.	Вы должны приготовить другой лоцманский трап.
<b>.5</b>	The pilot ladder is unsafe.	Лоцманский трап небезопасен.
<b>.6</b>	What is wrong with the pilot ladder?	Что не в порядке с лоцманским трапом?
<b>.6.1</b>	The pilot ladder	У лоцманского трапа
	~ has broken / loose steps.	~ сломаны / ослабли балясины.
	~ has broken spreaders.	~ сломаны распорки.
	~ has spreaders too short.	~ слишком короткие распорки.
	~ is too far aft / forward.	Лоцманский трап расположен слишком далеко в корму / в нос.
<b>.7</b>	Move the pilot ladder	Переместите лоцманский трап
	~ ... metres aft / forward.	~ на ... метров к корме / к носу.
	~ clear of discharge.	~ в сторону от слива.
<b>.8</b>	Rig the accommodation ladder in combination with the pilot ladder.	Установите парадный трап вместе с лоцманским трапом.
<b>.9</b>	Rig the pilot ladder alongside hoist.	Установите лоцманский трап у подъемника.
<b>.10</b>	Put lights on at the pilot ladder.	Включите освещение у лоцманского трапа.
<b>.11</b>	Manropes are required / not required.	Фалрепы требуются / не требуются.
<b>.12</b>	Have a heaving line ready at the pilot ladder.	Приготовьте бросательный конец у лоцманского трапа.
<b>.13</b>	Correct the list of the vessel.	Устраните крен судна.
<b>.14</b>	Make a lee on your port side / starboard side.	Станьте левым бортом / правым бортом под ветер.

.15	Steer ... degrees to make a lee.	Держите ... градусов, чтобы обеспечить укрытие от ветра.
.16	Keep the sea on your port quarter / starboard quarter.	Удерживайте волну на левой скуле / правой скуле.
.17	Make a boarding speed of ... knots.	Для приема лоцмана держите скорость ... узлов.
.18	Stop engine(s) until pilot boat is clear.	Остановите двигатель(и) до тех пор, пока лоцманское судно не отойдет от борта.
.19	Put helm hard to port / starboard.	Переложите руль лево на борт / право на борт.
.20	Alter course to ... ( <i>cardinal points</i> ) – the pilot boat cannot clear the vessel.	Измените курс к ... ( <i>румбы</i> ) – лоцманское судно не может отойти от борта.
.21	Put engine(s) ahead / astern.	Дайте передний / задний ход.
.22	Embarkation is not possible.	Посадка невозможна.
.22.1	Boarding arrangements do not comply with SOLAS regulations.	Устройства для посадки не соответствуют требованиям правил Конвенции СОЛАС.
.22.2	Vessel is not suited for the pilot ladder.	Судно не приспособлено для использования лоцманского трапа.
<b>A1/4.3 Tug request Заявка на буксир</b>		
.1	Must I take tug(s)?	Должен ли я брать буксир(ы)?
.1.1	Yes, you must take ... tug(s).	Да, вы должны брать буксир(ы).
.1.2	No, you need not take tug(s).	Нет, вам не нужно брать буксир(ы).
.2	How many tugs must I take?	Сколько буксиров я должен взять?
.2.1	You must take ... tug(s) according to Port Regulations.	Вы должны взять ... буксир(ов) в соответствии с портовыми правилами.
.2.2	You must take ... tug(s) fore and ... tug(s) aft.	Вы должны взять ... буксир(ов) с носа и ... буксир(ов) с кормы.
.3	I require ... tug(s).	Мне требуется ... буксир(ов).
.4	In what position will the tug(s) meet me?	В каком месте буксир(ы) встретят меня?
.4.1	The tug(s) will meet you in position ... at ... UTC.	Буксир(ы) встретят вас в точке ... в ... часов UTC.
.4.2	Wait for the tug(s) in position ... .	Ожидайте буксир(ы) в точке ... .
.5	Must I use the towing lines of my vessel?	Должен ли я использовать буксирные тросы моего судна?
.5.1	Yes, you must use the towing lines.	Да, вы должны использовать свои буксирные тросы.
.5.2	No, you must use the towing lines of the tug.	Нет, вы должны использовать буксирные тросы буксира.
<b>A1/5 Specials Особые случаи</b>		
<b>A1/5.1 Helicopter operations</b>	<b>Вертолетные операции</b>	
	(H: = from helicopter V: = from vessel)	(H: – с вертолета V: – с судна)
.1	V: I require a helicopter ~ to pick up persons. ~ with doctor.	V: Мне требуется вертолет ~ для снятия людей. ~ с врачом.

	~ with liferaft / ... .	~ со спасательным плотом / ... .
.1.1	MRCC: I will send a helicopter with ... .	МСКЦ: Я направлю вертолет с ... .
.2	H: MV ... , I will drop ... .	H: Т/х ... , я сброшу ... .
.3	H: MV ... , are you ready for the helicopter?	H: Т/х ... , готовы ли вы принять вертолет?
.3.1	V: Yes. I am ready for the helicopter.	V: Да, я готов принять вертолет.
.3.2	V: No, I am not ready for the helicopter (yet).	V: Нет, я (еще) не готов принять вертолет.
.3.3	V: Ready for the helicopter in ... minutes.	V: Я буду готов принять вертолет через ... минут.
.4	H: MV ... , helicopter is on the way to you.	H: Т/х ... , вертолет находится на пути к вам.
.5	H: MV ... , what is your position.	H: Т/х ... , где ваше место?
.5.1	V: My position is ... .	V: Мое место ... .
.6	H: MV ... , what is your present course and speed.	H: Т/х ... , каковы ваши курс и скорость в данный момент?
.6.1	V: My present course is ... degrees, speed is ... knots.	V: В данный момент мой курс ... градусов, скорость ... узлов.
.7	H: MV ... , make identification signals.	H: Т/х ... , подайте опознавательные сигналы.
.8	V: I am making identification signals by smoke (buoy) / search light / flags / signalling lamp / ... .	V: Я подаю опознавательные сигналы дымом (бум) / прожектором / флагами / сигнальной лампой / ... .
.9	H: MV ... , you are identified.	H: Т/х ... , вы опознаны.
.10	H: MV ... , what is the relative wind direction in degrees and knots.	H: Т/х ... , какое относительное направление ветра в градусах и узлах?
.10.1	V: The relative wind direction is ... degrees and ... knots.	V: Относительное направление ветра ... градусов и ... узлов.
.11	H: MV ... , keep the wind on port / starboard bow.	H: Т/х ... , удерживайте ветер слева по носу / справа по носу.
.12	H: MV ... , keep the wind on port / starboard quarter.	H: Т/х ... , удерживайте ветер слева по корме / справа по корме.
.13	H: MV ... , indicate the landing / pick-up area.	H: Т/х ... , обозначьте место посадки / место подъема.
.13.1	V: The landing / pick-up area is ... .	V: Место посадки / место подъема ... .
.14	H: MV ... , can I land on deck?	H: Т/х ... , могу ли я сесть на палубу?
.14.1	V: Yes, you can land on deck.	V: Да, вы можете сесть на палубу.
.14.2	V: No, you cannot land on deck (yet).	V: Нет, вы (еще) не можете сесть на палубу.
.14.3	V: You can land on deck in ... minutes.	V: Вы сможете сесть на палубу через ... минут.
.15	H: MV ... , I will use hoist/ rescue sling / rescue basket / rescue net / rescue litter / rescue seat / double lift.	H: Т/х ... , я буду использовать подъемник / спасательный строп / спасательную корзину / спасательную сеть / спасательные носилки / спасательную беседку / поднимать по двое.
.16	V: I am ready to receive you.	V: Я готов принять вас.
.17	H: MV ... , I am landing.	H: Т/х ... , я сажусь.
.18	H: MV ... , I am starting operation.	H: Т/х ... , я начинаю операцию.
.19	H: MV ... , do not fix the hoist cable.	H: Т/х ... , не крепите трос подъемника.
.20	H: MV ... , operation finished.	H: Т/х ... , операция завершена.
.21	H: MV ... , I am taking off.	H: Т/х ... , я взлетаю.

<b>A1/5.2</b>	<b>Ice-breaker operations</b>	<b>Ледокольные операции</b>
<b>.1</b>	<b>Ice-breaker request</b>	<b>Заявка на ледокол</b>
.1	I am / MV ... is ... fast in ice in position ... .	Я / Т/х ... зажат льдом в точке ... .
.2	I require / MV ... requires ice-breaker assistance to reach ... .	Мне / Т/х ... требуется помощь ледокола в ... .
.3	Ice-breaker assistance	Ледокол
	~ will arrive at ... UTC / within ... hours.	~ придет в ... часов UTC / в течение ... часов.
	~ is not available until ... UTC.	~ не придет до ... часов UTC.
	~ is available only up to latitude ... longitude ***	~ оказывает помощь только до широты ... долготы ... .
	~ is suspended until ... ( <i>date and time</i> ).	~ временно прекращает проводку до ... ( <i>дата и время</i> ).
	~ is suspended after sunset.	~ прекращает проводку после захода солнца.
	~ is suspended until favourable weather conditions.	~ прекращает проводку до благоприятных погодных условий.
	~ will be resumed at ... UTC.	~ возобновит проводку в ... часов UTC.
<b>.2</b>	<b>Ice-breaker assistance for convoy</b>	<b>Ледовая проводка каравана</b>
	Ice-breaker commands applying to all the vessels in a convoy have to be immediately confirmed consecutively by each vessel in turn and executed according to the pattern given in GENERAL 4.6. Ice-breaker commands applying to a single vessel are confirmed and executed only by that vessel, and this applies also to close-coupled towing. When being assisted by an ice-breaker it is important to maintain a continuous listening watch on the appropriate VHF Channel and to maintain a proper look-out for sound and visual signals.	Команды ледокола, относящиеся ко всем судам в караване, должны немедленно подтверждаться каждым судном по очереди и выполняться в соответствии с формой, приведенной в пункте 4.6 ОБЩИХ ПОЛОЖЕНИЙ. Команды ледокола, относящиеся к одному судну, подтверждаются и выполняются только этим судном; это относится также к буксировке вплотную к корме. Во время ледовой проводки важно нести постоянное наблюдение на соответствующем канале ОБЧ и вести надлежащее наблюдение за звуковыми и визуальными сигналами.
.1	Ice-breaker assistance for convoy will start now / at ... UTC.	Ледовая проводка каравана начнется сейчас / в ... часов UTC.
.2	Your place in convoy is number ... .	В караване ваше место номер ... .
.3	MV ... will follow you.	За вами будет следовать т/х ... .
.4	You will follow MV ... .	Вы будете следовать за т/х ... .
.5	Go ahead and follow me.	Дайте передний ход и следуйте за мной.
.5.1	Do not follow me.	Не следуйте за мной.
.6	Proceed along the ice channel.	Следуйте по ледовому каналу.
.7	Increase / reduce your speed.	Увеличьте / уменьшите вашу скорость.
.8	Reverse your engines.	Дайте задний ход.
.9	Stop engines.	Остановите машины.
.10	Keep a distance of ... metres / cables between vessels.	Держите между судами дистанцию ... метров / кабельтовых.
.11	Increase / reduce the distance between vessels to ... metres / cables.	Увеличьте / сократите дистанцию между судами до ... метров / кабельтовых.
.12	Stand by for receiving towing line.	Приготовьтесь принять буксирный трос.
.12.1	Stand by for letting go towing line.	Приготовьтесь отпустить буксирный трос.

.13	Switch on the bow / stern searchlight	Включите носовой / кормовой прожектор.
.14	Stop in present position.	Остановитесь в точке, где вы находитесь.
.15	Ice-breaker ... will escort you.	Вас будет сопровождать ледокол ...
.16	Ice-breaker assistance for convoy finished.	Ледовая проводка каравана закончена.
.16.1	Open water / light ice conditions ahead.	Впереди – чистая вода / легкопроходимый лед.
.17	Proceed by yourself (to area ...).	Следуйте самостоятельно (в район ...).
<b>.3 Ice-breaker assistance in close-coupled towing</b>		
.1	Stand by for close coupled towing.	Приготовьтесь к проводке вплотную к корме.
.2	Slack out your anchors under the hawse-pipes.	Стравите якоря под клюзы.
.3	Pass heaving lines through the hawsepipes.	Пропустите бросательные концы через клюзы.
.4	Receive towing line on deck.	Выбирайте буксирный трос на палубу.
.5	Lash together the eyes of the towing line with manila lashing.	Крепите вместе огоны буксирного троса найтовом из растительного троса.
.6	Fasten towing line on your bitts.	Закрепите буксирный трос на буксирных кнехтах.
.7	I start to draw your bow into the stern notch of the ice-breaker.	Я начинаю подтягивать ваш нос в кормовое гнездо ледокола.
.8	Stand by for cutting the manila lashing if required.	Приготовьтесь отрубить найтов из растительного троса, если потребуется.
.9	Keep yourself in the centre-plane of the ice-breaker.	Удерживайте свое судно в диаметральной плоскости ледокола.
<b>A1/6 Vessel Traffic Service (VTS) Standard Phrases</b>		
<b>Application of Message Markers</b>		<b>Стандартные фразы для службы движения судов (СДС)</b>
<b>Application of Message Markers</b>		<b>Применение слов-указателей</b>
In order to especially facilitate shore-to-ship and ship-to-shore communication or when one of the IMO Standard Marine Communication Phrases will not fit the meaning desired, one of the following eight message markers may be used to increase the probability of the purpose of the message being properly understood.		С целью облегчения связи "берег-судно" и "судно-берег" или если какая-либо фраза Стандартного морского разговорника ИМО не соответствует смыслу, который хотят вложить в сообщение, для увеличения вероятности правильного понимания сообщения можно использовать одно из следующих восьми слов-указателей.
It is at the discretion of the shore personnel or the ship's officer whether to use one of the message markers and if so which of them to apply depending on the user's qualified assessment of the situation. If used, the message marker is to be spoken preceding the message or the corresponding part of the message. The IMO VTS Guidelines recommend that in any message directed to a vessel it should be clear whether the message contains <b>information, advice, warning, or instruction</b> and IMO Standard Marine Communication Phrases should be used where practicable.		Береговой персонал или лицо командного состава судна сами определяют, использовать или не использовать одно из слов-указателей характера сообщения, а вопрос о том, какое именно слово нужно использовать, решается этими лицами на основе их компетентной оценки ситуации. Если слово-указатель используется, то оно должно предшествовать сообщению или соответствующей части сообщения. Руководство ИМО для СДС рекомендует, чтобы в любом направляемом на судно сообщении ясно определялось содержание сообщения: <b>информация, рекомендация, предупреждение</b> или <b>указание</b> , и чтобы, где это практически возможно, применялся Стандартный морской разговорник ИМО.

	For further standardized VTS communications, also see other sections of Part A1. For VTS Standard Reporting Procedures, see IMO Resolution A.851(20) on General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and / or marine pollutants.	Дополнительные стандартные фразы для связи с СДС – см. также другие разделы части А1. Что касается стандартных процедур передачи сообщений СДС – см. резолюцию А.851(20) ИМО об общих принципах систем судовых сообщений и требований к передаче сообщений, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, связанных со сбросом опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря.
	<i>Note:</i> All of the following phrases must come as the culmination (message content) of a radio message exchange between stations covered by the ITU Radio Regulations, and the relevant calling procedures have to be observed.	<i>Примечание.</i> Все следующие фразы должны передавать сущность сообщения в радиообмене между станциями, охваченными Регламентом радиосвязи МСЭ, и должны соблюдаться соответствующие процедуры вызова.
	<b>Message Markers</b>	<b>Слова-указатели характера сообщения</b>
<b>(i)</b>	<b>INSTRUCTION</b>	<b>УКАЗАНИЕ</b>
	This indicates that the following message implies the intention of the sender to influence others by a Regulation.	Это слово указывает на то, что отправитель имеет намерение повлиять на получателей сообщения, основываясь на нормативном документе.
	<i>Comment:</i> This means that the sender, e.g. a VTS - Station or a naval vessel, must have full authority to send such a message. The recipient has to follow this legally binding message unless he/she has contradictory safety reasons which then have to be reported to the sender.	<i>Примечание.</i> Это означает, что отправитель, например станция СДС или военный корабль, должен иметь все полномочия, чтобы передавать такое сообщение. Получатель должен выполнять это юридически обязывающее сообщение, кроме случаев, когда он не может этого сделать по причинам безопасности, о которых должно быть сообщено отправителю.
	<i>Example:</i> "INSTRUCTION. Do not cross the fairway."	<i>Пример:</i> "УКАЗАНИЕ. Не пересекайте фарватер."
<b>(ii)</b>	<b>ADVICE</b>	<b>РЕКОМЕНДАЦИЯ</b>
	This indicates that the following message implies the intention of the sender to influence others by a Recommendation.	Это слово указывает на то, что отправитель имеет намерение повлиять на получателей сообщения с помощью рекомендации.
	<i>Comment:</i> The decision whether to follow the ADVICE still stays with the recipient. ADVICE does not necessarily have to be followed but should be considered very carefully.	<i>Примечание.</i> Решение о том, воспользоваться РЕКОМЕНДАЦИЕЙ или нет, принимает получатель. РЕКОМЕНДАЦИЕЙ можно не воспользоваться, но ее необходимо очень внимательно рассмотреть.
	<i>Example:</i> "ADVICE. (Advise you) stand by on VHF channel six nine."	<i>Пример:</i> "РЕКОМЕНДАЦИЯ. Рекомендую вам слушать на канале шесть девять ОВЧ."
<b>(iii)</b>	<b>WARNING</b>	<b>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ</b>
	This indicates that the following message implies the intention of the sender to inform others about danger.	Это слово указывает на то, что отправитель имеет намерение информировать получателей сообщения об опасности.
	<i>Comment:</i> This means that any recipient of a WARNING should pay immediate attention to the danger mentioned. Consequences of ignoring a WARNING will be up to the recipient.	<i>Примечание.</i> Это значит, что любой получатель ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ должен немедленно обратить внимание на упомянутую в нем опасность. За последствия игнорирования ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ отвечает получатель сообщения.
	<i>Example:</i> "WARNING. Obstruction in the fairway."	<i>Пример:</i> "ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. На фарватере – препятствие."



<b>(iv)</b>	<b>INFORMATION</b>	<b>ИНФОРМАЦИЯ</b>
	This indicates that the following message is restricted to observed facts, situations, etc.	Это слово указывает на то, что сообщение ограничивается информацией о наблюдаемых фактах, ситуациях и т.п.
	<i>Comment:</i> This marker is preferably used for navigational and traffic information, etc. Consequences of ignoring INFORMATION will be up to the recipient.	<i>Примечание.</i> Это слово желательно использовать для передачи информации о навигационной обстановке, движении судов и т.п. За последствия игнорирования ИНФОРМАЦИИ отвечает получатель сообщения.
	<i>Example:</i> "INFORMATION. MV Noname will overtake to the west of you."	<i>Пример:</i> "ИНФОРМАЦИЯ. Т/х "... " совершит обгон к западу от вас."
<b>(v)</b>	<b>QUESTION</b>	<b>ВОПРОС</b>
	This indicates that the following message is of interrogative character.	Это слово указывает на то, что сообщение имеет вопросительный характер.
	<i>Comment:</i> The use of this marker removes any doubt as to whether a question is being asked or a statement being made, especially when interrogatives such as what, where, why, who, how are additionally used at the beginning of the question. The recipient is expected to return an answer.	<i>Примечание.</i> Использование этого слова не оставляет сомнения в отношении того, идет ли речь о вопросе или констатации факта, особенно если фраза начинается с вопросительных слов: что, где, почему, кто, как. Предполагается, что получатель должен ответить на сообщение.
	<i>Example:</i> "QUESTION.( What is ) your present maximum draft?"	<i>Пример:</i> "ВОПРОС. (Какая у вас) максимальная осадка в данный момент?"
<b>(vi)</b>	<b>ANSWER</b>	<b>ОТВЕТ</b>
	This indicates that the following message is the reply to a previous question.	Это слово указывает на то, что сообщение является ответом на заданный вопрос.
	<i>Comment:</i> Note that an answer should not contain another question.	<i>Примечание.</i> В ответе не должно содержаться другого вопроса.
	<i>Example:</i> "ANSWER. My present maximum draught is zero seven metres."	<i>Пример:</i> "ОТВЕТ. У меня в данный момент максимальная осадка ноль семь метров."
<b>(vii)</b>	<b>REQUEST</b>	<b>ПРОСЬБА</b>
	This indicates that the following message is asking for action from others with respect to the vessel.	Это слово указывает на то, что получателей сообщения просят совершить действие по отношению к судну.
	<i>Comment:</i> The use of this marker is to signal: I want something to be arranged or provided, e.g. ship's stores requirements, tugs, permission, etc.	<i>Примечание.</i> Это слово-указатель используют с целью сообщить о том, что судно испытывает потребность в принятии каких-либо мер или обеспечении чем-либо, например в пополнении судовых запасов, предоставлении буксиров, разрешений и т.п.
	<i>Note:</i> REQUEST must not be used involving navigation, or to modify COLREGs.	<i>Примечание.</i> ПРОСЬБА не должна использоваться для судовождения или изменения МППСС.
	<i>Example:</i> "REQUEST. I require two tugs."	<i>Пример:</i> "ПРОСЬБА. Мне требуются два буксира."
<b>(viii)</b>	<b>INTENTION</b>	<b>НАМЕРЕНИЕ</b>
	This indicates that the following message informs others about immediate navigational action intended to be taken.	Это слово указывает на то, что получатели сообщения информируются о намерении незамедлительно предпринять действия, касающиеся судовождения.
	<i>Comment:</i> The use of this message marker is logically restricted to messages announcing navigational actions by the vessel sending this message.	<i>Примечание.</i> Использование этого слова-указателя логически ограничено сообщениями, извещающими о маневре, который собирается осуществить судно, направившее сообщение.
	<i>Example:</i> "INTENTION. I will reduce my speed."	<i>Пример:</i> "НАМЕРЕНИЕ. Я буду снижать скорость."

A1/6.1	Phrases for acquiring and providing data for a traffic image	Фразы для получения и предоставления данных о движении судов
.1	Acquiring and providing routine traffic data	Получение и предоставление обычных данных о движении судов
.1	What is the name of your vessel and call sign / identification ?	Какое название вашего судна, его позывные / опознавательный номер?
.1.1	The name of my vessel is ... , call sign ... / identification ... .	Название моего судна ... , позывной сигнал ... / опознавательный номер ... .
.1.2	Spell the name of your vessel.	Произнесите название вашего судна по буквам.
.2	What is your flag State ?	Под флагом какого государства плавает ваше судно?
.2.1	My flag State is ... .	Государство флага моего судна ... .
.3	What is your position ?	Какое ваше местоположение?
.3.1	My position is ... .	Мое местоположение: ... .
.4	What is your present course and speed?	Какие ваши курс и скорость на данный момент?
.4.1	My present course is ... degrees, my speed is ... knots.	На данный момент мой курс ... градусов, скорость ... узлов.
.5	From what direction are you approaching ?	С какого направления вы подходите?
.5.1	I am approaching from ... .	Подхожу с ... .
.6	What is your port of destination / destination?	Какой ваш порт назначения / место назначения?
.6.1	My port of destination / destination is ... .	Мой порт назначения / место назначения ... .
.7	What was your last port of call ?	Какой был ваш последний порт захода?
.7.1	My last port of call was ... .	Мой последний порт захода ... .
.8	What is your ETA in position ... ?	Какое расчетное время вашего прибытия в точку ...?
.8.1	My ETA is ... UTC.	Расчетное время моего прибытия в ... часов UTC.
.9	What is your ETD from ... ?	Какое расчетное время вашего отхода из ...?
.9.1	My ETD from ... is ... UTC.	Расчетное время моего отхода из ... .. часов UTC.
.10	What is your draught forward / aft?	Какая у вас осадка носом / кормой?
.10.1	My draught forward / aft is ... metres.	Моя осадка носом / кормой ... метров.
.11	What is your present maximum draught ?	Какая у вас максимальная осадка на данный момент?
.11.1	My present maximum draught is ... metres.	На данный момент моя максимальная осадка ... метров.
.12	What is your freeboard ?	Какая у вас высота надводного борта?
.12.1	My freeboard is ... metres.	Высота моего надводного борта ... метров.
.13	What is your air draught?	Какой надводный габарит вашего судна ?
.13.1	My air draught is ... metres.	Надводный габарит моего судна ... метров.
.14	Are you under way ?	Вы на ходу?
.14.1	Yes, I am under way.	Да, я на ходу.
.14.2	No, I am not under way.	Нет, я не на ходу.
.14.3	I am ready to get under way.	Я готов дать ход.
.15	What is your full speed / full manoeuvring speed?	Какая ваша полная скорость / полная маневренная скорость?
.15.1	My full speed / full manoeuvring speed is ... knots.	Моя полная скорость / моя полная маневренная скорость ... узлов.
.16	What is your cargo?	Какой у вас груз?
.16.1	My cargo is ... .	Мой груз ... .

.17	Do you carry any dangerous goods?	Имеются ли у вас на борту опасные грузы?
.17.1	Yes, I carry the following dangerous goods: ... kilogrammes / tonnes IMO Class ...	Да, у меня на борту следующие опасные грузы: ... килограммов / тонн класса ... ИМО.
.17.2	No, I do not carry any dangerous goods.	Нет, у меня на борту нет опасных грузов.
.18	Do you have any deficiencies / restrictions?	У вас есть какие-нибудь недостатки / ограничения?
.18.1	No, I have no deficiencies / restrictions.	Нет, у меня нет никаких недостатков / ограничений.
.18.2	Yes, I have the following deficiencies / restrictions: ...	Да, у меня есть следующие недостатки / ограничения: ...
.19	I am / MV ... is constrained by draught.	Я / Т/х ... стеснен осадкой.
.20	The maximum permitted draught is ... metres.	Максимально допустимая осадка ... метров.
.21	Do you have any list?	Есть ли у вас крен?
.21.1	Yes, I have a list to port / starboard of ... degrees.	Да, имею крен на левый / правый борт ... градусов.
.21.2	No, I have no list.	Нет, крена не имею.
.22	Are you on even keel?	Вы на ровном киле?
.22.1	Yes, I am on even keel.	Да, я на ровном киле.
.22.2	No, I am trimmed by the head / stern.	Нет, я имею дифферент на нос / корму.
<b>.2 Acquiring and providing distress traffic data</b>		
	See A1/1.1 "Distress communications"	См. A1/1.1 "Связь при бедствии"
<b>A1/6.2 Phrases for providing VTS services</b>		
<b>.1 Information service</b>		
	These phrases are normally transmitted from the shore.	Эти фразы обычно передаются с берега.
<b>.1.1 Navigational warnings</b>		
.1	Unknown object(s) in position ...	Неизвестный(е) объект(ы) находится(ятся) в точке ...
.2	Ice / iceberg(s) in position ... / area around ...	Лед / айсберг(и) находится(ятся) в точке ... / районе вокруг ...
.3	Unlit derelict vessel adrift in vicinity ... at ... (date and time).	Покинутое судно без огней дрейфует вблизи ... (дата и время).
.4	Dangerous wreck / obstruction located in position ... marked by ... (type) buoy.	Опасное затонувшее судно / препятствие обнаружено в точке ... , ограждено бум ... (тип).
.5	Hazardous mine adrift in vicinity ... at ... (date and time).	Опасная мина дрейфует вблизи ... (дата и время).
.6	Uncharted reef / rock / shoal reported in position ...	Сообщено о наличии в точке ... не нанесенных на карту рифа / скалы / мели.
.7	Pipeline is leaking gas / oil in position ... . Wide berth requested.	Утечка газа / нефти из газо/нефтепровода в точке ... . Обходите на безопасном расстоянии.
.8	Depth of water not sufficient in position ...	Нет достаточной глубины в точке ...
.9	Navigation closed in area ...	Судоходство в районе ... закрыто.
<b>.1.2 Navigational information</b>		
.1	Oil spill in position ...	Нефтяное пятно в точке ...

.2	Current meters / hydrographic instruments moored in position ... . Wide berth requested.	Измерители скорости течения / гидрографические приборы установлены в точке ... . Обходите на безопасном расстоянии.
.3	Platform ... ( <i>name / number</i> ) reported / established in position ... . Wide berth requested.	Сообщено о наличии платформы ... ( <i>название / номер</i> ) в точке ... / В точке ... установлена платформа ... ( <i>название / номер</i> ). Обходите на безопасном расстоянии.
.4	... ( <i>charted name of light / buoy</i> ) in position ...	... ( <i>название огня / буя по карте</i> ) в точке ...
	~ unlit / unreliable / damaged / destroyed / off station / missing.	~ не горит / ненадежен / поврежден / разрушен / не на штатном месте / отсутствует.
	~ ( <i>temporarily</i> ) changed to ... ( <i>full characteristics</i> ).	~ ( <i>временно</i> ) заменен на ... ( <i>полная характеристика</i> ).
	~ ( <i>temporarily</i> ) removed.	~ ( <i>временно</i> ) снят.
	~ ( <i>temporarily</i> ) discontinued.	~ ( <i>временно</i> ) упразднен.
.5	... ( <i>charted name of light / buoy</i> ) ... ( <i>full characteristics</i> )	... ( <i>название огня / буя по карте</i> ) ... ( <i>полная характеристика</i> )
	~ established in position ... .	~ установлен в точке ... .
	~ re-established in position ... .	~ вновь установлен в точке ... .
	~ moved ... kilometres / nautical miles in ... ( <i>direction</i> ) to position ... .	~ перемещен на ... километров/морских миль в ... ( <i>направление</i> ) в точку ... .
.6	( <i>Note: Only for major fog signal stations.</i> )	( <i>Примечание. Только для основных постов подачи туманных сигналов.</i> )
	Fog signal ... ( <i>charted name of light / buoy</i> ) in position ... inoperative.	Туманный сигнал ... ( <i>название огня / буя по карте</i> ) в точке ... не действует.
<b>.1.3</b>	<b>Traffic information</b>	<b>Информация о движении судов</b>
.1	Gunnery / rocket firing / missile / torpedo / underwater ordnance exercises in area bounded by ... ( <i>position</i> ) and ... ( <i>position</i> ) from ... ( <i>date and time</i> ) to ... ( <i>date and time</i> ). Wide berth requested.	Артиллерийские стрельбы / пуски ракет / реактивных снарядов / торпед / подводные учебные стрельбы проводятся в районе, ограниченном ... ( <i>координаты</i> ) и ... с ... ( <i>дата и время</i> ) до ... ( <i>дата и время</i> ). Обходите на безопасном расстоянии.
.2	Cable / pipeline operations by ... ( <i>vessel</i> ) in vicinity ... / along a line joining ... ( <i>position</i> ) from ... ( <i>date and time</i> ) to ... ( <i>date and time</i> ). Wide berth requested. Contact via VHF Channel ... .	Кабельные работы / прокладка трубопровода судном ... ( <i>название</i> ) в районе ... / вдоль линии, соединяющей точки ... ( <i>координаты</i> ) с ... ( <i>дата и время</i> ) до ... ( <i>дата и время</i> ). Обходите на безопасном расстоянии. Связь на канале ... ОВЧ.
.3	Salvage operations in position ... from ... ( <i>date and time</i> ) to ... ( <i>date and time</i> ). Wide berth requested. Contact via VHF Channel ... .	Спасательные операции проводятся в точке ... с ... ( <i>дата и время</i> ) до ... ( <i>дата и время</i> ). Обходите на безопасном расстоянии. Связь на канале ... ОВЧ.
.4	Seismic / hydrographic operations by ... ( <i>vessel</i> )... from ... ( <i>date and time</i> ) to ... ( <i>date and time</i> ) in position ... . Wide berth requested. Contact via VHF Channel ... .	Сейсмическая съемка / гидрографические работы судном ... ( <i>название</i> ) в точке ... с ... ( <i>дата и время</i> ) до ... ( <i>дата и время</i> ). Обходите на безопасном расстоянии. Связь на канале ... ОВЧ.
.5	Oil clearance operations near MT ... in position ... . Wide berth requested.	Проводятся работы по очистке от нефти вблизи т/х ... в точке ... . Обходите на безопасном расстоянии.
.6	Transshipment of ... ( <i>kind of cargo</i> ) in position ... . Wide berth requested.	Перекачка ... ( <i>вид груза</i> ) в точке ... . Обходите на безопасном расстоянии.
.7	Difficult tow from ... ( <i>port of departure</i> ) to ... ( <i>destination</i> ) on ... ( <i>date</i> ) - wide berth requested.	На переходе из ... ( <i>порт отхода</i> ) в ... ( <i>порт назначения</i> ) проводится сложная буксировка ... ( <i>дата</i> ) . Обходите на безопасном расстоянии.

.8	Vessel not under command in position ... / area ... .	Судно, лишенное возможности управляться, в точке ... / районе ... .
.9	Hampered vessel in position ... / area ... (course ... degrees, speed ... knots).	Судно, ограниченное в возможности маневрировать, в точке ... / районе ... (курс ... градусов, скорость ... узлов).
.9.1	Vessel constrained by her draught in position ... / area ... (course ... degrees, speed ... knots).	Судно, стесненное своей осадкой, в точке ... / районе ... (курс ... градусов, скорость ... узлов).
.10	Vessel in position ... on course ... and speed ... is not complying with traffic regulations.	Судно в точке ... , следующее курсом ... со скоростью ... узлов, не соблюдает правила движения.
.11	Vessel is crossing ... traffic lane on course ... and speed ... in position ... .	В точке ... полосу движения ... пересекает судно, идущее курсом ... со скоростью ... узлов.
.12	Small fishing boats in area around ... – navigate with caution.	В районе вокруг ... находятся малые рыболовные суда – следуйте с осторожностью.
.13	Submarines operating in sea area around ... surface vessels are in attendance.	В морском районе вокруг ... находятся подводные лодки. Надводные суда находятся в сопровождении.
<b>.1.4 Route information</b>		
<b>Информация по установлению путей движения</b>		
.1	Route ... / Traffic lane ... has been suspended / discontinued/ diverted.	Установленный путь ... / Полоса движения ... закрыт(а) временно / упразднен(а) / изменен(а).
<b>.1.5 Hydrographic information</b>		
<b>Гидрографическая информация</b>		
.1	Tidal prediction for ... (name of station(s)) / area ... :	Прогноз приливов для ... (название поста(ов)) / района ...:
.1.1	A tide of ... metres above / below datum is expected in position ... / area ... at about ... UTC.	Прилив на ... метров выше / ниже нуля глубин ожидается в точке ... / районе ... примерно в ... часов UTC.
.1.2	Abnormally high / low tides are expected in position ... / area ... at about ... UTC.	Необычно высокие / низкие приливы ожидаются в точке ... / районе ... примерно в ... часов UTC.
.2	The tide is rising:	Идет прилив:
	~ it is ... hours before high water / after low water.	~ сейчас ... часов до полной воды / после малой воды.
	~ it is ... metres below high water / above low water.	~ вода сейчас ... метров ниже полной воды / ... метров выше малой воды.
.3	The tide is falling:	Идет отлив:
	~ it is ... hours after high water / before low water.	~ сейчас ... часов после полной воды / до малой воды.
	~ it is ... metres below high water / above low water.	~ вода сейчас ... метров ниже полной воды / ... метров выше малой воды.
.4	The tide is slack.	Приливное течение отсутствует.
.5	Present tide is ... metres above / below datum ... in position ... .	В точке ... в данный момент прилив на ... метров выше / ниже нуля глубин.
.6	The tide is ... metres above / below prediction.	Прилив на ... метров выше / ниже предвычисленного.
.7	The tidal stream / current is ... knots in position ... .	Приливное течение / течение ... узлов в точке ... .
.8	The tide is setting in direction ... degrees.	Направление приливного течения ... градусов.
.9	The depth of water is / is not sufficient in position ... .	В точке ... глубина воды достаточная / недостаточная.

.10	Charted depth has increased / decreased by ... metres due to winds/ sea state.	Глубина на ... метров больше / меньше указанной на карте из-за ветров / состояния моря.
<b>.1.6 Electronic navigational aids information</b>		
<b>Информация об электронных навигационных средствах</b>		
.1	GPS Satellite ... (number) unusable from ... (date and time) to ... (date and time).	Спутник GPS ... (номер) не может быть использован с ... (дата и время) до ... (дата и время).
	Cancel one hour after time of restoration.	Отменяется через один час после возобновления работы.
.2	LORAN station ... (name number of master / secondary) off air from ... (date and time) to ... (date and time).	Станция ЛОРАН ... (наименование или номер ведущей / ведомой станции) не действует с ... (дата и время) до ... (дата и время).
.3	RACON ... (name of station) in position ... off air ... from ... (date and time) to ... (date and time).	Радиолокационный маяк-ответчик ... (название станции) в точке ... не действует с ... (дата и время) до ... (дата и время).
<b>.1.7 Meteorological warnings</b>		
<b>Метеорологические предупреждения</b>		
.1	Gale warning / storm warning was issued at ... UTC starting at ... UTC .	Штормовое предупреждение объявлено в ... часов UTC, начиная с ... часов UTC.
.1.1	Gale warning / storm warning. Wind at ... UTC in area ... (met. area) from direction ... (cardinal points) and force Beaufort ... backing / veering to ... (cardinal points).	Штормовое предупреждение. Ветер на ... часов UTC в районе ... (метеорайон) от ... (румбы) силой ... баллов по шкале Бофорта меняется против часовой стрелки / по часовой стрелке на ... (румбы).
.2	Tropical storm warning was issued at ... UTC starting at ... UTC.	Предупреждение о тропическом шторме объявлено в ... часов UTC с началом в ... часов UTC.
.2.1	Tropical storm warning at ... UTC. Hurricane ... (name) / tropical cyclone / tornado / willy-willy / typhoon / ... with central pressure of ... millibars / hectopascals located in position ... . Present movement ... (cardinal points) at ... knots. Winds of ... knots within radius of ... nautical miles of centre. Seas over ... metres. Further information on VHF Channel ... / frequency ... (at ... UTC).	Предупреждение о тропическом шторме на ... часов UTC. Ураган ... (название) / тропический циклон / торнадо / тропический шторм / тайфун ... с давлением в центре ... миллибар / гПа находится в точке ... . В данный момент продвигается на ... (румбы) со скоростью ... узлов. Ветры со скоростью ... узлов наблюдаются в радиусе ... миль от центра. Волнение более ... метров. Дополнительную информацию можно получить на канале ... ОВЧ / частоте ... (в ... часов UTC).
<b>.1.8 Meteorological information</b>		
<b>Метеорологическая информация</b>		
.1	Position of tropical storm ... (name) ... , path ... (cardinal points), speed of advance ... knots.	Местоположение тропического шторма ... (название), направление движения ... (румбы), скорость продвижения шторма ... узлов.
.2	Wind direction ... (cardinal points), force Beaufort ... in position ... .	В точке ... направление ветра ... (румбы), сила ... баллов по шкале Бофорта.
.3	Wind is backing / veering and increasing / decreasing.	Ветер меняется против часовой стрелки / по часовой стрелке и усиливается / ослабевает.
.4	Wind is expected to increase / decrease in position ... to force Beaufort ... within the next... hours.	Ожидается усиление / ослабление ветра в районе ... до ... баллов по шкале Бофорта в течение ближайших ... часов.
.5	Visibility in position ...	Видимость в точке ...
	~ ... metres / nautical miles.	~ составляет ... метров / морских миль.

	~ reduced by mist / fog / snow / dust / rain/ ...	~ понижена из-за дымки / тумана / снега / пыли / дождя / ...
	~ expected to increase / decrease to ... metres / nautical miles within the next ... hours.	~ улучшится / ухудшится до ... метров / морских миль в течение ближайших ... часов.
.6	Sea / swell in position ...	В точке ...
	~ ... metres from ... ( <i>cardinal points</i> ).	~ волнение / зыбь ... метров от ... ( <i>румбы</i> ).
	~ expected to increase/ decrease within the next ... hours.	~ ожидается увеличение / уменьшение волнения / зыби в течение следующих ... часов.
.7	Icing is expected / not expected in area ...	Обледенение ожидается / не ожидается в районе ...
<b>.1.9</b>	<b>Meteorological questions and answers</b>	<b>Вопросы и ответы, касающиеся метеорологии</b>
	See A1/3.1 "Meteorological and hydrological conditions"	См. A1/3.1 "Метеорологические и гидрологические условия"
<b>.2</b>	<b>Navigational assistance service</b>	<b>Служба оказания помощи в судовождении</b>
	Shore based pilotage by navigational assistance service: also see A1/6.4 .3.18 to .3.21	В отношении проводки судов с помощью информации, поступающей с берега от службы оказания помощи в судовождении, см. A1/6.4 .3.18 – .3.21
<b>.2.1</b>	<b>Request and identification</b>	<b>Запрос и опознавание</b>
.1	Is shore-based radar assistance available?	Можно ли получить помощь береговой радиолокационной станции?
.1.1	Yes, shore-based radar assistance is available.	Да, можно получить помощь береговой радиолокационной станции.
.1.2	No, shore-based radar assistance is not available.	Нет, помощь береговой радиолокационной станции получить нельзя.
.2	Shore-based radar assistance is available from ... to ... UTC.	Помощь береговой радиолокационной станции можно получить с ... часов UTC до ... часов UTC.
.3	Do you require navigational assistance to reach ... ?	Вам требуется навигационная помощь для перехода в ... ?
.3.1	Yes, I require navigational assistance.	Да, мне требуется навигационная помощь.
.3.2	No, I do not require navigational assistance.	Нет, мне не требуется навигационная помощь.
.4	What is your position?	Каково ваше место?
.4.1	My position is bearing ... degrees ... , distance ... kilometres / nautical miles from ...	Нахожусь по пеленгу ... градусов на расстоянии ... километров / морских миль от ...
.5	How was your position obtained?	Каким способом вы определили свое место?
.5.1	My position was obtained by GPS / RADAR / cross-bearing / astronomical observation / ...	Мое место было определено с помощью GPS / РЛС / пеленгов / астрономических наблюдений / ...
.6	Say again your position.	Повторите ваше местоположение.
.7	I have located you on my radar screen.	Я вижу вас на экране моего радиолокатора.
.7.1	Your position is bearing ... degrees, distance ... kilometers / nautical miles from ...	Вы находитесь по пеленгу ... градусов на расстоянии ... километров / морских миль от ...
.8	I cannot locate you on my radar screen.	Я не могу обнаружить вас на экране моего радиолокатора.
.9	What is your present course and speed?	Каковы ваши курс и скорость в данный момент?
.9.1	My present course is ... degrees, my speed is ... knots.	В данный момент мой курс ... градусов, скорость ... узлов.

.10	What is the course to reach you?	Каким курсом нужно следовать для подхода к вам?
.10.1	The course to reach me is ... degrees.	Для подхода ко мне следуйте курсом ... градусов.
.11	Is your radar in operation?	Ваша РЛС сейчас работает?
.11.1	Yes, my radar is in operation.	Да, моя РЛС сейчас работает.
.11.2	No, my radar is not in operation.	Нет, моя РЛС сейчас не работает.
.12	What range scale are you using?	Какую шкалу дальности вы используете?
.12.1	I am using ... miles range scale.	Я использую шкалу дальности ... миль.
.12.2	Change to a larger / smaller range scale.	Перейдите на большую / меньшую шкалу дальности.
.13	You are leaving my radar screen.	Вы выходите за пределы экрана моей РЛС.
.14	Change to radar ... (name) VHF Channel ...	Переходите на РЛС ... (название), канал ... ОВЧ.
.15	I have lost radar contact.	Я потерял радиолокационный контакт.
<b>.2.2 Position Место</b>		
.1	You are entering ...	Вы входите в ...
.2	Your position is ... / bearing ... degrees, distance ... kilometres/ nautical miles from ...	Вы находитесь в точке ... / по пеленгу ... градусов на расстоянии ... километров/морских миль от ...
.3	You are passing ...	Вы проходите ...
.4	You are	Вы
	~ in the centre of the fairway.	~ следуете по оси фарватера.
	~ on / not on the radar reference line (of the fairway).	~ на / не на радиолокационной осевой линии (фарватера).
	~ on the ... (cardinal points) side of the fairway.	~ находитесь на ... (румбы) стороне фарватера.
.5	You are approaching the ... (cardinal points) limit of the fairway.	Вы приближаетесь к ... (румбы) границе фарватера.
.6	Your position is buoy number ... distance ... metres / cables to the ... (cardinal points) of the radar reference line.	Ваше место – буй номер ... на расстоянии ... метров / кабельтовых к ... (румбы) от радиолокационной осевой линии.
.7	Your position is distance ... metres / cables from the intersection of radar reference line ... and radar reference line ... and distance ... metres / cables to the ... (cardinal points) of radar reference line ...	Ваше место на расстоянии ... метров / кабельтовых от пересечения радиолокационной осевой линии ... с радиолокационной осевой линией... и на расстоянии ... метров / кабельтовых к ... (румбы) от радиолокационной осевой линии.
.8	MV ... has reported at reporting point ...	Т/х ... сообщил о себе в контрольной точке ...
.9	You are getting closer to the vessel ... (cardinal points) of you.	Вы приближаетесь к судну, находящемуся ... (румбы) от вас.
.10	Vessel on opposite course is passing to the ... (cardinal points) of you.	Судно, следующее встречным курсом, проходит к ... (румбы) от вас.
.11	MV ...	Т/х ...
	~ is metres / cables ... (cardinal points) of you.	~ находится в ... метрах / кабельтовых ... (румбы) от вас.
	~ is ingoing / outgoing.	~ входит / выходит.
	~ has stopped.	~ остановился.
	~ is at anchor.	~ на якорю.
	~ is on a reciprocal course	~ следует встречным курсом.



	~ will overtake to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of you.	~ будет совершать обгон к ... ( <i>румбы</i> ) от вас.
.12	Vessel has anchored ... metres / cables ... ( <i>cardinal points</i> ) of you in position ... .	Судно стало на якорь на расстоянии ... метров / кабельтовых к ... ( <i>румбы</i> ) от вас в точке ... .
.13	Vessel to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of you is obstructing your movements.	Судно, находящееся к ... ( <i>румбы</i> ) от вас, препятствует вашему движению.
.14	You will meet crossing traffic in position ... .	Вы встретите пересекающий ваш путь поток судов в точке ... .
.15	Vessel is entering / leaving the fairway at ... .	Судно входит на фарватер / выходит с фарватера в ... .
.16	Buoy ... distance ... metres / cables to the ... ( <i>cardinal points</i> ).	Буй ... на расстоянии ... метров / кабельтовых ... ( <i>румбы</i> ).
.17	Vessel to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of you is	Судно ... , находящееся к ... ( <i>румбы</i> ) от вас,
	~ turning.	~ разворачивается.
	~ anchoring.	~ становится на якорь.
	~ increasing / decreasing speed.	~ увеличивает / снижает скорость.
	~ overtaking you.	~ обгоняет вас.
	~ not under command.	~ лишено возможности управляться.
<b>.2.3</b>	<b>Course</b>	<b>Курс</b>
	<i>Note:</i> The user of this phrase should be fully aware of the implications of words such as "track", "heading" and "course made good".	<i>Примечание.</i> Пользуясь данной фразой, необходимо хорошо знать, что подразумевается под такими словами, как "траектория движения", "мгновенный курс" и "путь".
.1	Your track is	Ваша траектория движения
	~ parallel with the reference line.	~ параллельна оси фарватера.
	~ diverging from the reference line.	~ отклоняется от оси фарватера.
	~ converging to the reference line.	~ сближается с осью фарватера.
.2	What is your present course / heading?	Какой у вас курс / мгновенный курс на данный момент?
.2.1	My present course / heading is ... degrees.	Мой курс / мгновенный курс на данный момент ... градусов.
.3	You are steering a dangerous course.	Вы следуете опасным курсом.
.4	Course to make good is ... degrees.	Путь ... градусов.
.5	Vessel to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of you is on same course ... degrees.	Судно к ... ( <i>румбы</i> ) от вас следует тем же курсом ... градусов.
.5.1	Advise you	Рекомендую вам
	~ keep your present course.	~ сохранять ваш курс.
	~ steer a new course of ... degrees.	~ взять новый курс ... градусов.
.6	Have you altered course?	Вы изменили курс?
.6.1	Yes, I have altered course - my new course is ... degrees.	Да, я изменил курс, новый курс ... градусов.
.6.2	No, I have not altered course - my course is ... degrees.	Нет, я не изменил курс, мой курс ... градусов.
.7	You are running into danger	Вы идете к опасности
	~ shallow water to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of you.	~ к ... ( <i>румбы</i> ) от вас – мелководье.

	~ submerged wreck to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of you.	~ к ... ( <i>румбы</i> ) от вас – затонувшее судно.
	~ fog bank to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of you.	~ к ... ( <i>румбы</i> ) от вас – полоса тумана.
	~ risk of collision (with a vessel bearing ... degrees, distance ... kilometres / ... nautical miles).	~ опасность столкновения (с судном, находящимся по пеленгу ... градусов на расстоянии ... километров / морских миль).
	~ bridge is defective / ... .	~ мост поврежден / ... .
<b>.3</b>	<b>Traffic organization service</b>	<b>Служба организации движения судов</b>
<b>.3.1</b>	<b>Clearance, forward planning</b>	<b>Разрешение на вход, планирование действий</b>
.1	Traffic clearance is required before entering ... .	Перед входом в (на) ... требуется получить разрешение на движение.
.2	Do not enter the traffic lane / ... .	Не входите в полосу движения / ... .
.3	Proceed to the emergency anchorage.	Следуйте к аварийной якорной стоянке.
.4	Keep clear of ... / avoid ... .	Держитесь в стороне от ... / Избегайте ... .
.5	You have permission	Вам разрешено
	~ to enter the traffic lane / route - traffic clearance granted.	~ войти на полосу движения / путь – разрешение на движение предоставлено.
	~ to enter traffic lane / route in position ... at ... UTC.	~ войти на полосу движения / путь в точке ... в ... часов UTC.
.6	Do not pass the reporting point ... until ... UTC.	Не проходите контрольную точку... до ... часов UTC.
.7	Report at the next waypoint / waypoint ... / at ... UTC.	Передайте сообщение о себе в следующей путевой точке / путевой точке ... / в ... часов UTC.
.8	You must arrive at waypoint ... at ... UTC - your berth is clear.	Вы должны прибыть в путевую точку ... в ... часов UTC – ваше место стоянки свободно.
.9	Do not arrive in position ... before / after ... UTC.	Не прибывайте в точку ... до / после ... часов UTC.
.10	The tide is with you / against you.	Приливное течение в попутном направлении / во встречном направлении.
<b>.3.2</b>	<b>Anchoring</b>	<b>Постановка на якорь</b>
.1	You must anchor	Вы должны стать на якорь
	~ at ... UTC.	~ в ... часов UTC.
	~ until the pilot arrives.	~ до прихода лоцмана.
	~ in a different position.	~ в другом месте.
	~ clear of fairway.	~ в стороне от фарватера.
.2	Do not anchor in position ... .	Не становитесь на якорь в точке ... .
.3	Anchoring is prohibited.	Якорная стоянка запрещена.
.4	You must heave up anchor.	Вы должны поднять якорь.
.5	You are at anchor in a wrong position.	Вы стоите на якорю в неправильном месте.
.6	Have your crew on stand by for heaving up anchor when the pilot embarks.	Держите команду наготове для снятия с якоря с прибытием лоцмана на борт.
.7	You have permission to anchor (at ... UTC)	Вам разрешено встать на якорь (в ... часов UTC)
	~ in position ... .	~ в точке ... .

	~ until the pilot arrives.	~ до прихода лоцмана.
	~ until the tugs arrive.	~ до прихода буксиров.
	~ until sufficient water.	~ в ожидании достаточного уровня воды.
.8	You are obstructing the fairway / other traffic.	Вы загромождаете фарватер / затрудняете движение судов.
.9	Are you dragging / dredging anchor?	Ползет ли / протаскиваете ли ваш якорь?
.9.1	Yes, I am dragging / dredging anchor.	Да, мой якорь ползет / я протаскиваю якорь.
.9.2	No, I am not dragging / dredging anchor.	Нет, мой якорь не ползет / я не протаскиваю якорь.
.10	Do not dredge anchor.	Не протаскивайте якорь по грунту.
<b>.3.3</b>	<b>Arrival, berthing and departure</b>	<b>Приход, постановка к месту стоянки и отход</b>
.1	Your orders are to berth on ... .	Распоряжение в отношении вас: швартоваться к ... .
.2	Your orders are changed to proceed to ... .	Распоряжение в отношении вас изменилось. Следуйте в ... .
.3	Proceed to ... for orders.	Следуйте в ... для получения распоряжений.
.4	You have permission to enter / to proceed at ... UTC.	Вам разрешено войти / следовать в ... часов UTC.
.5	Vessel is turning / manoeuvring in position ... .	Судно разворачивается / маневрирует в ... .
.6	MV ...	Т/х ...
	~ will turn in position ... .	~ будет разворачиваться в точке ... .
	~ will leave ... at ... UTC.	~ выйдет из ... в ... часов UTC.
	~ is leaving ... .	~ выходит из ... .
	~ has left ... .	~ покинул ... .
	~ entered fairway in position ... .	~ вошел на фарватер в точке ... .
.7	Your berth is not clear (until ... UTC)	Ваше место стоянки занято (до ... часов UTC).
.7.1	Your berth will be clear at ... UTC.	Ваше место стоянки будет свободно в ... часов UTC.
.8	You will berth / dock at ... UTC .	Вы будете становиться на место стоянки / швартоваться к причалу в ... часов UTC.
.9	Berthing has been delayed by ... hours.	Швартовка задерживается на ... часов.
.10	Be ready to get under way.	Будьте готовы начать движение.
.10.1	I am ready to get under way.	Я готов начать движение.
.11	Get under way.	Можете начать движение.
.12	Are you under way?	Вы на ходу?
.12.1	Yes, I am under way.	Да, я на ходу.
.12.2	No, I am not under way.	Нет, я не на ходу.
.13	Move ahead / astern ... metres.	Продвиньтесь вперед / назад на ... метров.
.14	Your vessel is in position – make fast.	Ваше судно находится в нужном положении – крепить швартовы.
<b>.3.4</b>	<b>Enforcement</b>	<b>Обеспечение выполнения</b>
.1	According to my radar, your course does not comply with Rule 10 of the COLREGs.	По данным моей РЛС, ваш курс не отвечает требованиям правила 10 МППСС.
.2	Your actions will be reported to the Authorities.	О ваших действиях будет доложено властям.

.3	You are	Вы
	~ not complying with traffic regulations.	~ не соблюдаете правила движения.
	~ not keeping to the correct traffic lane.	~ не придерживаетесь надлежащей полосы движения.
.4	Have all navigational instruments in operation before entering this area / area ...	Все навигационные приборы должны быть включены перед входом в этот район /в район ...
.5	Your navigation lights are not visible.	Ваши ходовые огни не видны.
.6	Recover your fishing gear.	Выберите свои рыболовные снасти.
.6.1	You are fishing in the fairway.	Вы ловите рыбу на фарватере.
.7	Fishing gear is to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of you.	Рыболовные снасти находятся ... ( <i>румбы</i> ) от вас.
.8	Fishing in area ... is prohibited.	Рыболовство в районе ... запрещено.
.9	You are approaching a prohibited fishing area.	Вы подходите к району, в котором рыболовство запрещено.
.10	Fairway speed is ... knots.	Скорость на фарватере ... узлов.
<b>.3.5</b>	<b>Avoiding dangerous situations, providing safe movements</b>	<b>Предотвращение опасных ситуаций, обеспечение безопасности движения</b>
.1	It is dangerous	Опасно
	~ to anchor in your present position.	~ становиться на якорь в точке, где вы сейчас находитесь.
	~ to remain in your present position.	~ оставаться в точке, где вы сейчас находитесь.
	~ to alter course to ... ( <i>cardinal points</i> ).	~ изменять курс к ... ( <i>румбы</i> ).
.2	Large vessel is leaving the fairway – keep clear of the fairway approach.	Крупное судно выходит с фарватера – держитесь в стороне от подхода к фарватеру.
.3	Nets with buoys / without buoys in this area – navigate with caution.	В этом районе находятся сети с буйами / без буйев – следуйте с осторожностью.
.4	Collision in position ...	Столкновение в точке ...
.5	MV ... is aground / on fire / ... in position ...	Т/х ... сел на мель / горит / ... в точке ...
.6	Stand by for assistance.	Приготовьтесь оказать помощь.
.7	Vessels must	Суда должны
	~ keep clear of this area / area ...	~ держаться в стороне от этого района / от района ...
	~ avoid this area / area ...	~ избегать этот район / район ...
	~ navigate with caution.	~ следовать с осторожностью.
.8	Keep clear of ... – search and rescue in progress.	Держитесь в стороне от ... – ведется поисково-спасательная операция.
.9	Your present course is too close	Ваш курс проходит слишком близко
	~ to ingoing / outgoing vessel.	~ к входящему / выходящему судну.
	~ to the vessel that you are overtaking.	~ от обгоняемого вами судна.
	~ to the ... ( <i>cardinal points</i> ) limit of the fairway.	~ к кромке ... ( <i>румбы</i> ) фарватера.
.10	Your course is deviating from the radar reference line.	Ваш курс отклоняется от радиолокационной осевой линии.
.11	You are running into danger	Вы идете к опасности

	~ shallow water to the .... ( <i>cardinal points</i> ) of you.	~ к ... ( <i>румбы</i> ) от вас – мелководье.
	~ submerged wreck to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of you.	~ к ... ( <i>румбы</i> ) от вас – затонувшее судно.
	~ fog bank to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of you.	~ к ... ( <i>румбы</i> ) от вас – полоса тумана.
	~ risk of collision (with vessel bearing ... degrees, distance ... kilometres / nautical miles).	~ опасность столкновения (с судном по пеленгу ... градусов на расстоянии ... километров / морских миль).
	~ bridge is defective.	~ мост неисправен.
.12	You are proceeding at a dangerous speed.	Вы следуете с опасной скоростью.
.13	You must	Вы должны
	~ proceed by the fairway / route ... .	~ следовать ... фарватером / ... путем.
	~ keep to the ... ( <i>cardinal points</i> ) of the fairway line / radar reference line.	~ держаться к ... ( <i>румбы</i> ) от линии фарватера / радиолокационной осевой линии.
	~ stay clear of the fairway.	~ держаться в стороне от фарватера.
.14	You must wait for MV ... to cross ahead of you.	Вы должны ждать, пока т/х ... пересечет ваш курс по носу.
.15	You must wait for MV ... to clear ... before	Вы должны ждать, пока т/х ... не пройдет ... до
	~ entering the fairway.	~ входа на фарватер.
	~ getting under way.	~ начала движения.
	~ leaving the berth.	~ отхода от места стоянки.
.16	Do not	Не
	~ overtake.	~ обгоняйте.
	~ cross the fairway.	~ пересекайте фарватер.
.17	Alter course to ... ( <i>cardinal points</i> ) of you.	Измените курс к ... ( <i>румбы</i> ).
.18	Pass ... ( <i>cardinal points</i> ) of	Пройдите с ... ( <i>румбы</i> ) стороны от
	~ ingoing / outgoing / anchored / disabled vessel.	~ входящего / выходящего / стоящего на якоре / неспособного продолжать движение судна.
	~ ... mark / ... .	~ ... знака /... .
.19	Stop engines.	Застопорите машины.
.20	MV ...	Т/х ...
	~ wishes to overtake ... ( <i>cardinal points</i> ) of you.	~ хочет обогнать вас с ... ( <i>румбы</i> ).
	~ agrees / does not agree to be overtaken.	~ согласен / не согласен, чтобы его обогнали.
	~ is approaching an obscured area ... – approaching vessels acknowledge.	~ подходит к непросматриваемому району ... – подтвердите приближающимся к вам судам.
<b>.3.6</b>	<b>Canal and lock operations</b>	<b>Проход каналов и шлюзов</b>
.1	You must	Вы должны
	~ close up on the vessel ahead of you.	~ подтянуться к судну, идущему впереди вас.
	~ drop back from the vessel ahead of you.	~ отстать от судна, находящегося впереди вас.
	~ wait at ... .	~ ожидать в ... .
	~ moor at ... .	~ ошвартоваться в ... .
	~ wait for lock clearance at ... until ... UTC.	~ ждать освобождения шлюза в ... до ... часов UTC.

.2	Convoy ... must wait / moor at ... .	Караван ... должен ждать / ошвартоваться в ... .
.3	You will ~ join convoy ... at ... UTC. ~ enter canal / lock at ... UTC.	Вы ~ присоединитесь к каравану ... в ... часов UTC. ~ войдете в канал / шлюз в ... часов UTC.
.4	Transit will begin at ... UTC.	Проход начнется в ... часов UTC.
.5	Your place in convoy is number ... .	Ваше место в караване под номером ... .
.6	Transit / convoy speed is ... knots.	Скорость прохода / скорость каравана ... узлов.
.7	Convoys / vessels will pass in area ... .	Караваны / суда разойдутся в районе ... .
<b>A1/6.3 Handing over to another VTS</b>		
<b>Передача судна из одной СДС в другую</b>		
.1	... VTS this is ... VTS: MV ... position is bearing... degrees, distance ... kilometres / nautical miles from ... . Working frequency is VHF Channel ... . Your target. Please confirm.	СДС ... , говорит СДС ... : т/х ... находится по пеленгу ... градусов на расстоянии ... километров / морских миль от ... . Рабочая частота на канале ... ОВЧ. Примите цель. Прошу подтвердить.
.2	... VTS this is ... VTS: MV ... position bearing is ... degrees, distance ... kilometres / nautical miles from ... . I confirm. My target.	СДС ... , говорит СДС ... : т/х ... находится по пеленгу ... градусов на расстоянии ... километров / морских миль от ... . Подтверждаю. Цель принял.
.3	... VTS this is ... VTS: MV ... position is bearing... degrees, distance ... kilometres / nautical miles from ... . I am unable to take over this target.	СДС ... , говорит СДС ... : т/х ... находится по пеленгу ... градусов на расстоянии ... километров / морских миль от ... . Не могу принять цель.
<b>A1/6.4 Phrases for communication with emergency services and allied services</b>		
<b>Фразы для связи с аварийными и обеспечивающими службами</b>		
.1	<b>Emergency services (SAR, fire fighting, pollution fighting)</b> See A1/1.1 "Distress Communications"	<b>Аварийные службы (поисково-спасательные, по борьбе с пожаром, по борьбе с загрязнением)</b> См. A1/1.1 "Связь при бедствии"
<b>.2 Tug services</b>		
<b>Услуги буксира</b>		
	Also see A2/3.6 "Tug assistance"	См. также A2/3.6 "Помощь буксира"
.1	How many tugs do you require?	Сколько буксиров вам требуется?
.1.1	I require ... tug(s).	Мне требуется ... буксир(ов).
.2	You must take ~ ... tug(s) according to Port Regulations. ~ ... tug(s) fore and ... tug(s) aft.	Вы должны взять ~ ... буксир(ов) в соответствии с портовыми правилами. ~ ... буксир(ов) с носа и ... буксир(ов) с кормы.
.3	Wait for the tug(s) in position ... .	Ожидайте буксир(ы) в точке ... .
.4	The tugs will meet you in position ... at ... UTC.	Буксиры встретят вас в точке ... в ... часов UTC.
.5	Tug services have been suspended until ... (date and time) / resumed on... (date and time).	Предоставление буксиров временно прекращено до ... (дата и время) / возобновлено ... (дата и время).
<b>.3 Pilot request</b>		
<b>Заявка на лоцмана</b>		
.1	Must I take a pilot?	Должен ли я взять лоцмана?

.1.1	Yes, you must take a pilot - pilotage is compulsory.	Да, вы должны взять лоцмана – лоцманская проводка обязательна.
.1.2	No, you need not take a pilot.	Нет, вы можете не брать лоцмана.
.2	Do you require a pilot?	Вам требуется лоцман?
.2.1	Yes, I require a pilot.	Да, мне требуется лоцман.
.2.2	No, I do not require a pilot – I am holder of Pilotage Exemption Certificate (No. ...).	Нет, лоцман мне не требуется – имею Свидетельство об освобождении от лоцманской проводки (№ ...).
.3	You are exempted from pilotage.	Вы освобождаетесь от лоцманской проводки.
.4	Do you require a pilot at ... (name) Pilot station?	Требуется ли вам лоцман на лоцманской станции ... (название)?
.4.1	Yes, I require a pilot at ... (name) Pilot station.	Да, мне требуется лоцман на лоцманской станции ... (название).
.4.2	No, I do not require a pilot at ... (name) Pilot station – I require a pilot in position ... .	Нет, мне не требуется лоцман на лоцманской станции ... (название). Мне требуется лоцман в точке ... .
.5	What is your ETA at ... (name) Pilot station in local time?	Какое расчетное время вашего прибытия по местному времени на лоцманскую станцию ... (название)?
.5.1	My ETA at... (name) Pilot station is ... hours local time.	Расчетное время моего прибытия на лоцманскую станцию ... (название) ... по местному времени.
.6	What is local time?	Какое местное время?
.6.1	Local time is ... hours.	Местное время ... часов.
.7	What is your position?	Каково ваше место?
.7.1	My position is ... .	Мое место ... .
.8	What is your distance from ... (name) Pilot station?	На каком расстоянии от лоцманской станции вы находитесь?
.8.1	My distance from ... (name) Pilot station is ... kilometres / nautical miles.	Я нахожусь на расстоянии ... километров / морских миль от лоцманской станции ... (название).
.9	Is the pilot boat on station?	Есть ли на станции лоцманский катер?
.9.1	Yes, the pilot boat is on station.	Да, на станции есть лоцманский катер.
.9.2	No, the pilot boat is not on station.	Нет, на станции нет лоцманского катера.
.9.3	The pilot boat will be on station at ... hours local time.	Лоцманский катер будет на станции в ... часов по местному времени.
.10	In what position can I take the pilot?	В какой точке я могу взять лоцмана?
.10.1	Take the pilot at ... (Pilot station) / near position ... .	Возьмите лоцмана на лоцманской станции ... (название) / вблизи точки ... .
.11	When will the pilot embark?	Когда лоцман прибудет на судно?
.11.1	The pilot will embark at ... hours local time.	Лоцман прибудет на судно в ... часов по местному времени.
.12	The pilot boat is coming to you.	Лоцманский катер направляется к вам.
.13	Stop in present position and wait for the pilot.	Остановите судно в той точке, где сейчас находитесь, и ждите лоцмана.
.14	Keep the pilot boat ... (cardinal points) of you.	Держите лоцманский катер с ... (румбы).
.15	What is your freeboard?	Какая у вас высота надводного борта?
.15.1	My freeboard is ... metres.	Высота моего надводного борта ... метров.
.16	Change to VHF Channel ... for pilot transfer.	Перейдите на канал ... ОВЧ для передачи лоцмана.
.17	Stand by on VHF Channel ... until pilot transfer is completed.	Слушайте на канале ... ОВЧ до тех пор, пока не будет завершена передача лоцмана.

.18	Pilotage at ... <i>(name)</i> Pilot station has been suspended until ... <i>(date and local time)</i> .	Лоцманская проводка на лоцманской станции ... <i>(название)</i> временно прекращена до ... <i>(дата и местное время)</i> .
.19	Pilotage at ... <i>(name)</i> Pilot station has been resumed.	Лоцманская проводка на лоцманской станции ... <i>(название)</i> возобновлена.
.20	The pilot cannot embark at ... <i>(name)</i> Pilot station due to ... .	Лоцман не может подняться на борт на лоцманской станции ... <i>(название)</i> вследствие ... .
.21	Do you accept shore-based navigational assistance from VTS Centre?	Вы согласны принять помощь в судовождении от берегового центра СДС?
.21.1	Yes, I accept shore-based navigational assistance.	Да, я согласен принять помощь в судовождении.
.21.2	No, I do not accept shore-based navigational assistance.	Нет, я не согласен принять помощь в судовождении.
.21.3	I will stay in position ... until ... .	Я останусь в точке ... до тех пор, пока ... .
.22	You have permission to proceed by yourself (or wait for the pilot at ... buoy).	Вам разрешено следовать самостоятельно (или ждать лоцманский катер у буя ...).
.23	Follow the pilot boat inward where the pilot will embark.	Следуйте за лоцманским катером на вход, где лоцман и поднимется на борт.
<b>.4 Embarking/disembarking pilot</b>		
	See A1/4.2 "Embarking/disembarking pilot"	См. A1/4.2 "Прием/сдача лоцмана"
<b>Appendix to A1 - External Communication Phrases</b>		
	<b>Standard GMDSS messages</b>	<b>Дополнение к А1 – Фразы для внешней связи</b>
	For further details, see: ITU manual for use by the Maritime Mobile and Maritime Mobile Satellite Services, Geneva.	<b>Стандартное сообщение в ГМССБ</b>
		Более подробную информацию см.: Руководство МСЭ для морских подвижных и морских подвижных спутниковых служб. Женева.
<b>1 Standard distress message</b>		
<b>.1</b>	<b>Structure</b>	<b>Стандартное сообщение бедствия</b>
	Upon receipt of a DSC Distress Alert acknowledgement, the vessel in distress should commence the distress traffic on one of the international distress traffic frequencies such as VHF Channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) as follows:	<b>Структура</b>
	MAYDAY	Получив подтверждение своего оповещения о бедствии ЦИВ, терпящее бедствие судно должно начать радиобмен при бедствии на одной из международных частот для аварийного радиобмена, например, на канале 16 ОБЧ или на частоте 2182 кГц (если она автоматически не контролируется) следующим образом:
	THIS IS	МЭДЭ
	– the 9-digit Maritime Mobile Service Identity code (MMSI) plus name / call sign or other identification of the vessel calling	ГОВОРИТ:
	– the position of the vessel	– 9-значный номер опознавателя морской подвижной службы (код ММСИ) и название / позывной сигнал или другие опознавательные данные вызывающего судна
	– the nature of distress	– местоположение судна
	– the assistance required	– характер бедствия
	– any other information which might facilitate rescue.	– требуемая помощь
		– любая другая информация, которая может облегчить поиск



<b>.2</b>	<b>Example</b>	<b>Пример</b>
	MAYDAY	МЭДЭ
	– THIS IS TWO-ONE-ONE-TWO-THREE-NINE-SIX-EIGHT-ZERO	– ГОВОРIT ДВА-ОДИН-ОДИН-ДВА-ТРИ-ДЕВЯТЬ-ШЕСТЬ-ВОСЕМЬ-НОЛЬ
	MOTOR VESSEL "BIRTE" CALL SIGN DELTA ALPHA MIKE KILO	ТЕПЛОХОД "БИРТЕ" ПОЗЫВНОЙ ДЭЛТА АЛФА МАЙК КИЛО
	– POSITION SIX TWO DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH	– КООРДИНАТЫ ШЕСТЬ ДВА ГРАДУСОВ ОДИН ОДИН ЗАПЯТАЯ ВОСЕМЬ МИНУТ СЕВЕРНОЙ
	ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST	НОЛЬ НОЛЬ СЕМЬ ГРАДУСОВ ЧЕТЫРЕ ЧЕТЫРЕ МИНУТ ВОСТОЧНОЙ
	– I AM ON FIRE AFTER EXPLOSION	– НА СУДНЕ ПОЖАР ПОСЛЕ ВЗРЫВА
	– I REQUIRE FIRE-FIGHTING ASSISTANCE	– ТРЕБУЕТСЯ ПОМОЩЬ В ТУШЕНИИ ПОЖАРА
	– SMOKE NOT TOXIC	– ДЫМ НЕ ТОКСИЧЕН
	OVER	ПРИЕМ
<b>.2</b>	<b>Standard urgency message</b>	<b>Стандартное сообщение срочности</b>
<b>.1</b>	<b>Structure</b>	<b>Структура</b>
	After the transmission of a DSC urgency call, switch the transmitter to VHF Channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) and commence the urgency traffic as follows:	После передачи срочного вызова ЦИВ переключите передатчик на канал 16 ОБЧ или на частоту 2182 кГц (если она не контролируется автоматически) и начинайте радиообмен срочности следующим образом:
	PAN PAN (repeated three times)	ПАН-ПАН (повторить три раза)
	ALL STATIONS (repeated three times)	ВСЕМ (повторить три раза)
	THIS IS	ГОВОРIT:
	– the 9-digit MMSI of the vessel plus name / call sign or other identification	– 9-значный номер MMSI судна и название / позывной сигнал или другие опознавательные данные
	– the position of the vessel	– координаты судна
	– the text of the urgency message.	– текст срочного сообщения.
<b>.2</b>	<b>Example</b>	<b>Пример</b>
	PAN PAN PAN PAN PAN PAN	ПАН-ПАН ПАН-ПАН ПАН-ПАН
	ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS	ВСЕМ ВСЕМ ВСЕМ
	– THIS IS TWO-ONE-ONE-TWO-THREE-NINE-SIX-EIGHT-ZERO	– ГОВОРIT ДВА-ОДИН-ОДИН-ДВА-ТРИ-ДЕВЯТЬ-ШЕСТЬ-ВОСЕМЬ-НОЛЬ
	MOTOR VESSEL "BIRTE" CALL SIGN DELTA ALPHA MIKE KILO	ТЕПЛОХОД "БИРТЕ" ПОЗЫВНОЙ СИГНАЛ ДЭЛТА АЛФА МАЙК КИЛО
	– POSITION SIX TWO DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST	– КООРДИНАТЫ ШЕСТЬ ДВА ГРАДУСОВ ОДИН ОДИН ЗАПЯТАЯ ВОСЕМЬ МИНУТ СЕВЕРНОЙ НОЛЬ НОЛЬ СЕМЬ ГРАДУСОВ ЧЕТЫРЕ ЧЕТЫРЕ МИНУТ ВОСТОЧНОЙ
	– I HAVE PROBLEMS WITH ENGINES	– У МЕНЯ НЕИСПРАВНЫ МАШИНЫ
	– I REQUIRE TUG ASSISTANCE	– ТРЕБУЕТСЯ ПОМОЩЬ БУКСИРА

	OUT	КОНЕЦ СООБЩЕНИЯ
<b>3</b>	<b>Standard safety message</b>	<b>Стандартное сообщение безопасности</b>
<b>.1</b>	<b>Structure</b>	<b>Структура</b>
	After the transmission of a DSC safety call, switch the transmitter to VHF Channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) and transmit the safety message as follows:	После передачи вызова безопасности ЦИВ переключите передатчик на канал 16 ОВЧ или на частоту 2182 кГц (если она не контролируется автоматически) и передайте сообщение безопасности следующим образом:
	SÉCURITÉ (repeated three times)	СЕКЮРИТЭ (повторить три раза)
	ALL STATIONS (or all ships in a specific geographical area, or to a specific station)	ВСЕМ (или всем судам, находящимся в определенном географическом районе, или определенной станции)
	(repeated three times)	(повторить три раза)
	THIS IS	ГОВОРИТ
	– the 9-digit MMSI of the vessel plus name / call sign or other identification	– 9-значный номер ММСИ судна и название / позывной сигнал или другие опознавательные данные
	– the text of the safety message.	– текст сообщения безопасности.
<b>.2</b>	<b>Example</b>	<b>Пример</b>
	SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ	СЕКЮРИТЕ СЕКЮРИТЕ СЕКЮРИТЕ
	ALL SHIPS ALL SHIPS ALL SHIPS IN AREA PETER REEF	ВСЕМ СУДАМ ВСЕМ СУДАМ ВСЕМ СУДАМ В РАЙОНЕ РИФА ПЕТЕР
	– THIS IS TWO-ONE-ONE-TWO-THREE-NINE-SIX-EIGHT-ZERO	– ГОВОРИТ ДВА-ОДИН-ОДИН-ДВА-ТРИ-ДЕВЯТЬ-ШЕСТЬ-ВОСЕМЬ-НОЛЬ
	MOTORVESSEL "BIRTE" CALL SIGN DELTA ALPHA MIKE KILO	ТЕПЛОХОД "БИРТЕ" ПОЗЫВНОЙ СИГНАЛ ДЭЛТА АЛФА МАЙК КИЛО
	– DANGEROUS WRECK LOCATED IN POSITION TWO NAUTICAL MILES SOUTH OF PETER REEF	– ОПАСНОЕ ЗАТОНУВШЕЕ СУДНО ОБНАРУЖЕНО В ТОЧКЕ В ДВУХ МОРСКИХ МИЛЯХ К ЮГУ ОТ РИФА ПЕТЕР
	OVER	КОНЕЦ СООБЩЕНИЯ
<b>A2</b>	<b>ON-BOARD COMMUNICATION PHRASES</b>	<b>ФРАЗЫ ДЛЯ ВНУТРИСУДОВОЙ СВЯЗИ</b>
<b>A2/1</b>	<b>Standard wheel orders</b>	<b>Стандартные команды на руль</b>
	All wheel orders given should be repeated by the helmsman and the officer of the watch should ensure that they are carried out correctly and immediately. All wheel orders should be held until countermanded. The helmsman should report immediately if the vessel does not answer the wheel.	Все команды, подаваемые на руль, должны повторяться рулевым, и вахтенный помощник должен убедиться, что они выполняются точно и немедленно. Все команды на руль действуют до тех пор, пока не будут отменены. Рулевой должен немедленно доложить, если судно не слушается руля.
	When there is concern that the helmsman is inattentive s/he should be questioned:	Если возникает подозрение, что рулевой невнимателен, ему задается вопрос:
	"What is your heading ?"	"Какой у вас курс?"
	And s/he should respond:	И рулевой должен ответить:
	"My heading is ... degrees."	"Мой курс ... градусов."

	<b>Order</b>	<b>Meaning</b>	<b>Команда</b>	<b>Значение</b>
1.	Midships	Rudder to be held in the fore and aft position.	Прямо руль	Руль привести в диаметрально плоскость.
2.	Port / starboard five	5° of port / starboard rudder to be held.	Руль лево / право пять	Руль положить на 5° влево / вправо.
3.	Port / starboard ten	10° of port / starboard rudder to be held.	Руль лево / право десять	Руль положить на 10° влево / вправо.
4.	Port / starboard fifteen	15° of port / starboard rudder to be held.	Руль лево / право пятнадцать	Руль положить на 15° влево / вправо.
5.	Port / starboard twenty	20° of port / starboard rudder to be held.	Руль лево / право двадцать	Руль положить на 20° влево / вправо.
6.	Port / starboard twenty-five	25° of port / starboard rudder to be held.	Руль лево / право двадцать пять	Руль положить на 25° влево / вправо.
7.	Hard-a-port / starboard	Rudder to be held fully over to port / starboard.	Руль лево / право на борт	Руль положить влево/ вправо до предела.
8.	Nothing to port / starboard	Avoid allowing the vessel's head to go to port / starboard	Лево / право не ходить	Не позволять судну отклоняться от курса влево / вправо.
9.	Meet her	Check the swing of the vessel's head in a turn.	Отводи!	Задержать поворот судна.
10.	Steady	Reduce swing as rapidly as possible.	Одерживай	Как можно быстрее уменьшить скорость поворота судна.
11.	Ease to five / ten / fifteen / twenty	Reduce amount of rudder to 5° / 10° / 15° / 20° and hold.	Отводи до пяти / десяти / пятнадцати / двадцати	Отвести руль до положения 5° / 10° / 15° / 20° и держать.
12.	Steady as she goes	Steer a steady course on the compass heading indicated at the time of the order. The helmsman is to repeat the order and call out the compass heading on receiving the order. When the vessel is steady on that heading, the helmsman is to call out: "Steady on ..."	Так держать!	Держать судно на курсе, который был на путевом компасе в момент подачи команды. Рулевой повторяет команду и компасный курс, который был при получении команды. Когда судно будет точно на этом курсе, рулевой обязан доложить: "Курс ...".
13.	Keep the buoy/ mark/ beacon/ ... on port side/ starboard side.		Держать буй / ориентир / навигационный знак ... слева / справа.	
14.	Report if she does not answer the wheel.		Доложить, если судно не слушается руля.	
15.	Finished with wheel, no more steering.		От руля отойти.	
	When the officer of the watch requires a course to be steered by compass, the direction in which s/he wants the wheel turned should be stated followed by each numeral being said separately, including zero, for example:		Когда вахтенному помощнику капитана требуется задать курс по компасу, он должен указать сторону перекладки руля, а затем произнести каждую цифру отдельно, включая ноль, например:	

	<b>Order</b>	<b>Course to be steered</b>	<b>Команда</b>	<b>Заданный компасный курс</b>
	Port, steer one eight two	182°	Лево руля, на курс один-восемь-два	182°
	Starboard, steer zero eight two	082°	Право руля, на курс ноль-восемь-два	082°
	Port, steer three zero five	305°	Лево руля, на курс три-ноль-пять	305°
	On receipt of an order to steer, for example, 182°, the helmsman should repeat it and bring the vessel round steadily to the course ordered. When the vessel is steady on the course ordered, the helmsman is to call out:		По получении команды лечь на курс, например, 182°, рулевой должен повторить ее и плавно привести судно на заданный курс. Когда судно устойчиво ляжет на заданный курс, рулевой обязан доложить:	
	"Steady on one eight two".		"Курс один восемь два".	
	The person giving the order should acknowledge the helmsman's reply.		Лицо, давшее команду, должно подтвердить получение доклада рулевого.	
	If it is desired to steer on a selected mark the helmsman should be ordered to:		Если требуется, чтобы судно легло курсом на какой-либо определенный ориентир, рулевому дается команда:	
	"Steer on ... buoy / ... mark / ... beacon".		"Держать на ... буй / ... ориентир / ... навигационный знак".	
	The person giving the order should acknowledge the helmsman's reply.		Лицо, давшее команду, должно подтвердить получение доклада рулевого.	
<b>A2/2</b>	<b>Standard engine orders</b>		<b>Стандартные команды в машинное отделение</b>	
	Any engine order given should be repeated by the person operating the bridge telegraph(s) and the officer of the watch should ensure the order is carried out correctly and immediately.		Любая команда в машинное отделение должна повторяться лицом, стоящим на машинном(ых) телеграфе(ах) на мостике, и вахтенный помощник должен убедиться, что команда выполняется точно и немедленно.	
	<b>Order</b>		<b>Команда</b>	
1.	(Port / starboard engines) Full ahead / astern		(Левая / правая машины) Полный вперед / назад	
2.	(Port / starboard engines) Half ahead / astern		(Левая / правая машины) Средний вперед / назад	
3.	(Port / starboard engines) Slow ahead / astern		(Левая / правая машины) Малый вперед / назад	
4.	(Port / starboard engines) Dead slow ahead / astern		(Левая / правая машины) Самый малый вперед / назад	
5.	Stop (port / starboard) engines		Стоп (левая / правая) машины	
6.	Emergency full ahead / astern		Самый полный вперед / назад	
7.	Stand by engine (Engine-room personnel fully ready to manoeuvre and bridge manned to relay engine orders.)		Машина "товсь" (Команда машинного отделения полностью готова к маневрированию, персонал на мостике готов передавать команды в машинное отделение).	
8.	Finished with engines – no more manoeuvring. (Operation of engines no longer required.)		Машины не нужны – маневрирование прекратить. (Работа машин больше не требуется.)	

	In vessels fitted with twin propellers, the word "both" should be added to all orders affecting both shafts, e.g. "Full ahead both", and "Slow astern both", except that the words "Stop all engines" should be used, when appropriate. When required to manoeuvre twin propellers independently, this should be indicated, i.e. "Full ahead starboard", "Half astern port", etc.	На судах с двумя гребными винтами, когда это необходимо, ко всем командам, относящимся к обоим гребным валам, следует добавлять слово "обе", например, "Обе, вперед полный" и "Обе, назад малый", за исключением того, что, смотря по обстоятельствам, должна использоваться команда "Стоп машины". Если требуется производить маневрирование с использованием двух винтов независимо друг от друга, следует указывать, например: "Правая, вперед полный" "Левая, назад средний" и т. д.
	Where bow thrusters are used, the following orders are used:	В случае использования носовых подруливающих устройств применяются следующие команды:
9.	Bow thruster full / half to port / starboard.	Носовое подруливающее, полный / средний влево / вправо.
10.	Stern thruster full / half to port / starboard.	Кормовое подруливающее, полный / средний влево / вправо.
11.	Bow / stern thruster stop.	Носовое / кормовое подруливающее – стоп.
<b>A2/3</b>	<b>Pilot on the bridge</b>	<b>Лоцман на мостике</b>
<b>A2/3.1</b>	<b>Propulsion system</b>	<b>Система двигательной установки</b>
.1	Is the engine a diesel or a turbine?	Двигательная установка – дизельная или газотурбинная?
.1.1	The engine is a diesel / turbine.	Двигательная установка – дизельная / газотурбинная.
.2	Is the engine-room manned or is the engine on bridge control?	Машинное отделение имеет вахтенное обслуживание или управление двигателем производится с мостика?
.2.1	The engine-room is manned.	Машинное отделение имеет вахтенное обслуживание.
.2.2	The engine is on bridge control.	Управление двигателем производится с мостика.
.3	How long does it take to change the engines from ahead to astern?	Сколько времени требуется для изменения хода двигателя с переднего на задний ход?
.3.1	It takes ... seconds to change the engines (from ahead to astern).	Для изменения хода двигателя (с переднего на задний ход) потребуется ... секунд.
.4	How long does it take to start the engines from stopped?	Сколько времени требуется для запуска двигателя после остановки?
.4.1	It takes ... seconds to start the engines (from stopped).	Для запуска двигателя (после остановки) потребуется ... секунд.
.5	Is extra power available in an emergency?	Имеется ли дополнительная мощность на случай аварийной ситуации?
.5.1	Yes, extra power is available.	Да, имеется дополнительная мощность.
.5.2	No, extra power is not available.	Нет, дополнительной мощности не имеется.
.6	Do you have a controllable or fixed pitch propeller?	У вас гребной винт регулируемого или фиксированного шага?
.6.1	We have a controllable-pitch propeller.	У нас гребной винт регулируемого шага.
.6.2	We have a fixed-pitch propeller.	У нас гребной винт фиксированного шага.
.7	Do you have a right-hand or left-hand propeller?	У вас гребной винт правого или левого вращения?
.7.1	We have a right-hand / left-hand propeller.	У нас гребной винт правого / левого вращения.
.8	Do you have a single propeller or twin propellers?	У вас один или два гребных винта?
.8.1	We have a single propeller / twin propellers.	У нас один / два гребной(ых) винт(а).

.9	Do you have a bow thruster or stern thruster?	У вас есть носовое или кормовое подруливающее устройство?
.9.1	We have one / two / ... bow thruster(s) / stern thruster(s).	У нас одно / два носовое(ых) / кормовое(ых) подруливающее(их) устройство(а).
.10	What is the maximum manoeuvring power ahead / astern?	Какова максимальная маневренная мощность двигателей на переднем / заднем ходу?
.10.1	The maximum manoeuvring power ahead / astern is ... kilowatts.	Максимальная маневренная мощность двигателей на переднем / заднем ходу составляет ... киловатт.
.11	What are the maximum revolutions ahead / astern?	Какое максимальное число оборотов переднего / заднего хода?
.11.1	The maximum revolutions ahead / astern are ...	Максимальное число оборотов переднего / заднего хода составляет ....
.12	Do the twin propellers turn inward or outward when going ahead?	Два гребных винта вращаются на переднем ходу внутрь или наружу?
.12.1	The twin propellers turn inward / outward (when going ahead).	Два гребных винта вращаются внутрь / наружу (на переднем ходу)
<b>A2/3.2</b>	<b>Manoeuvring</b>	<b>Маневрирование</b>
.1	I require the pilot card / manoeuvring data.	Мне требуется лоцманская карточка / таблица маневренных элементов.
.2	What is the diameter of the turning circle?	Каков диаметр циркуляции?
.2.1	The diameter of the turning circle is ... metres.	Диаметр циркуляции составляет ... метров.
.3	What is the advance and transfer distance in a crash-stop?	Каков выбег и боковое смещение при экстренной остановке?
.3.1	The advance distance is ... kilometres / nautical miles, the transfer distance is ... degrees (in a crash-stop).	Выбег (при экстренной остановке) составляет ... километров / морских миль, боковое смещение составляет ... градусов.
.4	How long does it take from hard-a-port to hard-a-starboard?	Сколько времени требуется на перекладку руля с левого борта на правый борт?
.4.1	It takes ... seconds (from hard-a-port to hard-a-starboard).	Требуется ... секунд (для перекладки руля с левого борта на правый борт).
.5	Is the turning effect of the propeller very strong?	Очень ли велико поворачивающее воздействие гребного винта на судно?
.5.1	Yes, the turning effect (of the propeller) is very strong.	Да, воздействие (гребного винта) очень сильное.
.5.2	No, the turning effect (of the propeller) is not very strong.	Нет, воздействие (гребного винта) не очень сильное.
.6	Where is the whistle control?	Где находится управление свистком?
.6.1	The whistle control is on the console / on ...	Управление свистком находится на пульте / на ...
.7	What notice is required to reduce from full sea speed to manoeuvring speed?	За сколько времени требуется предупреждать о переходе с полного хода на маневренный ход?
.7.1	... minutes notice is required (to reduce from full sea speed to manoeuvring speed).	Требуется предупреждать за ... минут (чтобы перейти с полного хода на маневренный ход).
.8	Do you have an automatic pilot?	Есть ли у вас авторулевой?
.8.1	Yes, we have an automatic pilot.	Да, у нас есть авторулевой.
.8.2	No, we do not have an automatic pilot.	Нет, у нас нет авторулевого.
.9	Give ... short / prolonged blast(s) (on the whistle).	Подайте ... короткий(их) / продолжительный(ых) гудок(гудков) (свистком).

.10	Stand by look-out	Выставьте впередсмотрящего
	~ on the bridge.	~ на мостике.
	~ on the forecastle.	~ на бак.
	~ on the port / starboard wing.	~ на левом / правом крыле мостика.
.11	Maintain a speed of ... knots.	Держите скорость ... узлов.
.12	What is the (manoeuvring) speed at full / half / slow / dead slow ahead?	Какова (маневренная) скорость на полном / среднем / малом / самом малом ходу вперед?
.12.1	The manoeuvring speed at full / half / slow / dead slow ahead is ... knots.	Маневренная скорость на полном / среднем / малом / самом малом ходу вперед составляет ... узлов.
.13	What is the full sea speed / fairway speed?	Какова полная скорость в море / на фарватере?
.13.1	The full sea speed / fairway speed is ... knots.	Полная скорость в море / на фарватере ... узлов.
<b>A2/3.3 Radar</b>		
<b>Radar</b>		<b>Радиолокационная станция (РЛС)</b>
.1	Is the radar operational?	Исправна ли РЛС?
.1.1	Yes, the radar is operational.	Да, РЛС исправна.
.1.2	No, the radar is not operational.	Нет, РЛС неисправна.
.2	Where is the radar antenna?	Где установлена антенна РЛС?
.2.1	The radar antenna is on ... .	Антенна РЛС установлена на ... .
.3	Does the radar have any blind sectors?	Имеются ли у РЛС теневые секторы?
.3.1	Yes, the radar has blind sectors from ... to ... degrees and from ... to ... degrees.	Да, РЛС имеет теневые секторы от ... градусов до ... градусов и от ... градусов до ... градусов.
.3.2	No, the radar does not have any blind sectors.	Нет, РЛС не имеет теневых секторов.
.4	Change the radar to	Переключите РЛС на
	~ ... miles range scale.	~ шкалу дальности ... миль.
	~ relative head-up / north-up / course-up.	~ режим отображения относительного движения с ориентацией развертки относительно мгновенного курса (нос вверх) / севера (север вверх) / заданного курса (курс вверх).
	~ true-motion north-up / course-up.	~ режим отображения истинного движения с ориентацией развертки относительно севера (север вверх) / заданного курса (курс вверх).
<b>A2/3.4 Draught and air draught</b>		
<b>Draught and air draught</b>		<b>Осадка и надводный габарит</b>
.1	What is your present maximum draught?	Какова ваша максимальная осадка в данный момент?
.1.1	My present maximum draught is ... metres.	Моя максимальная осадка в данный момент составляет ... метров.
.1.2	My draught forward / aft is ... metres.	Моя осадка носом / кормой составляет ... метров.
.2	What is your air draught?	Каков ваш надводный габарит?
.2.1	My air draught is ... metres.	Мой надводный габарит ... метров.
<b>A2/3.5 Anchoring</b>		
<b>Anchoring</b>		<b>Постановка на якорь, съёмка с якоря</b>
.1	<b>Going to anchor</b>	<b>Постановка на якорь</b>
.1	Stand by port / starboard / both anchor(s) for letting go.	Левый / правый якорь / оба якоря к отдаче изготовить.

.2	Walk out the anchor(s).	Изготовить якорь(я) к отдаче.
.3	We are going to anchorage.	Мы следуем на якорную стоянку.
.4	We will let go port / starboard / both anchor(s).	Мы будем отдавать левый / правый / оба якоря.
.5	Put ... shackles in the water / in the pipe / on deck.	Вытравить ... смычек в воду / в клюз / на палубу.
.6	Walk back port / starboard / both anchor(s) one / one and a half shackle(s).	Ослабить левый / правый / оба якоря на одну / полторы смычку(и).
.7	We will let go port / starboard / both anchor(s) ... shackle(s) and dredge it / them.	Мы вытравим левый якорь / правый якорь / оба якоря на ... смычку(и) и протащим его(их) по грунту.
.8	Let go port / starboard / both anchor(s).	Отдать левый / правый якорь / оба якоря.
.9	Slack out the cable(s).	Травить якорную(ые) цепь(и).
.9.1	Check the cable(s).	Задерживать цепь(и).
.9.2	Hold on the port / the starboard / both cable(s).	Стоп травить левую / правую / обе якорную(ые) цепь(и).
.10	How is the cable leading?	Куда смотрит якорная цепь?
.10.1	The cable is leading	Якорная цепь смотрит
	~ ahead / astern.	~ вперед / назад.
	~ to port / to starboard.	~ влево / вправо.
	~ round the bow.	~ под форштевень.
	~ up and down.	~ вниз.
.11	How is the cable growing?	Как натянута якорная цепь?
.11.1	The cable is slack / tight / coming tight.	Якорная цепь ослаблена / тугая / натягивается.
.12	Is / are the anchor(s) holding.	Держит(ат) ли якорь(я)?
.12.1	Yes, the anchor(s) is / are holding.	Да, якорь(я) держит(ат).
.12.2	No, the anchor(s) is / are not holding.	Нет, якорь(я) не держит(ат).
.13	Is she brought up?	Судно пришло на якорь?
.13.1	Yes, she is brought up in position ...	Да, судно пришло на якорь в точке ...
.13.2	No, she is not brought up (yet).	Нет, судно (еще) не пришло на якорь.
.14	Switch on the anchor light(s).	Включите якорный(е) огонь(огни).
.15	Hoist the anchor ball.	Поднимите якорный шар.
.16	Check the anchor position by bearings / by ...	Проверьте точку якорной стоянки по пеленгам / по ...
.16.1	The anchor position is bearing ... degrees, distance ... kilometres / nautical miles to ...	Точка якорной стоянки: пеленг на ... градусов на расстоянии ... километров / морских миль до ...
.16.2	Check the anchor position every ... minutes.	Проверяйте точку якорной стоянки каждые ... минут.
<b>.2</b>	<b>Leaving the anchorage</b>	<b>Съемка с якоря</b>
.1	How much cable is out?	Сколько вытравлено якорной цепи?
.1.1	... shackle(s) is / are out.	На клюзе ... смычка(смычек).
.2	Stand by for heaving up.	Приготовиться выбирать якорь.
.3	Put the windlass in gear.	Сообщить брашпиль.
.3.1	The windlass is in gear.	Брашпиль сообщен.
.4	How is the cable leading?	Куда смотрит якорная цепь?



.4.1	The cable is leading	Якорная цепь смотрит
	~ ahead / astern.	~ вперед / назад.
	~ to port / to starboard.	~ влево / вправо.
	~ round the bow.	~ под форштевень.
	~ up and down.	~ вниз.
.5	Heave up port / starboard / both cable(s).	Выбрать левый / правый якорь / оба якоря.
.6	How much weight is on the cable?	Какова нагрузка на якорную цепь?
.6.1	Much / too much weight is on the cable.	Нагрузка на якорную цепь большая / слишком большая.
.6.2	No weight is on the cable.	Якорная цепь – без нагрузки.
.7	Stop heaving.	Стоп выбирать.
.8	How many shackles are left (to come in)?	Сколько смычек осталось (не выбрано)?
.8.1	... shackles are left (to come in).	Осталось (не выбрано) ... смычек.
.9	Attention! Turn in cable(s).	Внимание! Якорная(ые) цепь(и) перекручена(ы).
.10	The anchor(s) is / are aweigh.	Якорь(я) подорван(ы)/ оторван(ы) от грунта.
.10.1	The cables are clear.	Якорные цепи свободны.
.11	The anchor(s) is / are clear of the water / home / foul / secured.	Якорь(я) вышел(ли) из воды / на месте / нечист(ы) / закреплен(ы).
<b>A2/3.6 Tug assistance Помощь буксира</b>		
.1	We will take ... tug(s).	Мы будем использовать ... буксир(ы).
.2	The tug(s) will pull / push.	Буксир(ы) будет(ут) тянуть / толкать.
.3	We use the towing line(s) of your vessel.	Мы используем буксирный(е) трос(ы) вашего судна.
.3.1	We use the towing line(s) of the tug(s).	Мы используем буксирный(е) трос(ы) с буксира(ов).
.4	Stand by for making fast the tug(s).	Приготовиться крепить буксир(ы).
.5	Use the centre lead / panama lead.	Используйте центральный / панамский клюз.
.5.1	Use the fairlead	Используйте клюз
	~ on port side / starboard side.	~ левого / правого борта.
	~ amidships.	~ у миделя.
	~ on port bow / starboard bow.	~ носовой левого / правого борта.
	~ on port / starboard quarter.	~ кормовой левого / правого борта.
.6	Send heaving line(s) to the tug(s).	Подать бросательный(е) конец(концы) на буксир(ы).
.7	Send two towing line(s) to the tug(s).	Подать два буксирных троса на буксир(ы).
.8	Lower towing line(s)	Потравить буксирный(е) трос(ы)
	~ to the tug(s).	~ на буксир(ы).
	~ ... metre(s) from the water.	~ на ... метра(ов) над водой.
.9	Slack away towing line(s).	Травить буксирный(е) трос(ы).
.10	Make fast the tug(s).	Крепить буксир(ы).
.10.1	Make fast the tug(s)	Крепить буксир(ы)
	~ forward / aft.	~ в носовой / кормовой части.
	~ on port bow / starboard bow.	~ в районе левой носовой скулы / правой носовой скулы.

	~ on port quarter / starboard quarter.	~ в районе левой кормовой скулы / правой кормовой скулы.
.11	Make fast the forward/ aft tug(s) alongside on port side / starboard side.	Крепить носовой(ые) буксир(ы) с левого / правого борта.
.12	Make fast ... tug(s) on each bow / quarter.	Крепить буксир(ы) в носовой / кормовой скуловой части по обоим бортам.
.13	Put the eyes of the towing line(s) on bitts.	Наложить огоны буксирного(ых) троса(ов) на кнехты.
.14	The tug(s) is / are fast (on ... ).	Буксир(ы) закреплен(ы).
.15	Keep clear of towing line(s).	Держитесь в стороне от буксирного(ых) троса(ов).
.16	Stand by for letting go the tug(s).	Приготовиться к отшвартовке буксира(ов).
.17	Let go the tug(s).	Отдать буксир(ы).
.18	Towing line(s) is / are broken.	Буксирный(е) трос(ы) порван(ы).
<b>A2/3.7</b>	<b>Berthing and unberthing</b>	<b>Постановка к месту стоянки и отход от места стоянки</b>
<b>.1</b>	<b>General</b>	<b>Фразы общего назначения</b>
.1	Is/ are the propeller(s) clear?	Гребной(ые) винт(ы) проходит(ят) чисто?
.1.1	Yes, the propeller(s) is / are clear.	Да, гребной(ые) винт(ы) проходит(ят) чисто.
.1.2	No, the propeller(s) is / are not clear.	Нет, гребной(ые) винт(ы) не проходит(ят).
.1.3	Keep the propeller(s) clear.	Держать гребной(ые) винт(ы) чисто.
.2	Are fenders on the berth?	На причале имеются кранцы?
.2.1	Yes, fenders are on the berth.	Да, на причале имеются кранцы.
.2.2	No, fenders are not on the berth.	Нет, на причале нет кранцев.
.3	Have fenders ready fore and aft.	Приготовить кранцы на носу и на корме.
<b>.2</b>	<b>Berthing</b>	<b>Постановка к месту стоянки</b>
.1	We will berth port side / starboard side alongside.	Будем швартоваться левым / правым бортом к причалу.
.2	We will moor	Будем становиться
	~ to buoy(s) (ahead and astern).	~ на бочку(и) (носом и кормой).
	~ alongside.	~ к причалу.
	~ to dolphins.	~ к палам.
.3	Send out	Подать
	~ the head / stern / breast lines.	~ носовой(ые) / продольный(е) / кормовой(ые) / прижимной(ые) конец(цы).
	~ the ... spring(s) forward / aft.	~ носовой(ые) / кормовой(ые) шпринг(и).
.4	Do you have tension winches?	У вас есть швартовные лебедки?
.4.1	Yes, we have tension winches (forward and aft).	Да, у нас имеются швартовные лебедки (носовые и кормовые).
.4.2	No, we do not have tension winches.	Нет, у нас нет швартовных лебедок.
.5	Have the heaving lines ready forward and aft.	Приготовить бросательные концы на носу и на корме.
.6	Send the heaving / head / stern / breast line(s) ashore.	Подать бросательный(е) / носовой(ые) / кормовой(ые) / прижимной(ые) конец(цы) на берег.

.7	The linesmen will use shackles / lashings for securing the mooring.	Швартовщики будут крепить концы скобами / найто- вами.
.8	Use	Заводить через
	~ the centre lead / panama lead .	~ центральный / панамский клюз.
	~ the bow lead.	~ носовой клюз.
	~ the port quarter / starboard quarter lead.	~ носовой левый / правый клюз.
.9	Heave on the ... line(s) / ... spring(s)..	Подобрать ... конец(цы) /... шпринг(и).
.10	Pick up the slack on the ... line(s) / ... spring(s).	Подобрать слабину на ... конце(ах) / ... на шпринге(ах).
.11	Heave away.	Выбрать.
.11.1	Stop heaving.	Стоп выбирать.
.12	Slack away / check the ... line(s) / ... spring(s).	Травить / задержать ... конец(цы) / ... шпринг(и).
.13	Hold on the ... line(s) / ... spring(s).	Держать ... конец(цы) / ... шпринг(и).
.14	Heave in easy.	Выбирать помалу.
.14.1	Heave alongside.	Поджимайтесь к причалу.
.15	Keep the ... line(s) / ... spring(s) tight.	Держать ... конец(цы) /... шпринг(и) втугую.
.16	Report the forward / aft distance to ... .	Доложить расстояние от носа / кормы до ... .
.16.1	The forward / aft distance to ... is ... metres.	Расстояние от носа / кормы до ... .. метров.
.17	We have to move ... metres ahead / astern.	Нам надо протянуться на ... метров вперед / назад.
.18	We are in position.	Так стоять.
.19	Make fast fore and aft.	Закрепить носовые и кормовые концы.
.20	Finished with manoeuvring stations.	Маневрирование окончено – от мест отойти.
<b>.3 Unberthing Отход от места стоянки</b>		
.1	Stand by engine(s).	Приготовить машину(ы).
.2	Are you ready to get under way?	Вы готовы дать ход?
.3.1	Yes, we are ready (to get under way).	Да, мы готовы (дать ход).
.2.2	No, we are not ready (yet) ( to get under way).	Нет, мы (еще) не готовы (дать ход).
.2.3	We will be ready to get under way in ... minutes.	Мы будем готовы дать ход через ... минут.
.3	Stand by for letting go.	Быть готовыми сниматься.
.4	Single up the ... lines and ... springs fore and aft.	Заменить двойные швартовы однозначными, оставить по ... шпрингов на носу и на корме.
.5	Slack away / hold on / heave on the	Потравить / задержать / подобрать
	~ head / stern line.	~ носовой / кормовой конец.
	~ breast line.	~ прижимной конец.
	~ fore / aft spring.	~ носовой / кормовой шпринг.
.6	Let go	Отдать
	~ the head / stern line.	~ носовой / кормовой конец.
	~ the breast line.	~ прижимной конец.
	~ the fore / aft spring	~ носовой / кормовой шпринг.
	~ all (forward / aft).	~ все концы (с носа / кормы).
.7	Let go the towing line(s).	Отдать буксирный трос(ы).
.8	Stand by bow anchor(s).	Приготовить к отдаче носовой(ые) якорь(я).
.9	Finished with manoeuvring stations.	Маневрирование окончено – от мест отойти.

	<b>IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES: PART B</b>	<b>СТАНДАРТНЫЙ МОРСКОЙ РАЗГОВОРНИК ИМО: ЧАСТЬ В</b>
	Part B covers further on-board standard safety-related phrases which, supplementary to part A, may assist mariners in meeting other basic on-board communication requirements and may be regarded useful for maritime English instruction.	Часть В охватывает фразы, относящиеся к безопасности на судне, которые в дополнение к части А могут помочь морякам отвечать другим основным требованиям к общению на судне, а также могут считаться полезными для дачи указаний на судне на английском языке.
<b>B</b>	<b>ON-BOARD COMMUNICATION PHRASES</b>	<b>ФРАЗЫ ДЛЯ ВНУТРИСУДОВОЙ СВЯЗИ</b>
<b>B1</b>	<b>OPERATIVE SHIP HANDLING</b>	<b>ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СУДНОМ</b>
<b>B1/1</b>	<b>Handing over the watch</b>	<b>Передача вахты</b>
<b>B1/1.1</b>	<b>Briefing on position, movement and draught</b>	<b>Инструктаж по месту, движению и осадке</b>
	The officer of the watch should brief the relieving officer on the following:	Вахтенный помощник капитана должен проинструктировать заступающего на вахту помощника капитана в отношении нижеследующего:
<b>.1</b>	<b>Position</b>	<b>Место</b>
.1	The present position is	Место на данный момент
	~ latitude ... , longitude ... .	~ широта ... . долгота ... .
	~ bearing ... degrees, distance ... cables / nautical miles from / to ... .	~ по пеленгу ... градусов, на расстоянии ... кабельтовых / морских миль от / до ... .
	~ buoy ... ( <i>charted name</i> ).	~ буй ... ( <i>название по карте</i> ).
	~ between ... and... .	~ между ... и ... .
	~ waypoint / reporting point ... .	~ путевая точка / контрольная точка ... .
	~ ... .	~ ... .
.2	The next waypoint / reporting point is ... .	Следующая путевая точка / контрольная точка... .
.3	ETA at ... is ... UTC.	Расчетное время прибытия в ... .. часов UTC.
.4	We are passing / we passed buoy ... ( <i>charted name</i> ) on port side / starboard side.	Мы проходим / прошли буй ... ( <i>название по карте</i> ), оставив его по левому / правому борту.
.5	We are approaching buoy ... ( <i>charted name</i> ) on port side / starboard side.	Мы подходим к бую ... ( <i>название по карте</i> ), оставляя его по левому / правому борту.
.6	Buoy ...( <i>charted name</i> ) ... is cables / nautical miles ahead.	Буй ... ( <i>название по карте</i> ) находится в ... кабельтовых / морских милях по носу.
.7	We are entering / we entered area ... .	Мы входим / вошли в район ... .
.8	We are leaving / we left area ... .	Мы входим / вышли из района ... .
<b>.2</b>	<b>Movements</b>	<b>Движение</b>
.1	True course / gyro-compass course / magnetic compass course is ... degrees.	Истинный курс / Курс по гирокомпасу / магнитному компасу ... градусов.
.2	Gyro-compass error is ... degrees plus / minus.	Погрешность гирокомпаса ... плюс / минус градусов.
.2.1	Magnetic compass error is ... degrees east / west.	Погрешность магнитного компаса ... градусов восточная / западная.

.3	Speed over ground / through water is ... knots.	Скорость относительно грунта / воды ... узлов.
.4	Set and drift is ... degrees. ... knots.	Снос ... градусов. ... узлов.
.5	We are making ... degrees leeway.	Ветровой снос ... градусов.
.6	The course board is written up.	Доска для записи курса заполнена.
.7	The next chart is within ... hours.	Переход на следующую карту через ... часов.
<b>.3 Draught</b>		
.1	Draught forward / aft is ... metres.	Осадка носом / кормой ... метров.
.2	Present maximum draught is ... metres.	Максимальная осадка в данный момент ... метров.
.3	Underkeel clearance is ... metres.	Глубина под килем ... метров.
<b>B1/1.2 Briefing on traffic situation in the area</b>		
<b>Инструктаж по движению судов в районе</b>		
.1	A vessel is	Судно
	~ overtaking ... ( <i>cardinal points</i> ) of us.	~ обгоняет нас с ... ( <i>румбы</i> ).
	~ on opposite course.	~ следует противоположным курсом.
	~ passing on port side / starboard side.	~ проходит по левому / правому борту.
.2	A vessel is crossing from port side.	Судно пересекает путь слева.
.2.1	The vessel	Судно
	~ will give way.	~ уступит дорогу.
	~ has given way.	~ уступило дорогу.
	~ has not given way yet.	~ еще не уступило дорогу.
	~ is standing on.	~ сохраняет прежний курс и скорость.
	~ need not give way.	~ не должно уступить дорогу.
.3	A vessel is crossing from starboard side.	Судно пересекает путь справа.
.3.1	We	Мы
	~ need not give way.	~ не должны уступать дорогу.
	~ will stand on.	~ будем сохранять прежний курс и скорость.
	~ will alter course to give way.	~ изменим курс, чтобы уступить дорогу.
	~ have altered course to give way.	~ изменили курс, чтобы уступить дорогу.
.3.2	The vessel will pass ... kilometres / nautical miles ahead / astern.	Судно пройдет нас в ... километрах / морских милях по носу / корме.
.3.3	I will complete the manoeuvre.	Я закончу маневр.
.4	A vessel ... ( <i>cardinal points</i> ) of us is on the same course.	Судно к ... ( <i>румбы</i> ) от нас следует тем же курсом.
.5	The bearing to the vessel in ... degrees is constant.	Пеленг на судно ... градусов не меняется.
.6	There is heavy traffic / ... in the area.	Интенсивное движение / ... в районе.
.6.1	There are fishing boats / ... in the area.	Рыболовные суда / ... в районе.
.7	There are no dangerous targets on the radar.	На экране РЛС нет опасных целей.
.7.1	Attention. There are dangerous targets on the radar.	Внимание! На экране РЛС – опасные цели.
.8	Call the Master if any vessel passes with a CPA of less than ... miles.	Вызовите капитана, если какое-либо судно будет проходить менее ... миль.

.8.1	Call the Master if ...	Вызовите капитана, если ...
<b>B1/1.3</b>	<b>Briefing on navigational aids and equipment status</b>	<b>Инструктаж по состоянию навигационного оборудования</b>
.1	Port side / starboard side radar is at ... miles range scale.	РЛС на левом / правом борту работает на шкале дальности ... морских миль.
.2	The radar is	РЛС в режиме
	~ relative head-up / north-up / course-up.	~ отображения относительного движения с ориентацией развертки относительно мгновенного курса (нос вверх) / севера (север вверх) / заданного курса (курс вверх).
	~ true-motion north-up / course-up.	~ отображения истинного движения с ориентацией развертки относительно севера (север вверх) / заданного курса (курс вверх).
.3	GPS / LORAN is / is not in operation.	GPS / ЛОРАН действует / не действует.
.4	Echo-sounder is at ... metres range scale.	Эхолот включен на шкале ... метров.
.4.1	The echo-sounder recordings are unreliable.	Показания эхолота ненадежны.
.5	I changed to manual / automatic steering (at ... UTC).	Я перешел на ручное / автоматическое управление (в ... часов UTC).
.6	Navigation lights are switched on / off.	Ходовые огни включены / выключены.
<b>B1/1.4</b>	<b>Briefing on radiocommunications</b>	<b>Инструктаж по радиосвязи</b>
.1	INMARSAT ... ( <i>type of system</i> ) is operational / is not operational.	ИНМАРСАТ ... ( <i>тип системы</i> ) исправна / неисправна.
.2	VHF DSC Channel 70/ VHF Channel ... / DSC controller is switched on.	Станция на канале 70 ОБЧ ЦИВ / канале ... ОБЧ / устройство ЦИВ включена(о).
.2.1	DSC frequency 2187.5 kHz is switched on.	ЦИВ включен на частоте 2187.5 кГц.
.3	NAVTEX is switched on.	Приемник НАВТЕКС включен.
.4	Following was received on ... at ... UTC.	Следующие сообщения получены ... (дата) в ... часов UTC.
.5	Shore based radar assistance / VTS / Pilot station is on VHF Channel ...	Береговая РЛС / СДС / лоцманская станция работает на канале ... ОБЧ.
.6	The Pilot station / VTS station requires	Лоцманская станция / СДС просит сообщить:
	~ flag State.	~ государство флага судна.
	~ call sign / identification.	~ позывной сигнал / опознавательные данные судна.
	~ draught.	~ осадку.
	~ gross tonnage.	~ валовую вместимость.
	~ length overall.	~ наибольшую длину.
	~ kind of cargo.	~ вид груза.
	~ ETA at ...	~ расчетное время прибытия в ...
	~ MAREP POSREP / ...	~ данные согласно MAREP POSREP / .
	~ ...	~ ...
<b>B1/1.5</b>	<b>Briefing on meteorological conditions</b>	<b>Инструктаж по метеорологическим условиям</b>
.1	A weak / strong (tidal) current is setting ... degrees.	Слабое / сильное (приливное) течение направлением ... градусов.

.1.1	The direction of the (tidal) current will change in ... hours.	Направление (приливного) течения изменится через ... часов.
.2	Fog / mist / dust / rain / snow / ... is in the area.	Туман / дымка / пыль / дождь / снег ... в районе.
.3	Automatic fog signal is switched on.	Работает автоматический туманный сигнал.
.4	The wind increased / decreased (within last ... hours).	Ветер усилился / стих (в течение последних ... часов).
4.1	The wind is ... ( <i>cardinal points</i> ) force Beaufort ... .	Ветер от ... ( <i>румбы</i> ) силой ... баллов по шкале Бофорта.
.4.2	The wind changed from ... ( <i>cardinal points</i> ) to ... ( <i>cardinal points</i> ).	Ветер изменил направление с ... ( <i>румбы</i> ) на ... ( <i>румбы</i> ).
.5	The sea state is expected to change (within ... hours).	Ожидается изменение волнения моря (в течение ... часов).
.6	A smooth / moderate / rough / heavy sea / slight / moderate / high swell of ... metres from ...( <i>cardinal points</i> ) is expected (within ... hours).	Спокойное море / умеренное / значительное / сильное волнение / слабая / умеренная / сильная зыбь ... метров от ... ( <i>румбы</i> ) ожидается (в течение ... часов).
.7	A tsunami / an abnormal wave is expected by ... UTC.	Ожидается цунами/ сверхвысокая волна к ... часам UTC.
.8	Visibility is ... nautical miles.	Видимость – ... морских миль.
.9	Visibility is reduced by fog / mist / dust / rain / snow / ... .	Видимость понижена из-за тумана / дымки / пыли / дождя / снега ... .
.10	Visibility is expected	Ожидается, что видимость
	~ to decrease / increase to ... nautical miles (within ... hours).	~ ухудшится / улучшится до ... морских миль (в течение ... часов).
	~ variable between ... and ... nautical miles (within ... hours).	~ будет переменная от ... до ... морских миль (в течение ... часов).
.11	Next weather report is at ... UTC.	Следующая метеосводка будет в ... часов UTC.
.12	Atmospheric pressure is ... millibars / hectopascals.	Атмосферное давление составляет ... миллибар / гПа.
.13	Barometric change is ... millibars / hectopascals per hour / within the last ... hours.	Барометрическая тенденция составляет ... миллибар / гПа в час / в течение последних ... часов.
.13.1	Barometer is steady/ dropping (rapidly) / rising (rapidly).	Барометр без изменений/ падает (быстро) / поднимается (быстро).
.14	There was a gale warning / tropical storm warning for the area ... at ... UTC.	В ... часов UTC было штормовое предупреждение / предупреждение о тропическом шторме по району ... .
<b>B1/1.6</b>	<b>Briefing on standing orders and bridge organization</b>	<b>Инструктаж по постоянным распоряжениям по вахте и организации вахты</b>
.1	Standing orders for the period from ... to ... UTC ... are: ... .	Распоряжения по вахте на период от ... до ... часов UTC: ... .
.2	Standing orders for the area ... are: ... .	Распоряжения, касающиеся района ... , следующие: ... .
.3	Take notice of changes in the standing orders.	Обратите внимание на изменения в распоряжениях.
.4	Do you understand the standing orders?	Вам понятны распоряжения по вахте?
.4.1	Yes, I understand the standing orders.	Да, я понимаю распоряжения по вахте.

.4.2	No. I do not understand, please explain.	Нет, я не понимаю, объясните, пожалуйста.
.5	Read / sign the standing orders.	Прочитайте / распишитесь под распоряжениями.
.6	The latest fire patrol was at ... UTC.	Последний пожарный дозор был в ... часов UTC.
.7	The latest security patrol was at ... UTC.	Последний сторожевой обход судна был в ... часов UTC.
.7.1	Everything is in order.	Все в порядке.
.7.2	The following was stated: ... .	Было установлено следующее: ... .
.7.3	The following measures were taken: ... .	Были приняты следующие меры: ... .
.7.4	The following requires attention: ... .	Обратите внимание на следующее: ... .
.8	The look-out is standing by.	Выставлен впередсмотрящий.
.9	The helmsman is standing by.	Рулевой заступил на руль.
.10	Call the Master at ... UTC / in position ... .	Вызовите капитана в ... часов UTC в точке ... .
<b>B1/1.7</b>	<b>Briefing on special events</b>	<b>Инструктаж по особым событиям</b>
	Also see A1/3 "Safety communications".	См. также A1/3 "Связь в целях обеспечения безопасности".
.1	There was an engine alarm at ... UTC due to ... .	Аварийно-предупредительная сигнализация машинно-го отделения сработала в ... часов UTC из-за ... .
.2	Speed was reduced at ... UTC due to ... .	Скорость снижена в ... часов UTC из-за ... .
.3	Engine(s) was / were stopped at ... UTC due to ... .	Машина(ы) остановлена(ы) в ... часов UTC из-за ... .
.4	Course was altered at ... UTC due to ... .	Курс изменен в ... часов UTC из-за ... .
.5	The Master / Chief Engineer was called at ... UTC due to ... .	Капитан / старший механик был вызван в ... часов UTC из-за ... .
<b>B1/1.8</b>	<b>Briefing on temperatures, pressures and soundings</b>	<b>Инструктаж по температурам, давлениям и замерам</b>
.1	The ... (equipment) temperature minimum / maximum is	Минимальная / максимальная температура (оборудования)
	~ ... degrees (centigrade) / to maintain.	~ ... градусов (по Цельсию) / поддерживается.
	~ ... above / below normal.	~ ... выше / ниже нормальной.
	~ critical.	~ критическая.
.1.1	Do not exceed a minimum / maximum temperature of ... degrees.	Не превышать минимальную / максимальную температуру ... градусов.
.2	The ... (equipment) pressure minimum / maximum is	Минимальное / максимальное давление (оборудования)
	~ ... kiloponds / bars / to maintain.	~ ... килофунтов / бар / поддерживается.
	~ above / below normal.	~ выше / ниже нормального.
	~ critical.	~ критическое.
.2.1	Do not exceed a pressure of ... kiloponds / bars.	Не превышать давление ... килофунтов / бар.
.3	Ballast / fresh water / fuel oil / slop sounding is ... metres / cubic metres.	Замер уровня балласта / пресной воды / топлива / остатков составляет ... метров / кубических метров.
.3.1	Sounding of	Замер уровня в
	~ no ... cargo tank is ... metres / cubic metres.	~ грузовом танке № ... составляет ... метров / кубических метров.



	~ no ... cargo hold is ... centimetres.	~ грузовом трюме № ... составляет ... сантиметров.
	~ ... .	~ ... .
<b>B1/1.9</b>	<b>Briefing on operation of main engine and auxiliary equipment</b>	<b>Инструктаж по работе главного двигателя и вспомогательного оборудования</b>
	See also B1/1.8.	См. также B1/1.8.
.1	(present) revolutions of the main engine(s) are ... per minute.	Число оборотов главного(ых) двигателя(ей) (в данный момент) составляет ... в минуту.
.2	(present) output of the main engine(s) / auxiliary engine(s) are ... kilowatts.	Выходная мощность главного(ых) двигателя(ей) / вспомогательного(ых) двигателя(ей) (в данный момент) составляет ... киловатт.
.3	(present) pitch of the propeller(s) is ... degrees.	Шаг гребного(ых) винта(ов) (в данный момент) составляет ... градусов.
.4	There are no problems.	Работают нормально.
.5	There are problems with ...	Неисправны ...
	~ with the main engine(s) / auxiliary engine(s).	~ главная(ые) машина(ы) / вспомогательная(ые) машина(ы).
	~ with ... .	~ с ... .
.6	Call the watch engineer (if the problems continue).	Вызовите вахтенного механика (если неисправности не ликвидированы).
.6.1	Call the watch engineer ... minutes before the arrival at ... / at ... UTC.	Вызовите вахтенного механика за ... минут до прибытия в ... / в ... часов UTC.
<b>B1/1.10</b>	<b>Briefing on pumping of fuel, ballast water, etc.</b>	<b>Инструктаж по перекачке топлива, балластной воды и т.д.</b>
.1	There is no pumping at present.	В данный момент перекачек не производится.
.2	We are filling / we filled (no.) ... double bottom tank(s) / the ballast tanks / the ... tank(s).	Мы заполняем / мы заполнили междудонный(е) танк(и) (№) / балластные танки / ... танк(и).
.2.1	Fill up ... tonnes / sounding ... / ullage ... / level ... to the alarm point.	Закачайте ... тонн / до замера ... / до заполнения пустого объема / до срабатывания сигнализации максимального заполнения ... .
.3	We are discharging / we discharged (no.) ... double bottom tank(s) / the ballast tanks / the ... tank(s).	Откачиваем / откачали из ... междудонного(ых) танка(ов) (№) / балластных танков / ... танка(ов).
.4	We are transferring / we transferred fuel / ballast/ fresh water / oil from (no.) ... tank(s) to (no.) ... tank(s).	Перекачиваем / перекачали топливо / балласт / пресную воду / масло из танка(ов) (№) ... в ... танк(и) (№).
.5	We require a further generator to operate an additional pump.	Нам требуется запустить еще один генератор для обеспечения работы дополнительного насоса.
<b>B1/1.11</b>	<b>Briefing on special machinery events and repairs</b>	<b>Инструктаж по неисправностям механизмов и ремонтным работам</b>
.1	There was a breakdown of the main engine(s) (at ... UTC / from ... to ... UTC).	Произошла поломка главного(ых) двигателя(ей) (в ... часов UTC / с... до ... часов UTC).
.1.1	There was a breakdown of ... (at ... UTC / from ... to ... UTC).	Произошла поломка ... (в ... часов UTC / с ... до ... часов UTC).

.2	There was a total blackout (at ... UTC / from ... to ... UTC).	Судно было полностью обесточено (в ... часов UTC / с ... до ... часов UTC).
.2.1	There was a blackout in ... (at ... UTC/ from ... to ... UTC) .	Произошло обесточивание в ... (в ... часов UTC/ с ... до ... часов UTC).
.3	Main engine(s) was / were stopped (at ... UTC / from ... to ... UTC) due to ... .	Главный(е) двигатель(и) был(и) остановлен/остановлены (в ... часов UTC / с ... до ... часов UTC) из-за ... .
.4	Speed was reduced (at ... UTC / from ... to ... UTC) due to ... .	Скорость была снижена (в ... часов UTC / с ... до ... часов UTC) из-за ... .
.5	Call the Master / Chief Engineer if the revolutions of the main engine(s) are below ... per minute.	Вызовите капитана / старшего механика, если число оборотов главного двигателя будет ниже ... в минуту.
.5.1	Call the Master / Chief Engineer/ Watch Engineer if ... .	Вызовите капитана / старшего механика / вахтенного механика, если ... .
<b>B1/1.12 Briefing on record keeping</b>		
<b>Briefing on record keeping</b>		<b>Инструктаж по ведению записей</b>
.1	The log-books / record books are completed and signed.	Судовые журналы / регистрационные журналы заполнены и подписаны.
.1.1	The note book entries will be copied (into the log-books / record books) after the watch.	Записи в черновом журнале будут перенесены (в судовые журналы / регистрационные журналы) после вахты.
.2	Change the paper of the data logger / echo-sounder / ... recorder.	Замените ленты регистратора данных / самописца эхолота / самописца ... .
.2.1	Refill the toner/ ink of the data logger/ echo-sounder / ... recorder.	Добавьте краску / чернила регистратора данных / самописца эхолота / самописца ... .
<b>B1/1.13 Handing and taking over the watch / conn</b>		
<b>Handing and taking over the watch / conn</b>		<b>Сдача и прием вахты/управление судном</b>
	The Master / Chief Engineer or an (engineer) officer handing over the watch should say:	Капитан / старший механик или (механик) лицо командного состава, передавая вахту, должен сказать:
.1	You have the watch now.	Вахту сдал.
	The relieving officer should confirm and say:	Заступающее на вахту лицо командного состава должно подтвердить прием вахты и сказать:
.1.1	I have the watch now .	Вахту принял.
	The Master / Chief Engineer when called to the bridge / engine (control) room and formally taking over the watch, should say:	Если капитан / старший механик вызван на мостик / в машинное отделение (пост управления машинным отделением) и официально принимает вахту, он должен сказать:
.2	I have the watch now.	Вахту принял.
	The officer of the watch should confirm and say:	Вахтенный помощник капитана должен подтвердить передачу вахты и сказать:
.2.1	You have the watch now.	Вахту сдал.
<b>B1/2 Trim, list and stability</b>		
<b>Trim, list and stability</b>		<b>Дифферент, крен и остойчивость</b>
.1	The vessel is on even keel (at present).	Судно не имеет дифферента (в данный момент).
.1.1	The vessel is ... metres down by the head / stern (at present).	Судно имеет дифферент на нос / корму ... метров (в данный момент).
.2	There is no list (at present).	Судно не имеет крена (в данный момент).
.2.1	(present) list is ... degrees to port / starboard.	Крен (в данный момент) составляет ... градусов на левый / правый борт.

.3	Fuel/ ballast / fresh water / oil was transferred from (no.) ... tank(s) to (no.) ... tank(s) to correct the list.	Перекачано топливо / балласт / пресная вода / масло из ... танка(ов) (№) в ... танк(и) (№), чтобы исправить крен.
.3.1	We must transfer fuel / ballast / fresh water / oil from (no.) ... tank(s) to (no.) ... tank(s) to correct the list.	Мы должны перекачать топливо / балласт / пресную воду / масло из ... танка(ов) (№) в ... танк(и) (№), чтобы исправить крен.
.4	Deck cargo / cargo was restowed (in (no.) ... hold(s)) to correct the list.	Палубный груз / груз перегружен (в (№) ... трюм(ы)), чтобы исправить крен.
.4.1	We must restow cargo in (no.) ... hold(s) to correct the list.	Мы должны перегрузить груз в (№) ... трюм(ы), чтобы исправить крен.
.5	(present) stability is good / poor.	Остойчивость (в данный момент) хорошая / плохая.
.6	(no.) ... double bottom tank(s) was / were filled to improve the stability.	Междудонный(ые) танк(и) (№) был(и) заполнен(ы), чтобы улучшить остойчивость.
.7	Fuel / ballast / fresh water / oil was transferred from (no.) ... tank(s) to (no.) ... tank(s) to improve the stability.	Перекачано топливо/ балласт / пресная вода / масло из (№) ... танка(ов) в (№) ... танк(и), чтобы улучшить остойчивость.
.7.1	We must transfer fuel / ballast / fresh water / oil from (no.) ... tank(s) to (no.) ... tank(s) to improve the stability.	Мы должны перекачать топливо / балласт / пресную воду / масло из (№) ... танка(ов) в (№) ... танк(и), чтобы улучшить остойчивость.
.7.2	Fore peak / after peak tank was filled / emptied to change the trim.	Форпиковая / ахтерпиковая цистерна заполнена / опорожнена, чтобы изменить дифферент.
.8	Cargo was restowed in (no.) ... hold(s) / on deck to improve the stability.	Груз перегружен в трюме(ах) (№) ... / на палубе, чтобы улучшить остойчивость.
.8.1	We must restow cargo in (no.) ... hold(s) / on deck to improve the stability.	Мы должны перегрузить груз в трюме(ах) (№) ... / на палубе, чтобы улучшить остойчивость.
.9	Containers were restowed from ... to ... to improve the stability.	Контейнеры перегружены из ... в ... , чтобы улучшить остойчивость.
.9.1	We must restow containers from ... to ... to improve the stability.	Мы должны перегрузить контейнеры из ... в ... , чтобы улучшить остойчивость.
<b>B2</b>	<b>SAFETY ON BOARD</b>	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ НА СУДНЕ</b>
<b>B2/1</b>	<b>General activities</b>	<b>Действия общего характера</b>
	The phrases of this section apply to most of the emergencies covered in this chapter.	Фразы этого раздела применяются к большинству чрезвычайных ситуаций, охватываемых настоящей главой.
<b>B2/1.1</b>	<b>Raising alarm</b>	<b>Подача сигнала тревоги</b>
.1	Operate the general emergency alarm.	Включить сигнал общесудовой тревоги.
.2	Inform the Master / Chief Engineer / ... .	Сообщить капитану / старшему механику / ... .
.3	Inform the ... coast radio station / vessels in vicinity (on radio).	Сообщить береговой радиостанции / судам, находящимся поблизости (по радио).
.4	Request assistance (on radio) from ... and report.	Запросить помощь (по радио) у ... и доложить.
.4.1	Assistance was	Помощь
	~ requested from ... .	~ запросили у ... .
	~ offered by ... .	~ предложена ... .
	~ accepted from ... .	~ принята от ... .

.5	Transmit a SÉCURITÉ / PAN-PAN / distress alert / MAYDAY and report.	Передать СЕКЮРИТЭ / ПАН-ПАН / оповещение о бедствии / МЭДЭ и доложить.
.5.1	A SÉCURITÉ / PAN-PAN / distress alert / MAYDAY was transmitted.	Сигнал СЕКЮРИТЭ / ПАН-ПАН / оповещение о бедствии / МЭДЭ передан.
.6	Was the distress alert / MAYDAY acknowledged?	Подтверждено ли получение оповещения о бедствии / МЭДЭ?
.6.1	Yes, the distress alert / MAYDAY was acknowledged by ... coast radio station / MRCC / vessel(s) in vicinity.	Да, получение оповещения о бедствии / МЭДЭ ... береговой станцией / МСКЦ / судном(судами), находящимися поблизости, подтверждено.
.6.2	No, the distress alert was not acknowledged (yet).	Нет, оповещение о бедствии (еще) не подтверждено.
.7	Repeat the distress alert.	Повторить оповещение о бедствии.
<b>B2/1.2</b>	<b>Briefing crew and passengers</b>	<b>Инструктаж экипажа и пассажиров</b>
	See also B4 "Passenger care".	См. также В4 "Забота о пассажирах".
.1	Make the following announcement (on the PA-system):	Сделайте следующее объявление (по системе громкой связи):
.2	This is your captain speaking.	Говорит капитан.
.2.1	We have grounded / a minor flooding / a minor fire in ... .	Судно село на мель / На судно поступило небольшое количество воды / На судне небольшое возгорание в ... .
.2.2	There is no immediate danger to crew, passengers or vessel, and there is no reason to be alarmed.	Непосредственной опасности для экипажа, пассажиров или судна не имеется – нет оснований для беспокойства.
.2.3	For safety reasons I request all crew members to go to their assembly stations.	В целях безопасности прошу всех членов экипажа пройти на свои места сбора.
.2.3.1	All officers to report to the bridge.	Всем лицам командного состава прибыть на мостик.
.2.3.2	Watchkeepers remain at stations until further order.	Вахтенные остаются на своих местах до дальнейшего распоряжения.
.2.4	As soon as I have further information I will make another announcement – there is no danger at this time.	Когда у меня будет дополнительная информация, я сделаю новое объявление – в данный момент опасности нет.
.2.5	Fire-fighting teams / damage control teams are fighting the fire / flooding.	Пожарные партии тушат пожар. Аварийные партии борются с затоплением.
.2.6	We also have radio contact with other vessels / coast radio stations.	Мы также установили радиосвязь с другими судами / береговыми радиостанциями.
.2.7	The fire / flooding is under control.	С пожаром / затоплением справляемся.
.3	This is your captain speaking. I have another announcement:	Говорит капитан. У меня есть новое объявление:
.3.1	The fire / flooding is not under control yet.	С пожаром / затоплением пока еще не справляемся.
.3.2	Leave the engine room / the superstructure / your stations / your cabins / ... immediately. Close all openings.	Покинуть машинное отделение / надстройку / ваши посты / каюты / ... немедленно. Закрыть все отверстия (закрытия).
.3.3	Take lifejackets with you.	Возьмите с собой спасательные жилеты.
.3.3.1	Take your emergency equipment with you according to the muster list.	Возьмите с собой аварийное снаряжение согласно расписанию по тревогам.
.3.4	Stand by fire-fighting stations / damage control stations and report.	Занять места по расписанию по борьбе с пожаром / по борьбе за живучесть и доложить.

.3.4.1	Fire-fighting stations / damage control stations are standing by.	Готовы к действиям по борьбе с пожаром / по борьбе за живучесть.
.3.5	All crew members to assembly stations.	Всем членам экипажа собраться в местах сбора.
.3.6	Follow the escape routes shown.	Придерживаться указанных путей эвакуации.
.3.7	The route to the assembly station is ... not clear.	Путь к месту сбора ... не свободен.
.3.7.1	The route to the assembly station will be via ...	Путь к месту сбора будет проходить через ...
.3.8	Assemble	Собраться
	~ on deck.	~ на палубе.
	~ on the foredeck / afterdeck.	~ в носовой / кормовой части палубы.
	~ on the ... deck on port side / starboard side.	~ на ... палубе левого / правого борта.
	~ on the ... deck forward of ... / aft of ...	~ на ... палубе в нос от ... / в корму от ...
.3.9	Do not	
	~ go to the lifeboat / liferaft stations before ordered.	~ Не направляйтесь к местам сбора у спасательных шлюпок / спасательных плотов до особого распоряжения.
	~ enter the lifeboats / liferafts – the order to enter will be given from the bridge / by the officers.	~ Не садитесь в спасательные шлюпки / спасательные плоты – команда к посадке будет дана с мостика / лицами командного состава.
.3.10	The following department(s) / crew members will (temporarily) disembark for safety reasons.	Следующая(ие) служба(ы) / члены экипажа будет(ут) (временнo) высажены в целях обеспечения безопасности.
<b>B2/1.3</b>	<b>Checking status of escape routes</b>	<b>Проверка состояния путей эвакуации</b>
.1	Check the escape routes and report.	Проверить пути эвакуации и доложить.
.1.1	All escape routes are clear.	Все пути эвакуации свободны.
.1.2	The escape route(s) from ... (to ...) / via ... is / are blocked/ not clear (yet).	Путь(и) эвакуации из ... (в ...) / через ... перекрыт(ы) / (еще) не свободен.
.1.3	The escape route(s) from ... (to ...) / via ... will be clear in ... minutes.	Путь(и) эвакуации из ... (в ...) / через ... будет(ут) свободен/свободны через ... минут.
<b>B2/1.4</b>	<b>Checking status of lifeboats / liferafts</b>	<b>Проверка состояния спасательных шлюпок / спасательных плотов</b>
.1	Check the launching tracks and report.	Проверить спусковые направляющие и доложить.
.1.1	All launching tracks are clear.	Все спусковые направляющие готовы.
.1.2	The launching track(s) of no. ... lifeboat / liferaft is / are not clear (yet).	Спусковые направляющие спасательной шлюпки / спасательного плота № ... (еще) не готовы.
.1.3	The launching track(s) of no. ... lifeboat / liferaft will be clear in ... minutes.	Спусковые направляющие спасательной шлюпки / спасательного плота № ... будут готовы через ... минут.
.2	Check the working parts and report.	Проверить рабочие части и доложить.
.2.1	All working parts are free.	Все рабочие части готовы.
.2.2	The roll(s) / block(s) / rigging / ... of no. ... lifeboat is / are not free (yet).	Ролик(и) / блок(и) / оснастка / ... спасательной шлюпки № ... (еще) не готовы.

.2.3	The roll(s) / block(s) / rigging / ... of no. ... lifeboat will be free in ... minutes.	Ролик(и) / блок(и) / оснастка / ... спасательной шлюпки № ... будет(ут) готов(ы) через ... минут.
.3	Check the securings of the launching appliances and report.	Проверить стопоры спусковых приспособлений и доложить.
.3.1	All securings are in the correct position.	Все стопоры – в правильном положении.
.3.2	The securing of no. ... lifeboat / liferaft is not in the correct position.	Крепление спасательной шлюпки / спасательного плота № ... – в неправильном положении.
.3.2.1	Correct the position of the securing .	Установить стопоры в правильное положение.
.3.3	The securing of no. ... lifeboat / liferaft is damaged.	Крепление спасательной шлюпки / спасательного плота № ... повреждено.
.3.3.1	Replace / repair the securing.	Замените / отремонтируйте крепление.
.3.4	The harbour pin(s) of no. ... lifeboat is / are missing.	Стопорный(е) штырь(и) спасательной шлюпки № ... отсутствует(ют).
.3.4.1	Replace the harbour pin(s).	Замените стопорный(е) штырь(и).
.4	Check the fuel / oil of the lifeboat engine(s) and report.	Проверьте топливо / масло в двигателе(ях) спасательной шлюпки и доложите.
.4.1	The fuel tank of no. ... lifeboat engine is full / not full.	Топливный бак двигателя спасательной шлюпки № ... заполнен / не заполнен.
.4.1.1	Fill up fuel.	Залейте топливо.
.4.2	The oil level of no. ... lifeboat engine is normal / below normal.	Уровень масла в двигателе спасательной шлюпки № ... нормальный / ниже нормального.
.4.2.1	Fill up oil.	Залейте масло.
.5	Operate the lifeboat engine(s) and report.	Запустите двигатель(и) спасательной(ых) шлюпки(ок) и доложите.
.5.1	All lifeboat engines are operational.	Двигатели всех спасательных шлюпок запущены.
.5.2	No. ... lifeboat engine is not operational (yet).	Двигатель спасательной шлюпки № ... (еще) не запущен.
.5.3	No. ... lifeboat engine will be operational in ... minutes.	Двигатель спасательной шлюпки № ... будет запущен через ... минут.
.6	Check the bilge pumps of the lifeboats and report.	Проверьте осушительные насосы спасательных шлюпок и доложите.
.6.1	All bilge pumps are operational.	Все осушительные насосы исправны.
.6.2	The bilge pumps of no. ... lifeboat are not operational (yet).	Осушительные насосы спасательной шлюпки № ... (еще) неисправны.
.6.3	The bilge pumps of no. ... lifeboat will be operational in ... minutes.	Осушительные насосы спасательной шлюпки № ... будут исправны через ... минут.
.7	Check the drain plugs and report.	Проверьте шлюпочные пробки и доложите.
.7.1	All drain plugs are available.	Все шлюпочные пробки на месте.
.7.2	The drain plug(s) in no. ... lifeboat is / are missing.	Шлюпочная(ые) пробка(и) спасательной шлюпки № ... отсутствует / отсутствуют.
.7.2.1	Replace the drain plug(s).	Замените шлюпочную(ые) пробку(и).
.8	Check the slip gear in the lifeboats and report.	Проверьте разобщающие устройства в спасательных шлюпках и доложите.
.8.1	All slip gear is in the correct position and secured.	Все разобщающие устройства находятся в правильном положении и не разобщены.
.8.2	The slip gear of no. ... lifeboat is not in the correct position.	Разобщающее устройство спасательной шлюпки № ... в неправильном положении.

.8.2.1	Correct the position of the slip gear.	Исправьте положение разобшающего устройства.
.8.3	The slip gear of no. ... lifeboat is not secured.	Разобшающее устройство спасательной шлюпки № ... разобшено.
.8.3.1	Secure the slip gear.	Замкните разобшающее устройство.
.9	Check the lifeboat equipment and report.	Проверьте снабжение спасательных шлюпок и доложите.
.9.1	All lifeboat equipment is complete and operational.	Снабжение всех спасательных шлюпок укомплектовано и исправно.
.9.2	The lifeboat equipment is not complete.	Снабжение спасательной шлюпки не укомплектовано.
.9.2.1	Complete the lifeboat equipment.	Доукомплекуйте снабжение спасательной шлюпки.
.10	Launch / hoist no. ... lifeboat(s) and report.	Спустите / Поднимите спасательную(ые) шлюпку(и) № ... и доложите.
.10.1	The launching appliances are operational.	Спусковые устройства исправны.
.10.2	The launching appliances are not operational.	Спусковые устройства неисправны.
.10.3	No. ... winch / davit is not operational (yet).	Лебедка / шлюпбалка № ... (еще) неисправна.
.10.3.1	No. ... winch / davit will be operational in ... minutes.	Лебедка / шлюпбалка № ... будет исправна через ... минут.
.10.4	Hoist no. ... lifeboat(s).	Поднять спасательную(ые) шлюпку(и) № ... .
.11	Secure the lifeboat(s) and report.	Закрепите спасательную(ые) шлюпку(и) и доложите.
.11.1	Lifeboat(s) is / are secured .	Спасательная(ые) шлюпка(и) закреплена(ы).
.12	Check the liferafts and report.	Проверьте спасательные плоты и доложите.
.12.1	All liferafts are in position and operational.	Все спасательные плоты – на штатных местах и исправны.
.12.2	No. ... liferaft(s) is / are not operational.	Спасательный(ые) плот(ы) № ... неисправны.
.12.3	The inflation cord of no. ... liferaft is not secured on board.	Фал для надувания спасательного плота № ... не закреплён на борту.
.12.3.1	Secure the inflation cord.	Закрепить фал для надувания.
.12.4	No. ... liferaft container is damaged.	Контейнер спасательного плота № ... поврежден.
.12.4.1	Replace the liferaft container in the next port.	Замените контейнер спасательного плота в следующем порту.
.12.5	The inspection tag of no. ... liferaft is expired.	Срок действия инспекционной бирки спасательного плота № ... истек.
.12.5.1	Replace the liferaft in the next port.	Замените спасательный плот в следующем порту.
<b>B2/1.5 Ordering evacuation</b>		
<b>Ordering evacuation</b>		<b>Распоряжение об эвакуации</b>
.1	Evacuate all rooms / spaces / decks / ... and report.	Покинуть все каюты / помещения / палубы / ... и доложить.
.1.1	All rooms / spaces / decks / ... evacuated.	Все покинули каюты / помещения / палубы / ... .
.2	Evacuate engine-room and report.	Покинуть машинное отделение и доложить.
.2.1	Engine-room evacuated.	Все покинули машинное отделение.
.3	Evacuate no. ... hold(s) / tank(s) and report.	Покинуть трюм(ы) / танк(и) № ... и доложить.
.3.1	No. ... hold(s) / tank(s) evacuated.	Все покинули трюм(ы) / танк(и) № ... .
.4	Evacuate superstructure and report.	Покинуть надстройку и доложить.
.4.1	Superstructure evacuated.	Все покинули надстройку.

.5	Evacuate accommodation and report.	Покинуть жилые помещения и доложить.
.5.1	Accommodation evacuated.	Все покинули жилые помещения.
.6	Do not enter ... deck / space / area.	Не входить на/в палубу / помещение / район.
.7	Report missing persons / injured persons / casualties.	Сообщите об отсутствующих / раненых / погибших.
.7.1	No persons missing / injured.	Отсутствующих / раненых нет.
.7.2	Number of missing person(s) / injured person(s) / casualty(s) is: ... .	Количество отсутствующих / раненых / погибших: ... .
.7.3	... deck / space / area not accessible (yet).	... палуба / место / район (еще) не доступны.
.8	Provide first aid (in the vessel's hospital / at a safe place).	Окажите первую помощь (в медчасти судна / в безопасном месте).
.8.1	Request medical assistance from ... (on radio).	Запросите медицинскую помощь у ... (по радио).
.9	All persons are outside the danger area.	Все люди находятся вне опасного района.
<b>B2/1.6 Roll call Перекличка</b>		
.1	Report number of all persons / passengers / crew members at assembly stations.	Сообщите число всех людей / пассажиров / членов экипажа на местах сбора.
.1.1	Number of all persons / passengers / crew members at assembly station ... is ... .	Общее число людей / пассажиров / членов экипажа на месте сбора ... : ... .
.1.2	Number of persons / passengers / crew members at assembly station ... is complete.	Люди / пассажиры / члены экипажа присутствуют на месте сбора ... в полном составе.
.1.3	Number of persons / passengers / crew members at assembly station ... is not complete (yet).	Люди / пассажиры / члены экипажа присутствуют на месте сбора ... (еще) не в полном составе.
.1.4	... passenger(s) / crew member(s) is / are missing.	... пассажир(ов) / член(ов) экипажа отсутствует(ют).
.2	Search for missing passenger(s) / crew member(s) and report.	Разыщите отсутствующего(их) пассажира(ов) / члена(ов) экипажа и доложите.
.2.1	Missing passenger(s) / crew member(s) recovered.	Отсутствующий(е) пассажир(ы) / член(ы) экипажа обнаружен(ы).
.2.2	Missing passenger(s) / crew member(s) not recovered (yet) – (search is continuing).	Отсутствующий(е) пассажир(ы) / член(ы) экипажа (еще) не обнаружен(ы) – (поиск продолжается).
.3	Watchkeepers to assembly stations.	Вахтенные – к местам сбора.
.4	Lifeboatmen! Check the equipment of the crew at assembly stations and report.	Командиры спасательных шлюпок! Проверьте снабжение экипажа в местах сбора и доложите.
.4.1	Equipment of the crew at assembly station ... is complete.	Снабжение экипажа на месте сбора ... укомплектовано.
.4.2	Equipment of the crew at assembly station ... is not complete (yet).	Снабжение экипажа на месте сбора ... (еще) не укомплектовано.
.4.3	Complete the equipment and report.	Доукомплектуйте снабжение и доложите.
.4.3.1	Go for blanket / stretcher / ... and report.	Сходите за одеялом / носилками / ... и доложите.
.5	Lifeboatmen! Check the outfit of the passengers at assembly stations and report.	Командиры спасательных шлюпок! Проверьте снаряжение пассажиров в местах сбора и доложите.
.5.1	Outfit of the passengers at assembly station ... is correct.	Снаряжение пассажиров на месте сбора ... в порядке.



.5.2	Outfit of the passengers at assembly station ... is not correct (yet).	Снаряжение пассажиров на месте сбора ... (пока еще) не в порядке.
.5.2.1	Correct the outfit and report.	Устраните недостатки в снаряжении и доложите.
.5.2.2	Put on warm clothing / long sleeved shirt / long trousers / strong shoes / head covering / ... and report.	Наденьте теплую одежду / рубашки с длинными рукавами / длинные брюки / закрытую обувь / головной убор / ... и доложите
.6	Passengers and crew! Follow the lifeboatmen to the lifeboat stations / liferaft stations on the embarkation deck.	Пассажиры и экипаж! Следуйте за командирами спасательных шлюпок к местам посадки в спасательные шлюпки / на спасательные плоты на посадочной палубе.
<b>B2/1.7 Ordering abandon vessel</b>		
<b>Распоряжение об оставлении судна</b>		
1	Swing out no. ... lifeboat(s) and report.	Вывалите спасательную(ые) шлюпку(и) № ... и доложите.
.1.1	No. ... lifeboat(s) swung out.	Спасательная(ые) шлюпка(и) № ... вывалена(ы).
.2	Lower no. ... lifeboat(s) alongside the embarkation deck and report.	Приспустите спасательную(ые) шлюпку(и) № ... до посадочной палубы и доложите.
.2.1	No. ... lifeboat(s) is / are alongside the embarkation deck.	Спасательная(ые) шлюпка(и) № ... у посадочной палубы.
.3	Enter the lifeboat(s) (no. ...) and report.	Займите места в спасательной(ых) шлюпке(ах) (№ ...) и доложите.
.3.1	Enter the lifeboat(s) / liferaft(s) over the ... deck.	Займите места в спасательной шлюпке(ах) / спасательном(ых) плоту(ах) на ... палубе.
.3.2	Enter the lifeboat(s) / liferaft(s) over the ladders / nets / manropes.	Спускайтесь в спасательную(ые) шлюпку(и) / спасательный(е) плот(ы) по трапам / сетям / шкентелям.
.3.3	Jump into the water and enter the lifeboat(s) / liferaft(s).	Прыгайте в воду и забирайтесь в спасательную(ые) шлюпку(и) / на спасательный(е) плот(ы).
.3.4	Jump onto the liferaft(s) alongside the vessel.	Прыгайте на спасательный(е) плот(ы) у судна.
.3.5	Do not push each other when entering.	Не толкайте друг друга при посадке.
.3.6	Assist injured / helpless persons.	Помогите раненым / беспомощным.
.3.7	Clear the entrance of the lifeboat/ liferaft.	Освободите вход в спасательную шлюпку / на спасательный плот.
.3.8	Sit down in the lifeboat / liferaft immediately.	Немедленно примите сидячее положение в спасательной шлюпке / на спасательном плоту.
.3.9	Hold on to the ropes or to your seat when launching.	Держитесь за шкентеля или за ваше сиденье при спуске спасательной шлюпки/плота.
.4	No. ... lifeboat(s) / liferaft(s) entered.	Посадка в спасательную(ые) шлюпку(и) № ... / на спасательный(е) плот(ы) № ... закончена.
.5	Let go no. ... lifeboat(s) / liferaft(s) and report.	Отдать швартовные концы спасательной(ых) шлюпки(ок) № ... / спасательного(ых) плота(ов) № ... и доложить.
.5.1	No. ... lifeboat(s) / liferaft(s) is / are let go.	Швартовные концы спасательной(ых) шлюпки(ок) № ... / спасательного(ых) плота(ов) № ... отданы.
.6	Throw overboard no. ... liferaft and report.	Сбросить с борта спасательный плот № ... и доложите.
.6.1	No. ... liferaft thrown overboard.	Спасательный плот № ... сброшен с борта.
.7	Inform coast radio stations / vessels in vicinity about the number of lifeboats / liferafts launched and report.	Сообщите береговым радиостанциям / судам в районе число спущенных спасательных шлюпок / спасательных плотов и доложите.

.7.1	Inform coast radio stations / vessels in vicinity about the number of persons in each lifeboat / liferaft and report.	Сообщите береговым радиостанциям / судам в районе число людей в каждой спасательной шлюпке / на спасательном плоту и доложите.
.7.2	Inform coast radio stations / vessels in vicinity about the number of crew members remaining on board.	Сообщите береговым радиостанциям / судам в районе число членов экипажа, оставшихся на судне.
.7.3	Coast radio station ... / vessels in vicinity informed.	Береговая радиостанция ... / суда в районе информирована(ы).
.8	Stand clear of the vessel and report.	Отойти на безопасное расстояние от судна и доложить.
.8.1	No. ... lifeboat(s) / liferaft(s) standing clear.	Спасательная(ые) шлюпка(и) / спасательный(е) плот(ы) № ... отошла / отошли на безопасное расстояние.
.8.2	No. ... lifeboat(s) / liferaft(s) not standing clear.	Спасательная(ые) шлюпка(и) / спасательный(е) плот(ы) № ... не отошла(и) на безопасное расстояние.
.9	Rescue boat / no. ... motor lifeboat! Assist no. ... lifeboat(s) / liferaft(s) and report.	Дежурная шлюпка / спасательный катер № ...! Оказать помощь спасательной(ым) шлюпке(ам) № ... / спасательному(ым) плоту(ам) и доложить.
.9.1	Rescue boat / no. ... motor lifeboat is assisting.	Дежурная шлюпка / спасательный катер № ... оказывает помощь.
.9.2	No. ... lifeboat(s) / liferaft(s) standing clear of the vessel now.	Спасательная(ые) шлюпка(и) № ... / спасательный(е) плот(ы) отошла / отошли сейчас на безопасное расстояние от судна.
<b>B2/1.8 In-boat procedures Действия в шлюпке</b>		
	See also: B4 " Passenger care" 2.5 and 2.6.	См. также: B4 "Забота о пассажирах", 2.5 и 2.6.
.1	Stand by engine / pumps / look-out / entrance and report.	По местам у двигателя / насосов / на наблюдении / на входе стоять и доложить.
.1.1	Engine / pumps / look-out / entrance is / are standing by.	Двигатель / насосы / наблюдение / вход готовы.
.2	Recover persons in water and report.	Поднимайте людей из воды и докладывайте.
.2.1	Number of persons recovered is: ... .	Число спасенных людей: ... .
.2.2	Keep look-out for further persons in water.	Вести поиск других людей в воде.
.2.3	Report the total number of persons in lifeboat(s) / liferaft(s).	Сообщите общее число людей в спасательной(ых) шлюпке(ах) / на спасательном(ых) плоту(ах).
.2.3.1	The total number of persons is now: ... .	Общее число людей на данный момент: ... .
.3	Report the number of injured persons.	Сообщите количество раненых.
.3.1	No persons injured.	Раненых нет.
.3.2	The number of injured person(s) is: ... .	Имеется раненых: ... .
.3.3	Provide first aid to injured persons .	Окажите первую помощь раненым.
.3.4	Secure injured / helpless persons.	Закрепите раненых / беспомощных.
.4	Let go sea anchor and report.	Поставить плавучий якорь и доложить.
.4.1	Sea anchor is let go.	Плавучий якорь поставлен.
.5	Report the number of lifeboats / liferafts in sight.	Сообщите число спасательных шлюпок / спасательных плотов, находящихся в поле зрения.
.5.1	The number of lifeboat(s) / liferaft(s) in sight is: ... .	В поле зрения находится ... спасательных шлюпок / спасательных плотов.
.6	Contact the lifeboat(s) / liferaft(s) on radio and report.	Свяжитесь со спасательной(ыми) шлюпкой(ами) / спасательным(ми) плотом(ами) по радио и доложите.

.6.1	Lifeboat(s) / liferaft(s) contacted.	Связь со спасательной(ыми) шлюпкой(ами) / спасательным(ми) плотом(ами) установлена.
.6.2	No contact possible.	Связи нет.
.7	Give distress signals for identification.	Подайте сигнал бедствия для привлечения внимания.
.7.1	Fire rockets for identification.	Запустите сигнальные ракеты для привлечения внимания.
.7.2	Use glasses / lamps / mirrors for identification.	Используйте стекла / лампы / зеркала для привлечения внимания.
.7.3	Give sound signals / ... signals for identification.	Подавайте звуковые сигналы / ... сигналы для привлечения внимания.
.8	Start the engine and report.	Запустите двигатель и доложите.
.9	Set sail.	Установите парус.
.10	Use oars.	Используйте весла.
.11	Join the other lifeboat(s) / liferaft(s).	Присоединитесь к другой(им) спасательной(ым) шлюпке(ам) / спасательному(ым) плоту(ам).
.11.1	Connect the lifeboats / liferafts with lines and report.	Соедините фалинями спасательные шлюпки / спасательные плоты и доложите.
.11.2	... lifeboats / liferafts connected.	Соединено ... спасательных шлюпок / спасательных плотов.
<b>B2/2</b>	<b>Occupational safety</b>	<b>Техника безопасности</b>
<b>B2/2.1</b>	<b>Instruction</b>	<b>Указания</b>
.1	Prepare a training plan for occupational safety.	Подготовить план занятий по технике безопасности.
.2	When was the last training session on occupational safety?	Когда проводилось последнее занятие по технике безопасности?
.2.1	The last training session was on ... (date).	Последнее занятие проводилось ... (дата).
.3	When is the next training session on occupational safety?	Когда будет следующее занятие по технике безопасности?
.3.1	The next training session is on ... (date).	Следующее занятие по технике безопасности будет проводиться ... (дата).
.4	Are new crew members / passengers instructed on occupational safety?	Проинструктированы ли новые члены экипажа / пассажиры по технике безопасности?
.4.1	Yes, new crew members / passengers are instructed.	Да, новые члены экипажа / пассажиры проинструктированы.
.4.2	No, new crew members / passengers are not instructed (yet).	Нет, новые члены экипажа / пассажиры (еще) не проинструктированы.
.4.3	Instruct new crew members / passengers by ... (time) / on ... (date).	Проинструктируйте новых членов экипажа / пассажиров к ... (время) / ... (дата).
.5	Participation in training sessions on occupational safety is mandatory.	Участие в учебных занятиях по технике безопасности является обязательным.
<b>B2/2.2</b>	<b>Practical occupational safety</b>	<b>Практическая техника безопасности</b>
.1	Instruct crew on occupational safety before departure.	Проинструктируйте экипаж по технике безопасности до отхода.
.2	Have special instruction on dangerous goods / heavy lifts / cargo securing / illumination / ventilation / ... .	Получите специальные указания по опасным грузам / тяжеловесным грузам / креплению груза / освещению / вентиляции / ... .

.3	Where are dangerous goods carried on board?	Где размещены опасные грузы на борту?
.3.1	Dangerous goods of IMO Class ... are carried	Опасные грузы класса ... ИМО размещены
	~ on deck (in roped-off areas).	~ на палубе (в местах, огражденных леерами).
	~ in no. ... hold(s).	~ в трюме(ах) № ...
	~ in ... / on ...	~ в ... / ...
.4	Prepare an emergency plan.	Подготовьте план действий в случае аварии.
.5	Brief all crew members / passengers on the symptoms caused by dangerous substances.	Проинструктируйте всех членов экипажа / пассажиров в отношении признаков воздействия опасных веществ.
.6	What signals / communications are used in case of emergency?	Какие сигналы / виды связи используются в случае аварии?
.6.1	The following signals / communications are used in case of emergency: ...	Следующие сигналы / виды связи используются в случае аварии: ...
.7	Brief all crew members / passengers	Проинструктируйте всех членов экипажа / пассажиров в отношении:
	~ about restricted areas.	~ районов ограниченного доступа.
	~ how to report in / out (when entering / leaving bridge / engine-room / ...).	~ того, как докладывать при входе / выходе (на мостик / в машинное отделение/...).
.8	Do not enter the unmanned (engine) room / ... space without permission.	Не входите в (машинное) отделение с безвахтенным обслуживанием / ... помещение без разрешения.
.8.1	Report on telephone / radio / ... while in the (engine) room / ... space every ... minutes.	Находясь в (машинном) отделении / ... помещении, выходите на связь по телефону/радио / ... каждые ... минут.
.9	Brief all crew members / passengers on the storm.	Проинструктируйте всех членов экипажа / пассажиров в отношении поведения при шторме.
.9.1	Attention! Entering the forecastle / main deck / weather side / ... of the vessel is prohibited / dangerous (due to storm).	Внимание! Выходить на полубак / главную палубу / наветренную сторону / ... судна запрещается / опасно (из-за шторма).
.9.2	Attention! Make use of handrails and lifelines in corridors and on deck.	Внимание! Пользуйтесь поручнями и леерами в коридорах и на палубе.
.9.3	Attention! Close all dead lights and storm doors.	Внимание! Задраить все иллюминаторы и штормовые двери.
.9.4	Attention! Secure all loose objects in your cabins / on deck / in ...	Внимание! Закрепите все незакрепленные предметы в каютах / на палубе / ...
.10	Brief all crew members / passengers on winter conditions / tropical conditions.	Проинструктируйте всех членов экипажа / пассажиров относительно зимних / тропических условий.
.11	Check the completeness and availability of the occupational safety equipment and report.	Проверьте укомплектованность и наличие средств техники безопасности.
.11.1	Occupational safety equipment is complete and available.	Средства техники безопасности укомплектованы и имеются в наличии.
.11.2	Following occupational safety equipment is not complete / available: ...	Следующие средства техники безопасности не укомплектованы / отсутствуют: ...
.11.3	Occupational safety equipment will be complete and available in ... hour(s).	Средства техники безопасности будут укомплектованы и в наличии через ... час(ов).
.12	Appoint an officer / a crew member in charge of safety before working.	Перед проведением работ назначьте лицо командного состава / члена экипажа ответственным за безопасность.

.13	Take additional safety measures for the	Примите дополнительные меры по технике безопасности
	~ work on masts.	~ при работе на мачтах.
	~ work outboard.	~ при работе за бортом.
	~ work in hold(s) / tank(s).	~ при работе в трюме(ах) / танке(ах).
	~ work in extreme weather conditions/ ...	~ при работе в экстремальных погодных условиях / ....
<b>B2/2.3 Occupational accidents</b>		
<b>B2/2.3</b>	<b>Occupational accidents</b>	<b>Несчастные случаи на производстве</b>
.1	Accident in engine-room/ in no. ... hold / in no. ... tank / in superstructure/ in accommodation / in ... space / on deck / outboard / on pier / on ... / in ...	Несчастный случай в машинном отделении / в трюме № ... / в танке № ... / в надстройке / в жилом помещении / в ... помещении / на палубе / за бортом / на причале / на ... / в ...
.2	Report injured persons / casualties:	Сообщите о раненых / погибших.
.2.1	No person injured.	Раненых нет.
.2.2	The number of injured persons / casualties is: ...	Число раненых / погибших: ...
.3	What happened?	Что случилось?
.3.1	Explosion / fire in ...	Взрыв / пожар в ...
.3.2	Accident with cargo.	Авария с грузом.
.3.3	Fall from ... / into ...	Падение с ... / в ...
.3.4	Electrical accident in ...	Поражение электрическим током в ...
.3.5	Leakage of gas / ...	Утечка газа / ...
.3.6	...	...
.4	Take immediate action to recover injured person(s) / casualties.	Немедленно подберите раненого(ых) / погибшего(их).
.4.1	Provide first aid.	Окажите первую помощь.
.4.2	Take immediate action to control the danger area.	Примите меры для наблюдения за опасным участком.
.5	What kind of assistance is required?	Какая помощь требуется?
.5.1	No assistance is required.	Помощь не требуется.
.5.2	Medical / technical assistance is required.	Требуется медицинская / техническая помощь.
.5.3	Shoreside assistance is required.	Требуется помощь с берега.
.6	Secure the danger area and report.	Оградить опасный участок и доложить.
.6.1	The danger area is secured.	Опасный участок огражден.
.7	Prepare an accident report.	Подготовьте донесение о несчастном случае.
<b>B2/3 Fire protection and fire fighting</b>		
<b>B2/3</b>	<b>Fire protection and fire fighting</b>	<b>Противопожарная защита и тушение пожара</b>
<b>B2/3.1</b>	<b>Fire protection</b>	<b>Противопожарная защита</b>
<b>.1</b>	<b>Checking status of equipment</b>	<b>Проверка состояния оборудования</b>
.1	Have fire patrols ( every ... hour(s) / ... time(s) every watch).	Обеспечить пожарные дозоры (через каждый(е) ... час(ов) / ... раз(а) в течение каждой вахты).
.1.1	Have fire patrols	Обеспечьте пожарные дозоры
	~ in all spaces.	~ во всех помещениях.

	~ in the engine-room / cargo hold(s) / superstructures / accommodation / ... .	~ в машинном отделении / в грузовом трюме(ах) / надстройках / жилых помещениях / ... .
	~ on deck.	~ на палубе.
.1.2	Have a permanent fire watch.	Нести постоянную пожарную вахту.
.2	Is everything in order?	Все в порядке?
.2.1	Yes, everything is in order.	Да, все в порядке.
.2.2	No, following is not in order: ... .	Нет, следующее не в порядке: ... .
.3	Check the fire / smoke alarm(s) and report.	Проверьте пожарную / дымовую сигнализацию и доложите.
.3.1	All fire / smoke alarms are operational.	Пожарная / дымовая сигнализация исправна.
.3.2	Fire / smoke alarm(s) in ... is (are) not operational (yet).	Пожарная / дымовая сигнализация в ... (еще) неисправна.
.3.3	Fire / smoke alarm(s) in ... will be operational in ... minutes.	Пожарная / дымовая сигнализация в ... будет исправна через ... минут.
.4	Check the portable extinguishers and report.	Проверить переносные огнетушители и доложить.
.4.1	All portable extinguishers are in position and operational.	Все переносные огнетушители находятся на своих местах и исправны.
.4.2	The portable extinguishers in ...	Переносные огнетушители в ...
	~ are not in position (yet).	~ не на своих местах (еще).
	~ will be in position in ... minutes..	~ будут на своих местах через ... минут.
	~ are not accessible (yet).	~ (еще) не доступны.
	~ will be accessible in ... minutes.	~ будут доступны через ... минут.
	~ are missing.	~ отсутствуют.
.4.2.1	Replace the missing portable extinguisher(s).	Замените отсутствующий(ие) переносной(ые) огнетушитель(и).
.4.3	The inspection tag(s) of the portable extinguisher(s) in ... is / are broken / expired.	Бирка(и) переносного(ых) огнетушителя(ей) в ... сорвана(ы) / не действительна(ы).
.4.3.1	Replace the portable extinguisher(s) with broken / expired inspection tag(s).	Замените переносной(ые) огнетушитель(и) с сорванной(ыми) / недействительной(ыми) биркой(ами).
.5	Check the fire mains and report.	Проверить пожарные магистрали и доложить.
.5.1	All fire mains are operational.	Все пожарные магистрали исправны.
.5.2	The hydrant(s) in ... is / are not operational (yet)..	Гидрант(ы) (еще) неисправен(ны).
.5.2.1	The hydrant(s) will be operational in ... minutes.	Гидрант(ы) будет(ут) исправен(ны) через ... минут.
.5.3	The hose(s) to hydrant(s) in ... is / are worn / cut.	Рукав(а) гидранта(ов) в ... изношен(ы) / порезан(ы).
.5.3.1	Replace the worn / cut hose(s).	Замените изношенный(е) / порезанный(е) рукав(а).
.5.4	The hose(s) / spanner (s) / nozzle(s) to hydrant(s) in ... is / are missing.	Рукав(а) / рукоятка(и) клапана(ов) / ствол(ы) к гидран-ту(ам) в ... отсутствует(ют).
.5.4.1	Replace the missing hose(s) / spanner(s) / nozzles(s).	Замените отсутствующие рукав(а) / рукоятку(и) / ствол(ы).
.5.5	The fire pump(s) in ... is / are not operational (yet).	Пожарный(е) насос(ы) в ... неисправен(ны) (еще).
.5.5.1	Fire pump(s) in ... will be operational in ... minutes.	Пожарный(е) насос(ы) в ... будет(ут) исправен(ны) через ... минут.

.5.6	The water pipe(s) in ... is / are leaking.	Пожарная(ые) магистраль(и) в ... протекает(ют).
.5.6.1	Repair the leaking water pipe(s) in ... .	Отремонтируйте протекающую(ие) пожарную(ые) магистраль(и) в ... .
.5.7	The water pipe(s) in ... is / are blocked.	Пожарная(ые) магистраль(и) в ... засорена(ы).
.5.7.1	Free the blocked water pipe(s) in ... .	Прочистите засоренную(ые) магистраль(и) в ... .
.5.8	Pressure in the water pipe(s) in ... is too high / low.	Давление в пожарной(ых) магистрали(ях) в ... очень высокое / низкое.
.5.8.1	Reduce / increase pressure in the water pipe(s) in ... .	Уменьшите / увеличьте давление в пожарной(ых) магистрали(ях) в ... .
.6	Check the fixed foam / gas fire extinguishing system and report.	Проверьте стационарную пенную / газовую систему пожаротушения и доложите.
.6.1	The fixed foam / gas system is operational.	Стационарная пенная / газовая система пожаротушения исправна.
.6.2	The fixed foam / gas system is not operational (yet).	Стационарная пенная / газовая система пожаротушения (еще) неисправна.
.6.2.1	The fixed foam/ gas system will be operational in ... minutes.	Стационарная пенная / газовая система пожаротушения будет исправна через ... минут.
.7	Check the sprinkler system and report.	Проверьте спринклерную систему пожаротушения и доложите.
.7.1	The sprinkler system is operational.	Спринклерная система пожаротушения исправна.
.7.2	The sprinkler system in ... is not operational (yet).	Спринклерная система пожаротушения в ... (еще) неисправна.
.7.2.1	The sprinkler system in ... will be operational in ... minutes.	Спринклерная система пожаротушения в ... будет исправна через ... минут.
.8	Check the ventilation system and report.	Проверить вентиляционную систему и доложить.
.8.1	The ventilation system is operational.	Вентиляционная система исправна.
.8.2	The ventilation system is not operational (yet)	Вентиляционная система (еще) неисправна.
.8.2.1	The ventilation system will be operational in ... minutes.	Вентиляционная система будет исправна через ... минут.
.8.3	The remote control is not operational (yet).	Дистанционное управление (еще) неисправно.
.8.3.1	The remote control will be operational in ... minutes	Дистанционное управление будет исправно через ... минут.
.8.4	The indicators are not operational (yet).	Индикаторы (еще) неисправны.
.8.4.1	The indicators will be operational in ... minutes.	Индикаторы будут исправны через ... минут.
.8.5	The fire dampers in ... are not operational (yet).	Пожарные заслонки в ... (еще) неисправны.
.8.5.1	The fire dampers in ... will be operational in ... minutes.	Пожарные заслонки в ... будут исправны через ... минут.
.8.6	The fire dampers in ... are painted stuck.	Пожарные заслонки в ... застряли из-за покраски.
.8.6.1	Clear the fire dampers.	Прочистите пожарные заслонки.
.9	Check the skylights / windows / ... and report.	Проверьте световые люки / окна / ... и доложите.
.9.1	The skylights / windows / ... in / to ... are open.	Световые люки / окна / ... в / у ... открыты.
.9.1.1	Close the skylights / windows / ... in / to ... .	Закройте световые люки / окна / ... в / у ....

.10	Check the watertight door control and report.	Проверьте привод водонепроницаемой двери и доложите.
.10.1	The watertight door control is operational.	Привод водонепроницаемой двери исправен.
.10.2	The watertight door control in ... is not operational (yet).	Привод водонепроницаемой двери в ... (еще) неисправен.
.10.3	The watertight door control in ... will be operational in ... minutes.	Привод водонепроницаемой двери в ... будет исправен через ... минут.
.11	Check the electrical lighting and report.	Проверьте исправность электрического освещения и доложите.
.11.1	The electrical lighting is operational.	Электрическое освещение исправно.
.11.2	The electrical lighting in ... is not operational (yet).	Электрическое освещение в ... (еще) неисправно.
.11.3	The electrical lighting in ... will be operational in ... minutes.	Электрическое освещение в ... будет исправно через ... минут.
.11.4	Switch on / off the electrical lighting in ... .	Включите / выключите электрическое освещение в ... .
.12	Check the emergency power supply and report.	Проверьте аварийный источник питания и доложите.
.12.1	The emergency power supply is operational.	Аварийный источник питания исправен.
.12.2	The emergency power supply is not operational (yet).	Аварийный источник питания (еще) неисправен.
.12.3	The emergency power supply will be operational in ... minutes.	Аварийный источник питания будет исправен через ... минут.
.13	Check the firemen's outfits and report.	Проверьте снаряжение пожарных и доложите.
.13.1	All firemen's outfits are complete and available.	Снаряжение пожарных укомплектовано и имеется в наличии.
.13.2	The firemen's outfits are not complete.	Снаряжение пожарных не укомплектовано.
.13.2.1	Complete the firemen's outfits.	Доукомплектуйте снаряжение пожарных.
<b>B2/3.2</b>	<b>Fire fighting and drills</b>	<b>Борьба с пожаром и учения</b>
<b>.1</b>	<b>Reporting fire</b>	<b>Сообщение о пожаре</b>
.1	Fire on board!	Пожар на борту!
.1.1	Smoke / fumes / fire / explosion	Дым / пары / пожар / взрыв
	~ in engine-room.	~ в машинном отделении.
	~ in no. ... hold(s) / tank(s).	~ трюме(ах) / танке(ах) № ... .
	~ in superstructure / accommodation.	~ в надстройке / в жилом помещении.
	~ in ... space.	~ в ... помещении .
	~ on deck / ... .	~ на палубе / ... .
.1.2	Smoke / fumes from ventilator(s).	Дым / пары из вентилятора(ов).
.1.3	Burnt smell / fumes in ... / from... .	Запах гари / пары в ... / из ... .
.2	Report injured persons / casualties:	Сообщите о раненых / погибших:
.2.1	No person injured.	Раненых нет.
.2.2	Number of injured persons / casualties is: ... .	Число раненых / погибших: ... .
.3	What is on fire?	Что горит?
.3.1	Fuel / cargo / car(s) / truck(s) / waggon(s) / containers (with dangerous goods) / ... on fire.	Топливо / груз / автомобиль(и) / грузовик(и) / вагон(ы) / контейнеры (с опасными грузами) / ... горит(ят).



.3.2	No information (yet).	Информации (пока еще) нет.
.4	Is smoke toxic?	Дым ядовитый?
.4.1	No. smoke not toxic.	Нет, дым не ядовитый.
.4.2	Yes. smoke toxic.	Да, дым ядовитый.
.5	Is fire under control?	С пожаром справляетесь?
.5.1	Yes. fire (in ... ) under control.	Да, с пожаром (в ...) справляемся.
.5.2	No. fire (in ... ) not under control (yet).	Нет, с пожаром (в ...) (пока) не справляемся.
.5.2.1	Fire spreading (to ... ).	Пожар распространяется (к ...).
.5.2.2	Fire (in ... ) not accessible.	К пожару (в ...) невозможно подойти.
.6	Report damage.	Сообщите о повреждениях.
.6.1	No damage.	Повреждений нет.
.6.2	Minor / major damage in ... / to ... .	Небольшое / большое повреждение в ... / ... .
.6.3	No power supply (in ... ).	Нет электропитания (в ...).
.6.4	Making water in ... .	Поступает вода в ... .
.7	Pressure on fire mains!	Дать давление в пожарные магистрали!
.8	Shut down main engine(s) / auxiliary engine(s) / ... and report.	Остановите главный(е) двигатель(и) / вспомогательный(е) двигатель(и) / ... и доложите.
.8.1	Main engine(s) / auxiliary engine(s) / ... shut down.	Главный(е) двигатель(и) / вспомогательный(е) двигатель(и) / ... остановлен(ы).
.9	Stop fuel and report.	Прекратите подачу топлива и доложите.
.9.1	Fuel stopped.	Подача топлива прекращена.
.10	Close all openings (in ... / in all rooms) and report.	Закройте все отверстия (в ... / во всех помещениях) и доложите.
.10.1	All openings ( in ... / in all rooms) closed.	Все отверстия (в ... / во всех помещениях) закрыты.
.10.1.1	Openings in ... not accessible.	К отверстиям в ... невозможно подойти.
.11	Switch off ventilator(s) (in ... ) and report.	Выключите вентилятор(ы) (в ...) и доложите.
.11.1	Ventilator(s) (in ... ) switched off.	Вентилятор(ы) (в ...) выключены.
.12	Turn bow / stern to windward.	Развернуться носом / кормой против ветра.
.13	Turn port side / starboard side to windward.	Развернуться левым / правым бортом к ветру.
.14	Alter course to ... .	Измените курс ... .
<b>.2 Reporting readiness for action Сообщение о готовности к действиям</b>		
.1	Stand by fire-fighting team / rescue team / first aid team / support team and report.	Пожарной команде / спасательной команде / команде по оказанию первой помощи / команде поддержки находиться в готовности и доложить.
.1.1	Fire-fighting team / rescue team / first aid team / support team standing by.	Пожарная команда / спасательная команда / команда по оказанию первой помощи / команда поддержки готова.
.2	Stand by main engine and report.	Подготовить главный двигатель и доложить.
.2.1	Main engine standing by.	Главный двигатель готов.
.3	Stand by CO <sub>2</sub> station / ... station / emergency generator.	Подготовить углекислотную установку / ... установку / аварийный генератор.
.3.1	CO <sub>2</sub> station / ... station / emergency generator standing by.	Углекислотная установка / ... установка / аварийный генератор готова(готов).

.4	Close all openings (in ... / in all rooms) and report.	Закройте все отверстия (в ... / во всех помещениях) и доложите.
.4.1	All openings (in ... / in all rooms) closed.	Все отверстия (в ... / во всех помещениях) закрыты.
.4.1.1	Openings in ... not accessible.	К отверстиям в ... нельзя подойти.
<b>.3</b>	<b>Orders for fire fighting</b>	<b>Распоряжения по тушению пожара</b>
.1	Start fire fighting.	Приступите к тушению пожара.
.1.1	Take one / two / ... fire-fighting teams / ... team(s) to scene.	Используйте одну / две / ... пожарную(ые) команду(ы) / ... команду(ы).
.2	Go following route:	Продвигайтесь следующим путем:
.2.1	Go through engine-room / no. ... hold(s) / tank(s) / superstructure / accommodation / ... space / manhole(s) to ... space / funnel / ... .	Проходите через машинное отделение / трюм(ы) / танк(и) № ... / надстройку / жилое помещение / ... помещение / горловину(ы) в ... помещение / дымовую трубу / ... .
.2.2	Go from	Продвигайтесь
	~ outside / inside to ... .	~ снаружи / изнутри в ... .
	~ port side / starboard side to ... .	~ с левого борта / правого борта в ... .
	~ ... to ... .	~ из ... в ... .
.3	Take following (additional) safety measures and report.	Примите следующие (дополнительные) меры безопасности и доложите.
.3.1	Have two / ... members in one team.	Включите в команды по два / ... человека.
.3.1.1	Number of members in fire-fighting team / ... team is: ... .	В пожарной команде / ... команде ... человек.
.3.2	Have lifeline between each other / to outside.	Привяжитесь друг к другу страховочными концами / выведите страховочные концы наружу.
.3.2.1	... team members have lifelines to each other.	Члены ... команды привязались страховочными концами друг к другу.
.3.2.2	... team has lifelines to outside.	... команда вывела страховочные концы наружу.
.3.3	Have rescue team on stand-by.	Спасательной команде находиться в готовности.
.3.4	Maintain visual contact / radio contact on walkie-talkie.	Поддерживать визуальный контакт / радиокontakt по "уоки-токи".
.4	Fire-fighting team must have following outfit:	Пожарная команда должна иметь следующее снаряжение:
.4.1	Fire-fighting team must have protective clothing / smoke helmets / breathing apparatus / ... .	Пожарная команда должна иметь защитную одежду / противодымовые шлемы / дыхательные аппараты / ... .
.5	Manning of fire-fighting team / ... team(s) as follows:	В пожарную команду / ... команду(ы) включены:
.5.1	Chief Officer / Chief Engineer / ... in command of fire-fighting team / ... team (no. ...).	Старший помощник капитана / старший механик / ... является командиром пожарной команды / ... команды (№ ...).
.5.2	Following officer(s) / crew member(s) in fire-fighting team / ... team: ... .	Следующее(ие) лицо(а) командного состава / член(ы) экипажа включен(ы) в пожарную команду (№ ...) / ... команду: ... .
.6	Restrict action (in ... / on ...) to ... minutes.	Сократите время работ (в ... / на ...) до ... минут.
.6.1	Agree on retreat signal and report.	Согласуйте сигнал отхода и доложите.

.6.1.1	Retreat signal for fire-fighting team / ... team ... is ... .	Сигнал отхода для пожарной команды / ... команды ... .
.7	Use water / foam / powder / CO <sub>2</sub> / sand / ... in ... .	Используйте воду / пену / порошок / углекислый газ / песок / ... в ... .
.8	Run out fire hoses and report.	Разнесите пожарные рукава и доложите.
.8.1	Fire hoses run out.	Пожарные рукава разнесены.
.9	Water on!	Дать воду!
.9.1	Water is on.	Дали воду.
.10	Cool down ... with water and report.	Охлаждайте ... водой и докладывайте.
.10.1	... cooled down.	... охлаждены.
<b>.4 Cancellation of alarm Отбой тревоги</b>		
.1	Is the fire extinguished?	Пожар потушен?
.1.1	Yes, fire (in ... ) extinguished.	Да, пожар (в ...) потушен.
.1.2	No, fire (in ... ) not extinguished (yet).	Нет, пожар (в ...) (еще) не потушен.
.1.3	Fire restricted to ... space / area.	Пожар локализован до ... помещения / района.
.2	Post a fire watch and report.	Выставьте пожарные вахты и доложите.
.2.1	Fire watch posted ( in ...space / area).	Пожарные вахты выставлены (в ... помещении / районе).
.3	Fire extinguishing systems / means remain on stand-by.	Держите в готовности противопожарные системы / средства.
.4	Fire-fighting team / ... team remain on stand-by.	Держите в готовности пожарную команду / ... команду.
.5	Rope off the fire area and report.	Оградите леерами участок пожара и доложите.
.5.1	Fire area roped off.	Участок пожара огражден леерами.
.6	Check the fire area every ... minutes / hour(s) for re-ignition and report.	Проверяйте участок пожара через каждые ... минут / часа(ов) на возобновление пожара и докладывайте.
.6.1	Fire area checked, no re-ignition.	Район пожара проверен, пожар не возобновляется.
.6.2	Fire area checked, re-ignition in ... space / area.	Район пожара проверен, пожар возобновился в ... помещении / районе.
.6.2.1	Re-ignition extinguished.	Воспламенение потушено.
.7	The fire alarm is cancelled (with following restrictions: ... ).	Отбой пожарной тревоги (со следующими ограничениями: ...).
<b>B2/4 Damage control Борьба за живучесть</b>		
	See also B2/1 "General activities".	См. также B2/1 "Действия общего характера".
<b>B2/4.1 Checking equipment status and drills Проверка состояния оборудования и учения</b>		
.1	Check the openings in all spaces / in ... and report	Проверьте отверстия во всех помещениях / в ... и доложите.
.1.1	All openings in ... are closed.	Все отверстия в ... задраены.
.1.2	Openings in ... are not closed (yet).	Отверстия в ... (еще) не задраены.
.1.3	Openings in ... are not accessible.	К отверстиям в ... нельзя подойти.

.2	Check the watertight door control and report.	Проверить привод водонепроницаемой двери и доложить.
.2.1	Watertight door control	Привод водонепроницаемой двери
	~ is operational.	~ исправен.
	~ (in ...) is not operational (yet).	~ (в...) (еще) неисправен.
	~ (in ...) will be operational in ... minutes.	~ (в...) будет исправен через ... минут.
.2.2	Watertight door(s) (in ...) is / are not accessible.	К водонепроницаемой(ым) двери(ям) (в ...) нельзя подойти.
.3	Check the pumps / emergency generator and report.	Проверить насосы / аварийный генератор и доложить.
.3.1	(Bilge) pump(s) in ... / emergency generator	(Осушительный(ые)) насос(ы) в ... / аварийный генератор
	~ is / are operational.	~ исправен(ны).
	~ is / are not operational (yet).	~ (еще) неисправен(ны).
	~ will be operational in ... minutes.	~ будет(ут) исправен(ны) через ... минут.
.4	Check the power supply and report.	Проверьте электропитание и доложите.
.4.1	Power (in / at ...)	Электропитание (в / на ...)
	~ is available.	~ подается.
	~ is not available (yet).	~ (еще) не подается.
	~ will be available in ... minutes.	~ будет подано через ... минут.
.5	Check the damage control equipment and report.	Проверьте оборудование для борьбы за живучесть и доложите.
.5.1	All damage control equipment is complete and available.	Все оборудование для борьбы за живучесть укомплектовано и исправно.
.5.2	Damage control equipment is not complete.	Оборудование для борьбы за живучесть не укомплектовано.
.5.2.1	Complete the damage control equipment.	Доукомплектуйте оборудование для борьбы за живучесть.
<b>B2/4.2</b>	<b>Damage control activities</b>	<b>Действия по борьбе за живучесть</b>
<b>.1</b>	<b>Reporting flooding</b>	<b>Сообщение о затоплении</b>
.1	We have collided (with ...) .	Мы столкнулись (с ...) .
.2	We have flooding in ... .	Затопление в ... .
.3	Is flooding under control ?	Справляетесь ли с затоплением?
.3.1	Yes, flooding under control.	Да, с затоплением справляемся.
.3.2	No, flooding (in ...) not under control (yet).	Нет, с затоплением (в ...) (еще) не справляемся.
.4	Is danger imminent?	Имеется ли непосредственная опасность?
.4.1	No, danger not imminent.	Непосредственной опасности нет.
.4.2	Yes, danger of (total) blackout (in ...).	Да, существует опасность (общего) обесточивания (в ...) .
.4.3	Yes, danger of heavy listing / capsizing / sinking / ... .	Да, существует опасность значительного крена / опрокидывания / погружения в воду / ... .
<b>.2</b>	<b>Reporting readiness for action</b>	<b>Сообщение о готовности к действиям</b>
.1	Muster damage control team and report.	Соберите аварийную партию и доложите.

.1.1	Damage control team stand complete and mustered.	Аварийная партия собрана в полном составе.
.2	Is damage control material available?	Имеется ли аварийное имущество?
.2.1	Yes, damage control material available.	Да, аварийное имущество имеется.
.2.2	No, damage control material not available (yet).	Нет, аварийного имущества (еще) нет.
.2.3	Damage control material will be available in ... minutes.	Аварийное имущество будет в наличии через ... минут.
.3	Stand by engine-room / ... station and report.	Подготовьте машинное отделение / ... пост и доложите.
.3.1	Engine-room / ... station standing by.	Машинное отделение / ... пост подготовлено (подготовлен).
.3.2	Engine-room / ... station flooded.	Машинное отделение / ... пост затоплено(затоплен).
.3.3	Engine-room / ... station will be standing by in ... minutes.	Машинное отделение / ... пост будет подготовлено (подготовлен) через ... минут.
<b>.3</b>	<b>Orders for damage control</b>	<b>Распоряжения по борьбе за живучесть</b>
.1	Close all openings / outlets/ valves (in ...) and report.	Закройте все отверстия / выходы / клапаны/ (в ...) и доложите.
.1.1	All openings / outlets / valves (in ...) closed.	Все отверстия / выходы / клапаны (в ...) закрыты.
.1.2	Openings / outlets / valves in ... not accessible / not operational.	Все отверстия / выходы / клапаны (в ...) недоступны / неисправны.
.2	Switch on / off power (at / on / in ...) and report.	Включите / выключите электропитание (к / на / в ...) и доложите.
.2.1	Power (at / on / in ...) switched on / off.	Электропитание (к / на / в ...) включено / выключено.
.2.2	Power supply (at / on / in ...) not operational.	Источник электропитания (у / на / в ...) неисправен.
.3	Close watertight door(s) (in ...) (by hand) and report.	Закройте водонепроницаемую(ые) дверь(и) (в ...) (вручную) и доложите.
.3.1	Watertight door(s) (in ...) closed.	Водонепроницаемая(ые) дверь(и) (в ...) закрыта(ы).
.3.2	Watertight door(s) (in ...) not accessible / not operational.	Водонепроницаемая(ые) дверь(и) (в ...) недоступна(ы)/ неисправна(ы).
.4	Switch on (bilge) pump(s) (in ...) and report.	Запустите (осушительный(е)) насос(ы) (в ...) и доложите.
.4.1	(Bilge) pump(s) (in ...) switched on.	(Осушительный(е)) насос(ы) (в ...) запущен(ы).
.4.2	(Bilge) pump(s) (in ...) not operational.	(Осушительный(е)) насос(ы) (в ...) неисправен(ны).
.5	Switch over (bilge) pump(s) from ... to ... .	Переключить осушительный(е) насос(ы) из ... в ... .
.5.1	(Bilge) pump(s) switched over.	(Осушительный(е)) насос(ы) переключен(ы).
.5.2	Switching over (bilge) pump(s) not possible.	Переключение осушительного(ых) насоса(ов) невозможно.
.6	Start damage control.	Приступить к борьбе за живучесть.
.6.1	Take one / two / ... damage control team(s) to scene.	Выводите одну / две / ... аварийную(ые) партию(и) на место.
.7	Go following route:	Продвигайтесь следующим путем:
.7.1	Go through engine-room / no. ... hold(s) / tank(s) / superstructure / manhole / ... space / ... deck / ... .	Проходите через машинное отделение / трюм(ы) / танк(и) № ... / надстройку / горловину / ... помещения / ... палубу / ... .
.8	Go from	Продвигайтесь
	~ outside / inside to ... .	~ снаружи / изнутри в ... .

	~ port side / starboard side to ...	~ с левого борта / с правого борта в ...
	~ ... to ...	~ из ... в ...
.9	Take following (additional) safety measures and report.	Примите следующие (дополнительные) меры безопасности и доложите.
.9.1	Have two / ... members in one damage control team.	Включите в аварийные партии по два / ... человека.
.9.2	Have lifeline to each other / to outside.	Привяжитесь друг к другу страховочными концами / выведите страховочные концы наружу.
.9.3	Have rescue team on stand-by and report.	Подготовить спасательную команду и доложить.
.9.3.1	Rescue team standing by.	Спасательная команда готова.
.9.4	Maintain visual contact / radio contact on walkie-talkie.	Поддерживайте визуальный контакт / радиокontakt "уоки-токи".
.10	Damage control team must have following outfit(s).	Аварийная партия должна иметь следующее снаряжение.
.10.1	Damage control team must have	Аварийная партия должна иметь
	~ protective clothing.	~ защитную одежду.
	~ safety helmets.	~ защитные каски.
	~ lifejackets.	~ спасательные жилеты.
	~ diving equipment / ...	~ водолазное оборудование / ...
.11	Manning of damage control team as follows:	В аварийную партию включены:
.11.1	Chief Officer / Chief Engineer / ... in command of damage control team (no. ...)	Старший помощник капитана / старший механик / ... является командиром аварийной партии (№ ...) ...
.11.2	Following officer(s) / crew member(s) in damage control team (no. ...): ...	Следующее(ие) лицо(а) командного состава / член(ы) экипажа включен(ы) в аварийную партию (№ ...): ...
.12	Restrict action (in ...) to ... minutes.	Сократите время работ (в ...) до ... минут.
.12.1	Agree on retreat signal and report.	Согласуйте сигнал отхода и доложите.
.12.1.1	Retreat signal ...	Сигнал отхода ...
.13	Stop flooding from inside / outside (... space / area) and report.	Остановите поступление воды изнутри / снаружи (... помещение / район) и доложите.
.13.1	Flooding stopped.	Поступление воды прекратилось.
.13.2	Stopping flooding from inside / outside not possible.	Остановить затопление изнутри / снаружи невозможно.
<b>.4</b>	<b>Cancellation of alarm</b>	<b>Отбой тревоги</b>
.1	Has flooding stopped ?	Прекратилось ли поступление воды?
.1.1	Yes, flooding (in ...) has stopped.	Да, поступление воды (в ...) прекратилось.
.1.2	No, flooding (in ...) has not (completely) stopped (yet).	Нет, поступление воды (в ...) (еще) не (полностью) прекратилось.
.2	Is flooding under control ?	С затоплением справляетесь?
.2.1	Yes, flooding (in ...) under control.	Да, с затоплением (в ...) справляемся.
.2.2	Flooding (in ...) below / above capacity of (bilge) pump(s).	Скорость поступления воды (в ...) ниже / выше подачи (осушительного(ых)) насоса(ов).
.2.3	Flooding restricted to ... space / area.	Поступление воды ограничено до ... помещения / района.

.3	Post damage control watch and report.	Установить вахты по борьбе за живучесть и доложить.
.3.1	Damage control watch posted (in ...).	Вахты по борьбе за живучесть установлены (в ...).
.4	How much water is in the vessel ?	Сколько воды поступило на судно?
.4.1	Quantity of water (in ...) about ... tonnes.	Количество воды (в ...) примерно ... тонн.
.4.2	Quantity of water (in ...) not dangerous.	Количество воды (в ...) не представляет опасности.
.5	(Bilge) pump(s) remain on stand-by.	(Осушительный(е)) насос(ы) держать в готовности.
.6	Engine-room remains on stand-by.	Машинные отделения держать в готовности.
.7	Additional emergency generator remains on stand-by.	Держать в готовности вспомогательный аварийный генератор.
.8	Damage control team remains on stand-by.	Аварийной партии находиться в готовности.
.9	Rope off flooded area.	Оградить леером участок затопления.
.10	Check leak every ... minutes / hour(s) and report.	Проверять пробойну каждые ... минут / часа(ов) и докладывать.
.10.1	Leak checked – no flooding.	Пробойна проверена – поступления воды нет.
.10.2	Leak checked – minor / major flooding (in ...).	Пробойна проверена – незначительное / значительное поступление воды (в ...).
.10.2.1	Flooding has stopped.	Поступление воды прекратилось.
.11	The alarm is cancelled (with following restrictions: ... ).	Отбой тревоги (со следующими ограничениями: ...).
<b>B2/5      Grounding      Посадка на мель</b>		
	See also B2/1 "General activities".	См. также B2/1 "Действия общего характера".
<b>B2/5.1      Reporting grounding and ordering actions      Сообщение о посадке на мель и распоряжения о немедленных действиях</b>		
.1	We are aground.	Судно село на мель.
.2	Stop engine(s).	Стоп машина(ы).
.3	Close watertight doors and report.	Закройте водонепроницаемые двери и доложите.
.3.1	Watertight doors closed.	Водонепроницаемые двери закрыты.
.4	Is vessel (still) making way ?	Имеет ли судно (все еще) движение?
.4.1	Yes, vessel making way ahead / astern.	Да, судно имеет движение вперед / назад.
.4.2	No, vessel not making way.	Нет, судно не имеет движения.
.5	Give "vessel aground" signals.	Выставить сигналы "судно на мели".
.6	Inform engine-room.	Сообщить в машинное отделение.
.7	What part is aground ?	Какая часть судна на мели?
.7.1	Vessel aground forward/ amidships / aft/ full length.	Судно село на мель носом / средней частью / кормой / всем корпусом.
.8	Stand by forward station and aft station and report.	Стоять по местам швартовки на баке и корме и докладывать.
.8.1	Forward station / aft station standing by.	На баке / на корме готовы.
.9	Stand by port anchor / starboard anchor.	Приготовить левый / правый якорь.
.10	What is position ?	Какое ваше место?
.10.1	Position ...	Мое место ...

<b>B2/5.2</b>	<b>Reporting damage</b>	<b>Сообщение о повреждениях</b>
.1	Report damage.	Доложите о повреждениях.
.1.1	No damage.	Повреждений нет.
.1.2	Crack(s) in plating / no. ... double bottom / no. ... hold(s) / tank(s) / main / auxiliary engine(s) foundation / ...	Трещина(ы) в обшивке / двойном дне трюма № ... / в трюме(ах) / танке(ах) № ... / фундаменте главного(ых) / вспомогательного(ых) двигателя(ей) / ...
.1.3	Deformation(s) / indentation(s) to plating / to ...	Деформация(и) / вмятина(ы) в обшивке / ...
.2	Check flooding and report.	Проверить наличие затопления и доложить.
.2.1	No flooding.	Вода не поступает.
.2.2	Flooding in ...	Поступает вода в ...
.3	Is danger imminent?	Имеется ли непосредственная опасность?
.3.1	No, danger not imminent.	Непосредственной опасности нет.
.3.2	Yes, danger of	Да, имеется опасность
	~ heavy listing (to port / starboard)	~ значительного крена (на левый / правый борт).
	~ decreasing stability.	~ снижения остойчивости.
	~ damage by sea.	~ повреждения от волн.
	~ breaking apart.	~ перелома корпуса.
	~ environmental pollution.	~ загрязнения окружающей среды.
	~ ...	~ ...
.4	What is nature of sea bottom ?	Каков характер морского дна?
.4.1	Sea-bottom rocky.	Грунт скалистый.
.4.2	Sea-bottom soft.	Грунт мягкий.
.5	What is state of tide ?	Каково состояние прилива?
.5.1	No tide.	Прилива нет.
.5.2	Tide ... metres / rising / falling / turning at ... UTC / within ... hours.	Уровень приливной волны ... метров / повышается / падает / смена приливных течений наступит в ... часов UTC / в пределах ... часов.
.6	What is wind force and direction ?	Какие направление и сила ветра?
.6.1	Wind force Beaufort... from ...( <i>cardinal points</i> ).	Сила ветра по шкале Бофорта ... баллов от ... ( <i>румбы</i> ).
.6.1.1	Wind expected to decrease / increase (within the next ... hours).	Ожидается ослабление / усиление ветра (в течение следующих ... часов).
.6.1.2	Wind expected to back / veer (within the next ... hours).	Ожидается изменение направления ветра против часовой стрелки / по часовой стрелке (в течение следующих ... часов).
.6.1.3	No change expected (within the next ... hours).	Изменений не ожидается (в течение следующих ... часов).
.7	What is sea state?	Какое состояние моря?
.7.1	Sea smooth / moderate / rough / high / swell slight / moderate / heavy ... metres from ... ( <i>cardinal points</i> ).	Море спокойное / умеренное / значительное / сильное волнение / зыбь слабая / умеренная / сильная ... метров от ... ( <i>румбы</i> ).
.7.2	Sea smooth / moderate / rough / high / swell slight / moderate / heavy ... expected to decrease / increase (within the next ... hours).	Ожидается уменьшение / увеличение (в течение следующих ... часов) слабого / умеренного / значительного / сильного волнения / слабой / умеренной / сильной зыби ...



.7.3	No change expected (within the next ... hours).	Изменений не ожидается (в течение следующих ... часов).
.8	What is draught ?	Какая осадка?
.8.1	Draught ... metres (port side / starboard side) forward / aft / amidships.	Осадка ... метров (по левому / правому борту) носом / кормой / на миделе.
.9	What is depth of water ?	Какая глубина?
.9.1	Greatest depth ... metres (port side / starboard side) forward / aft / amidships.	Наибольшая глубина ... метров (слева / справа) по носу / по корме / на миделе.
<b>B2/5.3 Orders for refloating</b>		
<b>Orders for refloating</b>		<b>Распоряжения по снятию с мели</b>
.1	Are (bilge) pumps operational ?	(Осушительные) насосы исправны?
.1.1	Yes. (bilge) pumps operational.	Да. (осушительные) насосы исправны.
.1.2	No. (bilge) pumps not operational (yet).	Нет. (осушительные) насосы (еще) неисправны.
.1.3	(Bilge) pumps will be operational in ... minutes.	(Осушительные) насосы будут исправны через ... минут.
.2	Is damage control material available ?	Имеется ли аварийное имущество?
.2.1	Yes. damage control material available.	Да. аварийное имущество имеется.
.2.2	No. damage control material not available (yet).	Нет. аварийного имущества (еще) нет.
.2.3	Damage control material will be available in ... minutes.	Аварийное имущество будет в наличии через ... минут.
.3	Stand by engine-room and report.	Подготовить машинное отделение и доложить.
.3.1	Engine-room standing by.	Машинное отделение готово.
.4	Stand by all anchors for letting go.	Приготовиться к отдаче всех якорей.
.5	Report distribution of cargo.	Информируйте о распределении груза.
.5.1	No. ... hold(s) / tank(s) ... tonnes (of ... cargo).	В трюме(ах) / танке(ах) № ... тонн (груза).
.5.2	Deck cargo foreward / aft / amidships ... tonnes (of ...).	Палубного груза в носовой части / кормовой части / средней части ... тонн (...).
.5.3	Forepeak / afterpeak ... tonnes.	В форпике / ахтерпике ... тонн.
.5.4	No. ... double bottom tank(s) ... tonnes (of ballast / ...).	В междудонном(ых) танке(ах) ... тонн (балласта / ...).
.6	Transfer cargo from no. ... hold(s) / tank(s) to no. ... hold(s) / tank(s) and report.	Перегрузите груз из трюма(ов) / танка(ов) № ... в трюм(ы) / танк(и) № ... и доложите.
.6.1	Cargo from no. ... hold(s) / tank(s) transferred to no. ... hold(s) / tank(s).	Груз из трюма(ов) / танка(ов) № ... перегружен в трюм(ы) / танк(и) № ... .
.7	Transfer deck cargo from ... to ... and report.	Перегрузить палубный груз из ... в ... и доложить.
.7.1	Deck cargo from ... transferred to ... .	Палубный груз из ... в ... перегружен.
.8	Pump out forepeak / afterpeak and report.	Откачайте воду из форпика / ахтерпика и доложите.
.8.1	Forepeak / afterpeak pumped out.	Вода из форпика / ахтерпика откачана.
.9	Transfer ballast / ... from no. ... double bottom tank(s) to no. ... double bottom tank(s) and report.	Перекачайте балласт / ... из междудонного(ых) танка(ов) № ... в междудонный(е) танк(и) № ... и доложите.
.9.1	Ballast / ... from no. ... double bottom tank(s) transferred to no. ... double bottom tank(s).	Балласт / ... из междудонного(ых) танка(ов) № ... перекачан в междудонный(е) танк(и) № ... .

.10	Fill forepeak / afterpeak.	Заполните форпик / ахтерпик.
.11	Jettison cargo from ... and report.	Сбросьте груз из ... и доложите.
.11.1	Cargo from ... jettisoned .	Груз из ... сброшен за борт.
.12	Engine(s) full / ... astern / ahead.	Машина(ы) полный / ... вперед / назад.
.13	Has vessel refloated?	Судно снялось с мели?
.13.1	Yes, vessel refloated.	Да, судно снялось с мели.
.13.2	No, vessel not refloated (yet).	Нет, судно (еще) не снялось с мели.
<b>B2/5.4 Checking seaworthiness</b>		
<b>Checking seaworthiness</b>		<b>Проверка мореходности</b>
.1	Request a (diving) survey.	Запросите (водолазный) осмотр.
.2	Report the result of the (diving) survey.	Сообщите результаты (водолазного) осмотра.
.2.1	No damage.	Повреждений нет.
.2.2	Following damage to the plating:	Имеется повреждение обшивки:
.2.2.1	Crack(s) in area of ... .	Трещина(ы) в районе ... .
.2.2.2	Deformation(s) / indentation(s) in area of ... .	Деформация(и) / вмятина(ы) в районе ... .
.2.3	Following damage to the engine(s) / pipe(s):	Имеется повреждение главного(ых) двигателя(ей) / трубопровода(ов):
.2.3.1	Crack(s) in the main engine(s) / auxiliary engine(s) foundation.	Трещина(ы) в фундаменте главного(ых) двигателя(ей) / вспомогательного(ых) двигателя(ей).
.2.3.2	Deformations / fracture(s) to the pipe(s) in / out ... .	Деформация(и) / трещина(ы) в трубопроводе(ах) в / за ... .
.2.3.3	Fractures / bending of the bolt(s) of ... .	Трещины / изгиб болта(ов) ... .
.2.4	Following damage to the underwater hull: (see also: .1.2.2)	Имеются повреждения надводной части корпуса: (см. также: .1.2.2).
.2.4.1	Deformation(s) / indentation(s) to the seawater inlet(s) / outlet(s).	Деформация(и) / вмятина(ы) приемного(ых) / отливного(ых) отверстия(ий) забортной воды.
.2.4.2	Deformation(s) / indentation(s) to the stem / bulb.	Деформация(и) / вмятина(ы) форштевня / бульба.
.2.4.3	Deformation(s) to the propeller(s).	Деформация(и) гребного(ых) винта(ов).
.2.4.4	(Port / starboard) propeller(s) missing.	(Левый(е) / правый(е)) гребной(ые) винт(ы) отсутствует(ют).
.2.4.5	Deformation to the rudder / to ... .	Деформация руля / ... .
.2.5	Dry-docking is recommended / necessary.	Рекомендуется / обязательна постановка в сухой док.
.3	Is the vessel seaworthy ?	Мореходно ли судно?
.3.1	Yes, the vessel is seaworthy.	Да, судно мореходно.
.3.2	No, the vessel is not seaworthy (yet).	Нет, судно (еще) не мореходно.
.3.2.1	The vessel must be repaired and re-inspected.	Судно должно быть отремонтировано и переосвидетельствовано.
.3.3	Request ... tug(s).	Запросите ... буксир(ы).
<b>B2/6 Search and rescue on-board activities</b>		
<b>Search and rescue on-board activities</b>		<b>Действия на судне по поиску и спасанию</b>
For details see also <i>IAMSAR Manual</i> , London / Montreal, 1998.		Подробно см. также <i>Руководство ИАМСАР</i> , Лондон / Монреаль, 1998 год.

<b>B2/6.1</b>	<b>Checking equipment status</b>	<b>Проверка состояния оборудования</b>
.1	Check the lifebuoys and report.	Проверьте спасательные круги и доложите.
.1.1	All lifebuoys are complete.	Спасательные круги укомплектованы.
.1.2	Lifebuoy(s) at ... is / are damaged / missing.	Спасательный(е) круг(и) в ... поврежден(ы) / отсутствует(ют).
.1.2.1	Replace the damaged / missing lifebuoy(s).	Заменить поврежденный(е) / отсутствующий(е) спасательный(е) круг(и).
.2	When was the last man-overboard drill ?	Когда были последние учения "Человек за бортом"?
.2.1	Last man-overboard drill was on ... (date) .	Последние учения "Человек за бортом" были ... (дата).
.3	Prepare a plan for man-overboard drill.	Подготовить план учения "Человек за бортом".
.3.1	Prepare a plan for	Подготовить план по
	~ an announced / not announced drill.	~ объявленным / необъявленным учениям.
	~ a daytime / night time drill.	~ дневным / ночным учениям.
	~ a muster (at all stations).	~ сбору (на всех местах сбора).
	~ a recovering manoeuvre (with dummy / buoy).	~ маневру спасения (с манекеном / буюм).
.4	Have a drill / manoeuvre / muster on ... (date) .	Провести учения / маневры / сбор ... (дата).
<b>B2/6.2</b>	<b>Person-overboard activities</b>	<b>Действия по спасению человека, упавшего за борт</b>
.1	Man overboard (on port side / starboard side / astern)!	Человек за бортом (слева / справа за кормой)!
.2	Drop lifebuoy(s).	Сбросить спасательный(е) круг(и).
.2.1	Sound "man overboard" alarm.	Подать сигнал тревоги "Человек за бортом".
.3	Hoist flag signal "Oscar".	Поднять флаг "Оска".
.4	Hard-a-port / hard-a-starboard the wheel.	Руль лево / право на борт.
.5	Is person in water / lifebuoy located ?	Человек в воде / спасательный круг обнаружен?
.5.1	Yes, person in water / lifebuoy located.	Да, человек в воде / спасательный круг обнаружен.
.5.2	Report direction and distance of person in water / lifebuoy.	Доложите направление и расстояние до человека в воде / спасательного круга.
.5.2.1	Direction at ... points port side / starboard side / ... degrees, distance ... metres.	Направление ... слева / справа / ... градусов, расстояние ... метров.
.5.2.2	Maintain visual contact to person in water / lifebuoy.	Вести зрительное наблюдение за человеком в воде / спасательным кругом.
.5.3	No, person in water / lifebuoy not located (yet).	Нет, человек в воде / спасательный круг (еще) не обнаружен.
.5.3.1	Look out for person in water / lifebuoy and report.	Ведите визуальный поиск человека в воде / спасательного круга и докладывайте.
.5.4	Passenger / crew member missing (for ... hours / since ... UTC) – search in vessel negative.	Пассажир / член экипажа отсутствует (в течение ... часов / с ... часов UTC) – поиск на судне не дал результатов.
.5.4.1	Stop engine(s).	Стоп машина(ы).
.5.4.2	Transmit alarm signal – PAN-PAN / distress alert – MAYDAY to radio coast station / Maritime Rescue Co-ordination Centre / vessels in vicinity and report.	Передать сигнал тревоги – ПАН-ПАН / оповещение о бедствии – МЭДЭ на береговую радиостанцию / морской спасательно-координационный центр / судам в районе и доложить.

.5.4.3	Alarm signal – PAN-PAN / distress alert – MAYDAY transmitted / acknowledged by ... / not acknowledged (yet).	Сигнал тревоги – ПАН-ПАН / оповещение о бедствии – МЭДЭ передан(о) / подтвержден(о) / (еще) не подтвержден(о).
.6	Return manoeuvre! Port / starboard, steer ... degrees.	Поворот на обратный курс! Лево / право руля на курсе ... градусов.
.7	Report position.	Доложите место.
.7.1	Position ... .	Место ... .
.8	Report traffic situation.	Доложите о судах поблизости.
.8.1	No vessel in vicinity.	Поблизости судов нет.
.8.2	Following vessel(s) in vicinity ... .	Поблизости находится(ются) следующее(ие) судно(суда) ... .
.9	Report weather situation.	Доложите погодные условия.
.9.1	Sea smooth / moderate / rough / high – swell slight / moderate / heavy from ... ( <i>cardinal points</i> ).	Спокойное море / умеренное / значительное / сильное волнение / зыбь слабая / умеренная / сильная от ... ( <i>румбы</i> ).
.9.2	Winds force Beaufort ... from ... ( <i>cardinal points</i> ).	Сила ветра по шкале Бофорта ... баллов от ... ( <i>румбы</i> ).
.9.3	Visibility good / moderate / poor.	Видимость хорошая / средняя / плохая.
.9.4	Current ... knots to ... ( <i>cardinal points</i> ).	Течение ... узлов на ... ( <i>румбы</i> ).
.10	Have man-overboard stations / look-outs at ... manned and report.	Установите посты наблюдения / выставите наблюдателей на ... и доложите.
.10.1	Man-overboard stations/ look-outs at ... manned.	Посты наблюдения установлены / наблюдатели на ... выставлены.
.11	Stand by for recovering from shipboard and report.	Подготовиться для спасания с борта судна и доложить.
.11.1	Standing by for recovering from shipboard.	Готовы к спасанию с борта судна.
.12	Stand by boat / motor lifeboat no. ... for letting go and report.	Подготовьте шлюпку / спасательный катер № ... к спуску на воду и доложите.
.12.1	Rescue boat / motor lifeboat no. ... standing by for letting go.	Дежурная шлюпка / спасательный катер № ... готов(а) к спуску на воду.
.13	Let go rescue boat / motor lifeboat.	Спустите дежурную шлюпку / спасательный катер.
.14	Use VHF Channel ... / frequency ... for communication.	Для связи используйте канал ... ОВЧ / частоту ... .
.14.1	Use light signals / flag signals / whistle for communication.	Для связи используйте световые сигналы / флажные сигналы / свисток.
.15	What is retreat signal for rescue boat / motor lifeboat?	Какой сигнал отхода для дежурной шлюпки / спасательного катера?
.15.1	Retreat signal ... .	Сигнал отхода ... .
.16	Stand by one / two crew member(s) for rescue in water and report.	Держите одного / двух члена(ов) экипажа в готовности для спасания из воды и доложите.
.16.1	One / two crew member(s) standing by for rescue in water.	Один / два член(а) экипажа готов(ы) для спасания из воды.
.17	Person overboard rescued / recovered	Человек за бортом спасен / поднят из воды.
.18	Stand by boat / rescue litter / rescue net / rescue basket / rescue sling and report.	Подготовьте шлюпку / спасательные носилки / спасательную сетку / спасательную корзину / спасательный строп и доложите.

.18.1	Boat / rescue litter / rescue net / rescue basket / rescue sling standing by.	Шлюпка / спасательные носилки / спасательная сетка / спасательная корзина / спасательный строп готовы.
.19	Hoist person and report.	Поднять человека на борт и доложить.
.20	Report condition of survivor.	Сообщите состояние спасенного.
.20.1	Survivor	Спасенный
	~ is in good / bad condition.	~ в хорошем / плохом состоянии.
	~ has hypothermia.	~ переохлажден.
	~ is injured.	~ ранен.
	~ is suffering from shock.	~ в состоянии шока.
.20.2	Person is dead.	Человек мертв.
<b>B2/6.3</b>	<b>Rescue operation – reporting readiness for assistance</b>	<b>Спасательная операция – сообщение о готовности оказать помощь</b>
	See also A1/1.2 "Search and rescue communications".	См. также A1/1.2 "Связь при поиске и спасании".
.1	Received an alarm signal / PAN-PAN / distress alert – MAYDAY at ... UTC on ... (VHF Channel / frequency).	В ... часов UTC на ... (канал ОБЧ / частота) принят сигнал тревоги / ПАН-ПАН / оповещение о бедствии – МЭДЭ.
.2	Observed the following distress signal in ... degrees.	По направлению ... градусов замечен сигнал бедствия.
.3	Report the distress position.	Доложите координаты места бедствия.
.3.1	Distress position ... .	Координаты места бедствия ... .
.4	Was the alarm signal / PAN-PAN / distress alert – MAYDAY acknowledged?	Было ли подтверждено получение сигнала тревоги / ПАН-ПАН / оповещения о бедствии – МЭДЭ?
.4.1	The alarm signal / PAN-PAN / distress alert – MAYDAY was acknowledged by ... / not acknowledged (yet).	Получение сигнала тревоги / ПАН-ПАН / оповещения о бедствии – МЭДЭ подтверждено / (еще) не было подтверждено ... .
.4.1.1	Acknowledge the PAN-PAN / distress alert – MAYDAY - RELAY.	Подтвердите получение сигнала тревоги ПАН-ПАН / ретранслированного оповещения о бедствии – МЭДЭ.
.4.2	Transmit a MAYDAY – RELAY to ... (radio station).	Ретранслируйте оповещение о бедствии МЭДЭ на ... (радиостанция).
.5	Watch the radar.	Ведите радиолокационное наблюдение.
.6	Have the look-outs manned and report.	Выставьте наблюдателей и доложите.
.6.1	Look-outs are manned.	Наблюдатели выставлены.
.7	Contact vessels in vicinity of the distress and report.	Установите связь с судами, находящимися вблизи места бедствия, и доложите.
.7.1	We have contact to following vessel(s) in vicinity of the distress: ... .	Установлена связь с судном(судами), находящимися вблизи места бедствия: ... .
.7.2	We have no contact (yet).	Связь (еще) не установлена.
.8	Request information from the vessel in distress and report.	Запросите информацию с терпящего бедствие судна и доложите.
.8.1	We have following information from the vessel in distress: ... .	Получили следующую информацию с терпящего бедствие судна: ... .
.8.2	We have no information (yet).	Информации (еще) нет.
.9	Stand by lines / lifebuoys / nets / derricks / cranes / ... and report.	Подготовьте бросательные концы / спасательные круги / сетки / стрелы / краны / ... и доложите.

.9.1	Lines / lifeboats / nets / derricks / cranes / ... standing by.	Бросательные концы / спасательные круги / сетки / стрелы / краны / ... готовы.
.10	Stand by lifeboats / rescue boat and report.	Подготовьте спасательные шлюпки / дежурную шлюпку и доложите.
.10.1	Lifeboats / rescue boat standing by.	Спасательные шлюпки / дежурная шлюпка готовы.
.11	Stand by liferaft(s) as boarding station(s) and report.	Подготовьте спасательный(е) плот(ы) в качестве места(мест) приема на судно и доложите.
.11.1	Liferaft(s) standing by as boarding station(s).	Спасательный(е) плот(ы) готов(ы) в качестве места(мест) приема на судно.
.11.2	Let go liferaft(s) as boarding station(s) with ... crew members (each).	Спустить спасательный(е) плот(ы) для приема на судно пострадавших с ... членами экипажа (на каждом).
.12	Stand by ... crew members for assisting survivors in water and report.	Приготовиться ... членам экипажа для оказания помощи находящимся в воде людям и доложить.
.12.1	... crew members standing by for assisting survivors in water.	... членов экипажа готовы оказать помощь находящимся в воде людям.
.13	Switch on the deck lighting / outboard lighting / searchlights.	Включить палубное освещение / забортное освещение / прожекторы.
.14	Stand by line-throwing apparatus and report.	Подготовьте линеметательное устройство и доложите.
.14.1	Line-throwing apparatus standing by.	Линеметательное устройство готово.
<b>B2/6.4 Conducting search Ведение поиска</b>		
.1	We / MV ... will act as On-Scene Co-ordinator.	Мы / Т/х ... будем(ет) действовать как координатор на месте проведения операции.
.1.1	Inform radio coast station(s) / MRCC / vessels in vicinity.	Сообщить на береговую(ые) радиостанцию(и) / МСКЦ / судам, находящимся поблизости.
.2	Stand by bridge team / look-outs for information / signals of On-Scene Co-ordinator.	Вахте на мостике / постам наблюдения находиться в готовности к приему информации / сигналов координатора на месте проведения операции.
.2.1	Following information / signal received from On-Scene Co-ordinator:	От координатора на месте проведения операции получены следующие сообщение / сигнал:
.3	We carry out search pattern ... / radar search.	Мы проводим поиск по схеме ... / радиолокационный поиск.
.3.1	We start search pattern ... radar search at ... UTC.	Мы приступаем к поиску по схеме ... / радиолокационному поиску в ... часов UTC.
.3.1.1	Inform the crew / look-outs / engine-room.	Информируйте экипаж / посты наблюдения / машинное отделение.
.4	Bridge team / look-outs! Keep sharp look-out for signals / sightings of the vessel in distress and report every ... minutes.	Вахта на мостике / посты наблюдения! Ведите тщательное наблюдение за сигналами / Ведите поиск терпящего бедствие судна и докладывайте каждые ... минут.
.4.1	Light signals / smoke signals / sound signals / ... signals in ... degrees.	Световые сигналы / дымовые сигналы / звуковые сигналы / ... сигналы в направлении ... градусов.
.4.2	Objects / vessel in distress / lifeboat(s) / liferaft(s) / person(s) in water in ... degrees.	Предметы / терпящее бедствие судно / спасательная(ые) шлюпка(и) / спасательный(е) плот(ы) / человек(люди) в воде в направлении ... градусов.
.5	Stand by rescue team / boat crews / engine-room and report.	Спасательной партии / командам шлюпок / машинному отделению находиться в готовности и доложить.

.5.1	Rescue team / boat crews / engine-room standing by.	Спасательная партия / команды шлюпок / машинное отделение готовы.
.6	Transmit the following information / signals to the searching vessel(s): ...	Передать следующую информацию / сигналы поисковому(ым) судну(ам): ...
<b>B2/6.5 Rescue activities</b>		
	See also B2/6.2 "Person-overboard activities".	См. также B2/6.2 "Действия по спасению человека, упавшего за борт".
.1	Rescue persons in following order:	Спасайте людей в следующем порядке:
	~ persons in water	~ люди в воде;
	~ injured / helpless persons	~ раненые / беспомощные;
	~ women and children	~ женщины и дети;
	~ passengers	~ пассажиры;
	~ crew members.	~ члены экипажа.
.2	Ask the survivor(s) the following information:	Выясните у спасенного(ых) следующее:
.2.1	What was the total number of persons on board the vessel in distress ?	Сколько всего людей было на борту терпящего бедствие судна?
.2.1.1	Total number of persons was: ...	Всего было ... человек.
.2.2	What was the number of casualties?	Сколько людей погибло?
.2.2.1	Number of casualties was: ...	Погибло: ...
.2.3	What was the number of lifeboats / liferafts launched?	Сколько было спущено спасательных шлюпок / спасательных плотов?
.2.3.1	Number of lifeboats / liferafts launched was: ...	Было спущено ... спасательных шлюпок / спасательных плотов.
.2.4	What was the number of persons in lifeboats / liferafts?	Сколько человек было в спасательных шлюпках / на спасательных плотках?
.2.4.1	Number of persons in lifeboats / liferafts was: ...	В спасательных шлюпках / на спасательных плотках было ... человек.
.2.5	What was the number of persons in water?	Сколько людей было в воде?
.2.5.1	Number of persons in water was: ...	В воде было ... человек.
.3	Inform ... coast radio station about the name(s)/ call sign(s) and destination of the vessel(s) with the survivors.	Сообщите на береговую радиостанцию ... название(я) / позывной(ые) и место назначения судна(судов) со спасенными.
.3.1	Inform about the number of survivors on (each) vessel.	Сообщите число спасенных на (каждом) судне.
.3.2	Inform about the condition of the survivors.	Сообщите о состоянии спасенных.
.4	Inform ... coast radio station about the condition of the vessel in distress:	Сообщите на береговую радиостанцию ... о состоянии судна, терпящего бедствие:
.4.1	The vessel in distress	Терпящее бедствие судно
	~ capsized / sunk / adrift (near position ... ) / drifting in ... degrees.	~ опрокинулось / затонуло / в дрейфе (вблизи точки ...) / дрейфует в направлении ... градусов.
	~ grounded (in position: ...).	~ село на мель (в точке ...).
	~ on fire.	~ горит.
	~ not under command.	~ лишено возможности управляться.

.5	Transmit the following safety message / navigational warning: Vessel in distress (in position ...) danger to navigation.	Передайте следующее сообщение безопасности / навигационное предупреждение: терпящее бедствие судно (в точке ...) представляет опасность для судоходства.
<b>B2/6.6</b>	<b>Finishing with search and rescue operations</b>	<b>Завершение поисково-спасательных операций</b>
.1	Search and rescue finished at ... UTC.	Поиск и спасание закончены в ... часов UTC.
.1.1	Inform the crew / look-outs / engine-room.	Сообщите экипажу / постам наблюдения / в машинное отделение.
.2	We resume on-board routine at ... UTC.	Мы возвращаемся к обычному распорядку деятельности на судне в ... часов UTC.
.3	Inform the coast radio station / searching vessels about the cancellation of search and rescue.	Сообщите на береговую радиостанцию / поисковым судам о завершении поисково-спасательных работ.
.4	We proceed with our voyage.	Мы продолжаем рейс.
<b>B3</b>	<b>CARGO AND CARGO HANDLING</b>	<b>ГРУЗ И ОБРАБОТКА ГРУЗА</b>
<b>B3/1</b>	<b>Cargo handling</b>	<b>Обработка груза</b>
<b>B3/1.1</b>	<b>Loading and unloading</b>	<b>Погрузка и выгрузка</b>
<b>.1</b>	<b>Loading capacities and quantities</b>	<b>Грузовместимость и количество груза</b>
.1	What is the deadweight of the vessel?	Какой дедвейт судна?
.1.1	The deadweight is ... tonnes.	Дедвейт ... тонн.
.2	What is the hold / bale / grain capacity of vessel?	Какая вместимость трюмов / киповая вместимость / вместимость для зерновых грузов судна?
.2.1	The hold / bale / grain capacity is ... cubic metres.	Вместимость трюмов / киповая вместимость / вместимость для зерновых грузов ... кубических метров.
.3	What is the container capacity of the vessel?	Какая контейнеровместимость судна?
.3.1	The container capacity is ... TEU.	Контейнеровместимость ... ТЕУ.
.4	How many 20' / 40' containers will the vessel load?	Сколько 20 / 40-футовых контейнеров будут погружены на судно?
.4.1	The vessel will load ... 20' / 40' containers.	На судно должно быть погружено ... 20 / 40-футовых контейнеров.
.5	How many cubic metres of cargo space are required?	Сколько требуется кубических метров грузового помещения?
.5.1	... cubic metres of cargo space are required.	Требуется ... кубических метров грузового помещения.
.6	How many tonnes / cubic metres can the vessel still load?	Сколько еще тонн / кубических метров может погрузить судно?
.6.1	The vessel can still load ... tonnes / cubic metres.	Судно может еще погрузить ... тонн / кубических метров.
.7	How much deck cargo can the vessel load?	Сколько палубного груза может принять судно?
.7.1	The vessel can load ... tonnes / cubic metres / ... 20' / 40' containers on deck.	Судно может погрузить ... тонн / кубических метров / ... 20 / 40-футовых контейнеров на палубу.
.8	How many cars / trailers / trucks / ... can the vessel load?	Сколько автомашин / трейлеров / грузовиков / ... может погрузить судно?



.8.1	The vessel can load ... cars / trailers / trucks / ...	Судно может погрузить ... автомашин / трейлеров / грузовиков / ...
.9	What is the size of the hatch openings?	Какой размер люков?
.9.1	The size of the hatch openings is ... by ... metres.	Размер люков ... × ... метров.
.10	What is the safety load of no. ... hold?	Какая допустимая нагрузка трюма № ...?
.10.1	The safety load of the ... deck of no. ... hold is ... tonnes per square metre.	Допустимая нагрузка на ... палубу трюма № ... тонн на квадратный метр.
.11	The vessel will still bunker ... tonnes of fuel / fresh water / ...	Судно еще должно взять ... тонн топлива / пресной воды / ...
<b>.2 Dockside/shipboard cargo handling gear and equipment</b>		
<b>Портовое/судовое перегрузочное оборудование</b>		
.1	Are dockside / floating cranes available?	Имеются ли причальные / плавучие краны?
.1.1	Yes, dockside / floating cranes are available.	Да, причальные / плавучие краны имеются.
.1.2	No, dockside / floating cranes are not available.	Нет, причальных / плавучих кранов нет.
.2	What is the safe working load of the crane?	Какая допустимая рабочая нагрузка крана?
.2.1	The safe working load of the crane is ... tonnes.	Допустимая рабочая нагрузка крана ... тонн.
.3	What is the maximum reach of the crane?	Какая максимальный вылет стрелы крана?
.3.1	The maximum reach of the crane is ... metres.	Максимальный вылет стрелы крана ... метров.
.4	What is the handling capacity of the container crane / gantry?	Какая производительность контейнерного / порталного крана?
.4.1	The handling capacity of container crane / gantry is ... containers per hour.	Производительность контейнерного / порталного крана ... контейнеров в час.
.5	What is the handling capacity of the grain elevator / ore loader / ... ?	Какая производительность зернового элеватора / устройства для погрузки руды / ... ?
.5.1	The handling capacity of the grain elevator / ore loader / is ... tonnes / cubic metres per hour.	Производительность зернового элеватора / устройства для погрузки руды / составляет ... тонн / кубических метров в час.
.6	What is the pumping capacity of the cargo pumps?	Какая производительность грузовых насосов?
.6.1	The pumping capacity of the cargo pumps is ... tonnes per hour.	Производительность грузовых насосов ... кубических метров в час.
.7	Are (light) fork-lift trucks for the cargo holds available?	Имеются ли (легкие) вилочные погрузчики для грузовых трюмов?
.7.1	Yes, (light) fork-lift trucks are available.	Да, (легкие) вилочные погрузчики имеются.
.7.2	No, (light) fork-lift trucks are not available.	Нет, (легких) вилочных погрузчиков нет.
.8	Only use electric fork-lift trucks in the holds.	Используйте только электрические вилочные погрузчики в трюмах.
.9	What is the safe working load of the fork-lift truck?	Какая допустимая рабочая нагрузка вилочного погрузчика?
.9.1	The safe working load of the fork-lift truck is ... tonnes.	Допустимая рабочая нагрузка вилочного погрузчика ... тонн.
.10	What is the safe working load of the derricks / cranes of the vessel?	Какая допустимая рабочая нагрузка стрел / судовых кранов?

.10.1	The safe working load of the derricks / cranes of the vessel is ... tonnes.	Допустимая рабочая нагрузка стрел / судовых кранов ... тонн.
.11	What is the safe working load of the ... slings?	Какая допустимая рабочая нагрузка ... стропов?
.11.1	The safe working load of the ... slings is ... tonnes.	Допустимая рабочая нагрузка ... стропов ... тонн.
.12	These slings do not permit safe cargo handling.	Эти стропы не обеспечивают безопасную обработку грузов.
.12.1	Replace the slings.	Замените стропы.
.13	Are bob-cats available for trimming?	Имеются ли мини-бульдозеры для штивки?
.13.1	Yes, bob-cats are available for trimming.	Да, имеются мини-бульдозеры для штивки.
.13.2	No, bob-cats are not available for trimming.	Нет, мини-бульдозеров для штивки нет.
<b>.3 Preparing for loading/unloading Подготовка к погрузке/выгрузке</b>		
.1	Prepare the vessel for loading / discharging.	Подготовьте судно к погрузке / выгрузке.
.2	Unlock the hatch covers.	Отдать задрайки крышек люков.
.3	Rig the hatchrails in no. ... hold(s).	Установите леерные ограждения люков в трюме(ах) № ...
.4	Give notice of readiness to load / discharging by ... UTC / local time.	Подайте нотис о готовности к погрузке / выгрузке к ... часам UTC / по местному времени.
.5	Is the cargo list available and complete?	Имеется ли полный грузовой список?
.5.1	Yes, the cargo list is available and complete .	Да, полный грузовой список имеется.
.5.2	No, the cargo list is not available and complete (yet).	Нет, полного грузового списка (еще) нет.
.5.3	The cargo list will be available and complete in ... minutes.	Полный грузовой список будет готов через ... минут.
.6	Complete the stowage plan.	Составьте грузовой план.
.7	Make the stability calculation.	Рассчитайте остойчивость.
.8	Are the holds clean / dry / free of smell ?	Грузовые трюмы очищены / сухие / не имеют запаха?
.8.1	Yes, the holds are clean / dry / free of smell.	Да, грузовые трюмы очищены / сухие / не имеют запаха.
.8.2	No, the holds are not clean / dry / free of smell (yet).	Нет, грузовые трюмы (еще) не очищены / не сухие / имеют запах.
.8.3	The holds will be clean / dry / free of smell in ... minutes / hours.	Грузовые трюмы будут очищены / сухие / без запаха через ... минут / часов.
.8.3.1	Clean the hold(s) / deck(s).	Зачистите грузовой(ые) трюм(ы) / палубу(ы).
.9	Are the safety arrangements in the hold(s) operational?	Исправны ли средства обеспечения безопасности в грузовом(ых) трюме(ах)?
.9.1	Yes, the safety arrangements in the hold(s) are operational.	Да, средства обеспечения безопасности в грузовом(ых) трюме(ах) исправны.
.9.2	No, the safety arrangements in the hold(s) are not operational (yet).	Нет, средства обеспечения безопасности в грузовом(ых) трюме(ах) (еще) неисправны.
.9.3	The safety arrangements in the hold(s) will be operational in ... minutes.	Средства обеспечения безопасности в грузовом(ых) трюме(ах) будут исправны через ... минут.
.10	Fill the double bottom tank(s) / ballast tank(s) before loading the heavy lifts.	Заполните междудонный(е) танк(и) / балластный(е) танк(и) перед погрузкой тяжеловесов.

.11	What is the maximum loading rate / discharging rate?	Какая максимальная скорость погрузки / выгрузки?
.11.1	The maximum loading rate / discharging rate is ... tonnes per hour.	Максимальная скорость погрузки / выгрузки ... тонн в час.
.11.2	Do not exceed the loading rate / discharging rate of ... tonnes per hour.	Не превышайте скорость погрузки / выгрузки ... тонн в час.
<b>.4</b>	<b>Operating cargo handling equipment and hatches</b>	<b>Эксплуатация перегрузочного оборудования и грузовых люков</b>
.1	Open all hatches before loading / discharging.	Открыть все люки перед погрузкой / выгрузкой.
.2	Are the cranes / derricks operational?	Исправны ли краны / стрелы?
.2.1	Yes, the cranes / derricks are operational.	Да, краны / стрелы исправны.
.2.2	No, the cranes / derricks are not operational (yet).	Нет, краны / стрелы (еще) неисправны.
.2.3	The cranes / derricks will be operational in ... minutes.	Краны / стрелы будут исправны через ... минут.
.3	Rig the derrick(s) / crane(s) of no. ... hold(s).	Подготовьте стрелу(ы) / кран(ы)/трюм(ы) № ... .
.4	Check the preventers.	Проверьте предохранительные тросы.
.5	Keep within the safe working load of derrick(s) / crane(s).	Соблюдайте допустимую рабочую нагрузку стрелы(стрел) / крана(ов).
.6	Instruct the winchmen / crane men.	Проинструктируйте лебедчиков / крановщиков.
.7	Clean the tween deck(s) before opening lower hold(s).	Очистите твиндечную(ые) палубу(ы) перед тем, как открыть крышку(и) нижнего(их) трюма(ов).
.8	Switch on / off the hold ventilation.	Включите / выключите трюмную вентиляцию.
.9	Switch on / off the hold lights.	Включите / выключите трюмное освещение.
.10	Close / open the cargo port(s) to no. ... hold(s).	Закройте / откройте грузовой(ые) порт(ы) в трюме(ах) № ... .
<b>.5</b>	<b>Maintaining/repairing cargo handling equipment</b>	<b>Обслуживание/ремонт перегрузочного оборудования</b>
.1	Check the hold(s) / hatch cover(s) / derrick(s) / ... for damage and report.	Проверьте, не имеет(ют) ли повреждений трюм(ы) / крышка(и) люка(ов) / стрела(ы) / ... и доложите.
.1.1	The hold(s) / hatch cover(s) / derrick(s) / ... is / are in order.	Трюм(ы) / крышка(и) люка(ов) / стрела(ы) / ... в рабочем состоянии.
.1.2	The cargo battens are damaged.	Трюмные рыбисы повреждены.
.1.3	The rubber seals of the hatch cover(s) are damaged.	Повреждены уплотнительные прокладки крышки(ек) люка(ов).
.1.4	The preventer(s) of no. ... hold(s) is / are damaged.	Поврежден(ы) предохранительный(е) трос(ы) в трюме(ах) № ... .
.1.5	The (container) lashings are damaged.	Повреждено крепление (контейнеров).
.1.6	... is / are damaged.	Повреждено(ы) ... .
.1.6.1	Replace the damaged ... .	Замените поврежденные ... .
.2	The hold ladder(s) is / are bent.	Трюмный(е) трап(ы) погнут(ы).
.2.1	Straighten the hold ladder(s).	Выпрямить погнутый(е) трюмный(е) трап(ы).
.3	Are the hold ventilators operational?	Исправны ли трюмные вентиляторы?

.3.1	Yes, the hold ventilators are operational.	Да, трюмные вентиляторы исправны.
.3.2	No, the hold ventilators are not operational (yet).	Нет, трюмные вентиляторы (еще) неисправны.
.3.3	The hold ventilators will be operational in ... minutes.	Трюмные вентиляторы будут исправны через ... минут.
.4	Are the winch motors operational?	Исправны ли электродвигатели лебедок?
.4.1	Yes, the winch motors are operational.	Да, электродвигатели лебедок исправны.
.4.2	No, the winch motor of no. ... derrick is not operational (yet).	Нет, электродвигатель лебедки стрелы № ... (еще) неисправен.
.4.3	The winch motor of no. ... derrick will be operational in ... minutes.	Электродвигатель лебедки стрелы № ... будет исправен через ... минут.
.5	Check the repair works personally.	Лично проверьте ремонтные работы.
<b>.6 Briefing on stowing and securing Инструктаж по размещению и креплению грузов</b>		
.1	Check the	Проверьте
	~ careful and safe stowage.	~ аккуратность и безопасность укладки груза.
	~ complete unloading.	~ полностью ли выгружен груз.
	~ proper use of handling gear.	~ правильность использования перегрузочных устройств.
	~ careful separation of different lots.	~ разделены ли различные партии груза.
.2	Close the hatches in case of rain / snow / ...	В случае дождя / снега / ... закройте все люки.
.3	Refuse damaged / crushed / rained / wet / torn / resealed / ... boxes / cartons / cases / crates / bags / ...	Не принимайте поврежденные / смятые / отремонтированные / сырые / разорванные / заново зашитые / ... ящики / коробки / контейнеры / корзины / мешки / ...
.4	Do not overstuff cartons with other goods ...	Не ставьте на коробки другие грузы ...
.5	Do not use hooks for handling bags.	Не используйте крюки для укладки мешков.
.6	Stow ventilation ducts into the bag cargo.	Обеспечьте вентиляционные каналы при укладке мешкового груза.
.7	Place dunnage between the tiers.	Уложите прокладочный материал между слоями груза.
.8	Stow the	Уложите
	~ ... into tween deck of no. ... hold.	~ ... на твиндечную палубу трюма № ...
	~ pallets / cartons / ... closely together.	~ поддоны / коробки / ... плотно друг к другу.
	~ ... in reefer hold.	~ ... в рефрижераторном трюме.
	~ empty containers in topmost tiers .	~ пустые контейнеры только на самые верхние ярусы.
	~ container(s) onto hatch cover(s).	~ контейнер(ы) на крышку(и) трюма(ов).
	~ ...	~ ...
.9	Check the	Проверьте
	~ containers for damage.	~ не повреждены ли контейнеры.
	~ correct interlock of the stowpieces.	~ правильность крепления между собой грузовых мест.
	~ correct fixing of the rope clips.	~ правильное использование зажимов тросов.
.10	Secure the heavy lift(s) immediately .	Закрепите тяжеловес(ы) сразу после его(их) погрузки на судно.
.11	Relash all lashings.	Закрепите заново все найтовы.

<b>B3/1.2</b>	<b>Handling dangerous goods</b>	<b>Обработка опасных грузов</b>
	See also IMO IMDG Code, London 1994, as revised.	См. также пересмотренное издание МКМПОГ, Лондон, 1994 год.
<b>.1</b>	<b>Briefing on nature of dangerous goods</b>	<b>Инструктаж о характере опасных грузов</b>
.1	What is the IMO Class of these goods?	Каков класс данного груза по классификации ИМО?
.1.1	The IMO Class of these goods is: ...	Класс данного груза по классификации ИМО: ...
.2	This package contains IMO Class ... goods.	Эта упаковка содержит груз класса ... ИМО.
.3	These goods are flammable / poisonous / ...	Данные грузы – воспламеняющиеся / ядовитые / ...
.3.1	Handle these goods with caution.	Обращайтесь с данными грузами с осторожностью.
.4	These goods emit flammable gases in contact with water.	Данные грузы выделяют воспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой.
.4.1	Keep these goods dry.	Держите данные грузы сухими.
.5	These goods are liable to spontaneous heating and combustion.	Данные грузы подвержены самонагреванию и самовозгоранию.
.6	Do not touch ...	Не прикасайтесь ...
<b>.2</b>	<b>Instructions on compatibility and stowage</b>	<b>Указания по совместимости и размещению грузов</b>
.1	Observe the IMDG Code when loading / stowing.	Соблюдайте МКМПОГ при погрузке / размещении грузов.
.2	Check the	Проверьте
	~ proper segregation of goods.	~ надлежащее разделение грузов.
	~ correct technical names in documents.	~ правильность использования технических наименований в документах.
	~ correct marks / labels.	~ правильность использования обозначений / бирок.
	~ compatibility of IMO Class ... goods.	~ совместимость грузов класса ... ИМО.
.3	Stow IMO Class ... goods	Размещайте грузы класса ... ИМО
	~ away from living quarters / away from ...	~ в стороне от жилых помещений / в стороне от ...
	~ separated (by one hold) from IMO Class ... goods.	~ через (один трюм) от грузов класса ... ИМО.
	~ under / on deck.	~ под / на палубой(е).
.3.1	Cover IMO Class ... goods on deck with tarpaulins / ...	Закройте грузы класса ... ИМО на палубе брезентом / ...
.4	Stow	Размещайте
	~ flammable goods away from the engine-room bulkhead / ...	~ воспламеняющиеся грузы в стороне от переборок машинного отделения / ...
	~ infectious substances separated by one hold / compartment from foodstuffs.	~ инфекционные вещества через один трюм / отсек от всех пищевых продуктов.
	~ ... drums away from IMO Class ... goods at a minimum of ... metres.	~ бочки в стороне от грузов класса ... ИМО на расстоянии по вертикали не менее ... метров.
.5	Brief the stevedores on the dangerous goods in number ... hold(s).	Проинструктируйте грузчиков относительно опасных грузов в трюме(ах) № ...
.6	Refuse damaged / wet / ... packings with dangerous goods.	Не принимайте поврежденные / сырые / ... места с опасными грузами.

.7	Ventilate the hold(s) before entering.	Провентилируйте трюм(ы) перед входом.
.8	Load / unload IMO Class ... goods first.	Сначала грузите / выгружайте грузы класса ... ИМО.
.9	No smoking during loading / unloading.	Не курить при погрузке / выгрузке.
<b>.3 Reporting incidents Сообщения об инцидентах</b>		
.1	Sling(s) with bottles / drums / ... of IMO Class ... goods were dropped on deck / into no. ... hold / on pier ...	Строп(ы) с бутылками / бочками / ... с грузами класса ... ИМО упал(и) на палубу / в трюм № ... / на причал ...
.1.1	Liquid / powder / gas is spilling.	Произошла утечка (рассыпание) жидкости / порошка / газа.
.2	Several drums / barrels / tanks / ... are deformed (and leaking).	Несколько барабанов / бочек / цистерн / ... деформированы (и протекают).
.3	The ... container with IMO Class ... goods is spilling out of the door.	Через дверь ... контейнера с грузом класса ... ИМО происходит утечка груза.
.4	Spilling substances of IMO Class ... escaped into the sea / harbour water	Разлившиеся вещества класса ... ИМО попали в море / портовые воды.
.4.1	Inform the pollution control.	Сообщите службе по борьбе с загрязнением.
.5	Temperature in locker / container / ... with IMO Class ... goods is increasing (rapidly).	Температура в шкафу / контейнере / ... с грузом класса ... ИМО (быстро) повышается.
.6	Orange / red / ... smoke is developing from IMO Class ... goods (on deck).	Грузы класса ... ИМО (на палубе) выделяют оранжевый / красный / белый / ... дым.
.7	Explosion in no. ... hold.	Произошел взрыв в трюме № ...
.7.1	Damage to gas tank / container / ...	Повреждена газовая цистерна / контейнер / ...
.8	Minor / major fire in number ... hold.	Произошел небольшой / большой пожар в трюме № ...
.8.1	Fire extinguished.	Пожар потушен.
.8.2	IMO Class ... goods re-ignited.	Снова воспламенились грузы класса ... ИМО.
.8.3	Fire under control.	С пожаром справляемся.
.8.4	Fire not under control (yet).	С пожаром (еще) не справляемся.
.8.4.1	Operate the general emergency alarm.	Включите общесудовую аварийно-предупредительную сигнализацию.
.8.4.2	Call the harbour fire brigade / ...	Вызовите пожарную команду порта / ...
.9	Report injured persons / casualties.	Доложите о раненых / погибших.
.9.1	No person injured.	Раненых нет.
.9.2	Number of injured persons / casualties is ...	Количество раненых / погибших ...
<b>.4 Action in case of incidents Действия в случае инцидента</b>		
.1	Take actions according to the Emergency Plan.	Принимайте меры в соответствии с аварийным планом.
.2	Turn the vessel out of the wind – the spilling gas / smoke is toxic.	Разверните судно против ветра – газ / дым токсичен.
.3	Put on protective clothing and breathing apparatus.	Наденьте защитную одежду и дыхательные аппараты.
.4	Stop the spillage.	Остановите разлив.
.5	Let the spillage evaporate.	Пусть разлитая жидкость испарится.

.6	Remove the spillage with synthetic scoops.	Соберите утечку черпаками из синтетического материала.
.6.1	Use absorbents for the spillage.	Используйте абсорбенты для сбора утечки.
.6.2	Do not touch the spillage.	Не прикасайтесь к утечке.
.7	Separate contaminated goods from other goods.	Отделите загрязненные грузы от других грузов.
.8	Cover contaminated goods with tarpaulins / ...	Накройте загрязненные грузы брезентом / ...
.9	Only open the container / hold / locker / ... when smoking is stopped.	Откройте контейнер / трюм / шкаф / ... только после того, как дым исчезнет.
.10	Cool down the container / ... with water.	Охлаждайте контейнер / ... водой.
.11	Ventilate the hold(s) carefully.	Тщательно проветрите трюм(ы).
.12	Close the hatch – operate the fire-extinguishing system.	Закройте люк – включите систему пожаротушения.
.13	Fight the fire from a great distance.	Тушите огонь с большого расстояния.
.14	Flood no. ... hold(s).	Затопите трюм(ы) № ...
.15	Rescue persons.	Спасайте людей.
.15.1	Take injured persons / casualties to a safe area.	Вынесите раненых / погибших в безопасное место.
.15.2	Provide first aid to injured persons.	Окажите первую помощь раненым.
.15.3	Call the ambulance.	Вызовите скорую помощь.
.16	Take off and dispose contaminated clothing.	Снимите и выбросьте загрязненную одежду.
.17	Alter course for the nearest port (inform on radio).	Измените курс для следования в ближайший порт (информируйте по радио).
<b>B3/1.3</b>	<b>Handling liquid goods, bunkers and ballast pollution prevention</b>	<b>Обработка жидких грузов, предотвращение загрязнения, вызываемого топливом и балластом</b>
<b>.1</b>	<b>Preparing safety measures</b>	<b>Подготовка мер по обеспечению безопасности</b>
.1	Plug the scuppers / drip-trays and report.	Заглушите пробками шпигаты / сливные отверстия и доложите.
.1.1	All scuppers / drip-trays are plugged.	Все шпигаты / сливные отверстия заглушены.
.2	Close the sea-valves / discharges and report.	Закройте кингстонные клапаны / сливные отверстия и доложите.
.2.1	All sea-valves / discharges are closed.	Все кингстонные клапаны / сливные отверстия закрыты.
.3	Stand by absorbent materials and report.	Подготовьте абсорбирующие материалы и доложите.
.3.1	Absorbent materials standing by.	Абсорбирующие материалы подготовлены.
.4	Stand by spill control gear and report.	Подготовьте средства борьбы с утечкой и доложите.
.4.1	Spill control gear standing by.	Средства борьбы с утечкой подготовлены.
.5	Stand by emergency fire pump / foam monitor / fire extinguishers and report.	Подготовьте аварийные пожарные насосы / пенные мониторы / огнетушители и доложите.
.5.1	Emergency fire pump / foam monitor / fire extinguishers standing by.	Аварийные пожарные насосы / пенные мониторы / огнетушители подготовлены.
.6	Fit bonding wire and report.	Установите кабель заземления и доложите.
.6.1	Bonding wire is fitted.	Кабель заземления установлен.

.7	Maintain contact on VHF Channels ... with the bunker barge / oil terminal.	Поддерживайте связь с бункеровочной баржей / нефтяным терминалом на каналах ... ОВЧ.
.8	Is the oil pollution prevention plan available?	Имеется ли план действий по предотвращению разлива нефти?
.8.1	Yes, the oil pollution prevention plan is available.	Да, план действий по предотвращению разлива нефти имеется.
.8.2	No, the oil pollution prevention plan is not available (yet).	Нет, плана действий по предотвращению разлива нефти (еще) нет.
.8.3	The oil pollution prevention plan will be available in ... minutes.	План действий по предотвращению разлива нефти будет готов через ... минут.
.9	Instruct the pumpman / ... and report.	Проинструктируйте машиниста насосной установки / ... и доложите.
.9.1	Pumpman / ... is instructed.	Машинист насосной установки / ... инструктаж получил.
<b>.2 Operating pumping equipment</b>		
(including phrases for communication with bunker barge / oil terminal)		<b>Использование насосного оборудования</b>
(including phrases for communication with bunker barge / oil terminal)		Включая фразы для связи с бункеровочной баржей / нефтяным терминалом
.1	What is the (maximum) loading rate / discharge rate?	Какая (максимальная) скорость погрузки / выгрузки?
.1.1	The (maximum) loading rate / discharge rate is: ... tonnes per hour.	(Максимальная) скорость погрузки / выгрузки: ... тонн в час.
.2	Is the COW-system / inert gas system operational?	Исправна ли система мойки сырой нефтью / инертного газа?
.2.1	Yes, the COW-system / inert gas system is operational .	Да, система мойки сырой нефтью / инертного газа исправна.
.2.2	No, the COW-system / inert gas system is not operational (yet).	Нет, система мойки сырой нефтью / инертного газа (еще) неисправна.
.2.3	The COW-system / inert gas will be operational in ... minutes.	Система мойки сырой нефтью / инертного газа будет исправна через ... минут.
.3	When will crude oil washing start ?	Когда начнется мойка сырой нефтью?
.3.1	Crude oil washing will start in ... minutes.	Мойка сырой нефтью начнется через ... минут.
.4	Are your tanks inerted?	Ваши танки заполнены инертным газом?
.4.1	Yes, my tanks are inerted.	Да, танки заполнены инертным газом.
.4.2	No, my tanks are not inerted (yet).	Нет, танки (еще) не заполнены инертным газом.
.4.3	My tanks will be inerted in ... minutes.	Танки будут заполнены инертным газом через ... минут.
.5	What is the pressure in the inerted tanks?	Какое давление в заполненных инертным газом танках?
.5.1	The pressure in the inerted tanks is ... bar.	Давление в заполненных инертным газом танках ... бар.
.6	What is the pumping pressure ?	Какой напор перекачки?
.6.1	The pumping pressure is ... bar.	Напор перекачки ... бар.
.7	Can we connect the loading arm ?	Можем ли мы присоединить загрузочный рукав?
.7.1	Yes, you can connect the loading arm.	Да, вы можете присоединить загрузочный рукав.
.7.2	No, you cannot connect the loading arm (yet).	Нет, вам пока (еще) нельзя присоединять загрузочный рукав.
.7.3	Connect the loading arm in ... minutes.	Присоединить загрузочный рукав через ... минут.



.8	Inform ... minutes before loading / discharge will start / finish.	Сообщите за ... минут о начале / об окончании погрузки / выгрузки.
.8.1	Loading / discharge will start / finish in ... minutes.	Погрузка / выгрузка начнется / закончится через ... минут.
.9	What is the backpressure for stripping ?	Какое противодействие требуется для зачистки?
.9.1	The backpressure for stripping is... bars.	Для зачистки требуется противодействие ... бар.
.10	Are the cargo hoses / booms connected ?	Подсоединены ли грузовые шланги / стрелы?
.10.1	Yes, the cargo hoses / booms are connected.	Да, грузовые шланги / стрелы подсоединены.
.10.2	No, the cargo hoses / booms are not connected (yet).	Нет, грузовые шланги / стрелы (еще) не подсоединены.
.10.3	The cargo hoses / booms will be connected in ... minutes.	Грузовые шланги / стрелы будут подсоединены через ... минут.
.11	Are the cargo hoses / booms disconnected ?	Отсоединены ли грузовые шланги / стрелы?
.11.1	Yes, the cargo hoses / booms are disconnected.	Да, грузовые шланги / стрелы отсоединены.
.11.2	No, the cargo hoses / booms are not disconnected (yet).	Нет, грузовые шланги / стрелы (еще) не отсоединены.
.11.3	The cargo hoses / booms will be disconnected in ... minutes.	Грузовые шланги / стрелы будут отсоединены через ... минут.
.12	Are you ready to load / discharge?	Вы готовы к погрузке / выгрузке?
.12.1	Yes, I am ready to load / discharge.	Да, мы готовы к погрузке / выгрузке.
.12.2	No, I am not ready to load / discharge (yet).	Нет, мы (еще) не готовы к погрузке / выгрузке.
.12.3	I will be ready to load / discharge in ... minutes.	Будем готовы к погрузке / выгрузке через ... минут.
.13	Keep a safe working pressure.	Соблюдайте допустимое рабочее давление.
.14	Open the valve(s) and report.	Открыть клапан(ы) и доложить.
.14.1	All full open aboard / ashore.	На судне / на берегу все клапаны открыты полностью.
.15	Close the valve(s) and report.	Закройте клапан(ы) и доложите.
.15.1	All full closed aboard / ashore.	На судне / на берегу все клапаны закрыты полностью.
.16	Start pumping (slowly).	Начинайте качать (понемногу).
.17	Are you pumping / receiving ?	Вы качаете / идет ли поступление?
.17.1	Yes, I am pumping / receiving.	Да, мы качаем / поступление идет.
.17.2	No, I am not pumping / not receiving.	Нет, мы не качаем / поступления нет.
.18	Increase / decrease pumping rate to ... revolutions / bar.	Увеличьте / уменьшите подачу насоса до ... оборотов / ... бар.
.19	(Quantity received) – stop pumping.	(Нужное количество получено) – стоп качать.
<b>.3</b>	<b>Reporting and cleaning up spillage</b>	<b>Сообщение о разливе и зачистке</b>
.1	Leak at manifold connection!	Течь на соединении трубопровода!
.1.1	Overflow at ...!	Перелив в ...!
.2	Stop pumping!	Стоп качать!
.3	How much is spilled?	Сколько вытекло?
.3.1	Spill is about ... tonne(s).	Вытекло около ... тонны(тонн).
.4	Treat spill with ... .	Ликвидируйте разлив с помощью ... .
.5	Stand by oil clearance team and report.	Команде находиться в готовности для ликвидации разлива.

.5.1	Oil clearance team standing by.	Команда готова к ликвидации разлива.
.5.2	All crew assist to remove the spill.	Всему экипажу выйти на ликвидацию разлива.
.5.2.1	Spillage stopped.	Утечка остановлена.
.5.2.2	Spill cleaned up.	Разлив ликвидирован.
.5.2.3	Spill waste contained in save-all / ...	Отходы разлива полностью собраны в приемник для отходов / ...
.6	Oil / ... escaping into sea / harbour water!	Нефть / ... поступает за борт / в портовые воды!
.6.1	Inform pollution control!	Сообщите службе контроля за загрязнением!
<b>.4 Ballast handling</b>		
<b>Ballast handling</b>		<b>Операции с балластом</b>
.1	Plug the scuppers and report.	Заглушите шпигаты и доложите.
.1.1	All scuppers are plugged.	Все шпигаты заглушены.
.2	Open / close the sea suction valve / ballast tank valve no. ... and report.	Откройте / закройте кингстонный клапан / клапан балластного танка № ... и доложите.
.2.1	Sea suction valve / ballast tank valve no. ... is open / closed.	Кингстонный клапан / клапан балластного танка № ... открыт / закрыт.
.3	Start the ballast pump and report.	Запустите балластный насос и доложите.
.3.1	Ballast pump started.	Балластный насос запущен.
.4	Stop the ballast pump (ballast overflow) and report.	Остановите балластный насос (перелив балласта) и доложите.
.4.1	Ballast pump stopped.	Балластный насос остановлен.
.5	Pump out ballast tank no. ... and report.	Откачайте балластный танк № ... и доложите.
.5.1	Ballast tank no. ... is pumped out.	Балластный танк № ... откачан.
.5.2	Stop the ballast pump – ballast dirty!	Остановите балластный насос – балласт грязный!
<b>.5 Cleaning tanks</b>		
<b>Cleaning tanks</b>		<b>Зачистка танков</b>
.1	Pump the slops into the slop tank .	Откачайте остатки в отстойный танк.
.2	Dispose the sludge into the sludge tank.	Соберите шлам в грязный танк.
.3	Order a shore slop tank / slop barge.	Закажите береговой отстойный танк /отстойную баржу.
.3.1	We have ... tonnes of slops / sludge.	У нас ... тонн остатков / шлама.
.4	Start / stop pumping slops.	Начать / прекратить откачку остатков.
.5	Keep a safe working pressure.	Поддерживайте допустимое рабочее давление.
<b>B3/1.4 Preparing for sea</b>		
<b>Preparing for sea</b>		<b>Подготовка к выходу в море</b>
.1	Close and secure the hatch covers for sea and report	Закрыть и задраить крышки люков по-походному и доложить.
.1.1	Hatch covers closed and secured.	Крышки люков закрыты и задраены.
.2	Lash and secure the goods for sea and report.	Закрепить грузы по-походному и доложить.
.2.1	Goods lashed and secured.	Грузы закреплены.
	(In ro-ro ferries: the execution of instructions 3, 4 and 5 given from the bridge on radio should be confirmed by the person in charge of the corresponding station, using phrases 3.1, 4.1 and 5.1)	(На пароммах с горизонтальным способом погрузки и выгрузки: выполнение указаний 3, 4 и 5, подаваемых с мостика по радио, должно подтверждаться ответственным лицом соответствующего поста фразами 3.1, 4.1 и 5.1)

.3	Close and secure the bow door / stern door and report.	Закрыть и задраить носовые / кормовые двери.
.3.1	Bow door / stern door closed and secured.	Носовые / кормовые двери закрыты и задраены.
.4	Fold and secure the bow ramp / stern ramp / side ramp and report.	Убрать и закрепить носовую / кормовую / бортовую аппарель и доложить.
.4.1	Bow ramp / stern ramp / side ramp folded and secured.	Носовая / кормовая / бортовая аппарель убрана и закреплена.
.5	Lash and secure all cars / trucks / wagons / ... and report.	Закрепить все автомобили / грузовые автомобили / вагоны / ... и доложить.
.5.1	All cars / trucks / wagons / ... lashed and secured.	Все автомобили / грузовые автомобили / вагоны / ... закреплены.
.6	Lower and secure the derricks / cranes and report.	Опустить и закрепить стрелы / краны и доложить.
.6.1	Derricks / cranes lowered and secured.	Стрелы / краны опущены и закреплены.
.7	Check the seaworthiness of the holds and report.	Проверить, приведены ли трюмы в состояние по походному, и доложить.
.7.1	Holds seaworthy.	Трюмы по-походному.
.8	How much ballast can we take (down to her marks)?	Сколько балластной воды может принять судно (до грузовой марки)?
.8.1	We can take ... tonnes of ballast.	Судно может принять ... тонн балластной воды.
.9	Check the trim.	Проверить дифферент.
.9.1	Fill the forepeak to decrease the stern trim.	Заполнить форпик, чтобы уменьшить дифферент судна на корму.
.9.2	Fill the double-bottom tank(s) .	Заполнить танк(и) двойного дна.
.9.3	Pump fuel from ... tank to ... tank to bring the vessel upright.	Перекачать топливо из танка № ... в танк № ..., чтобы спрямить судно.
<b>B3/2</b>	<b>Cargo Care</b>	<b>Сохранность груза</b>
<b>B3/2.1</b>	<b>Operating shipboard equipment for cargo care</b>	<b>Эксплуатация судового оборудования для обеспечения сохранности груза</b>
.1	Is the equipment for cargo care operational?	Исправно ли все оборудование для обеспечения сохранности груза?
.1.1	Yes, the equipment for cargo care is operational.	Да, все оборудование для обеспечения сохранности груза исправно.
.1.2	No, the ... ( <i>equipment</i> ) is not operational (yet).	Нет, ...( <i>оборудование</i> ) (еще) неисправно.
.1.3	The ... ( <i>equipment</i> ) will be operational in ... minutes.	... ( <i>оборудование</i> ) будет исправно через ... минут.
.2	What is the air change rate of the hold ventilators?	Сколько воздухообменов обеспечивают трюмные вентиляторы?
.2.1	The air change rate of the hold ventilators is ... fold.	Трюмные вентиляторы обеспечивают ... воздухообменов.
.3	Are the temperature / humidity recorders in the hold(s) operational?	Исправны ли термографы / гигрографы в трюме(ах)?
.3.1	Yes, the temperature / humidity recorders in the hold(s) are operational.	Да, термографы / гигрографы в трюме(ах) исправны.
.3.2	No, the temperature / humidity recorders in the hold(s) are not operational (yet).	Нет, термографы / гигрографы в трюме(ах) (еще) неисправны.

.3.3	The temperature / humidity recorders in the hold(s) will be operational in ... minutes.	Термографы / гигрографы в трюме(ах) будут исправны через ... минут.
.4	Instruct the crew how to connect reefer plugs/ clip-on units / ... and report.	Проинструктируйте экипаж, как подключать рефрижераторные разъемы / соединительные узлы / ... и доложите.
.4.1	The crew is instructed how to connect reefer plugs / clip-on units / ... .	Экипаж проинструктирован, как подключать рефрижераторные разъемы / соединительные узлы / ... .
<b>B3/2.2</b>	<b>Taking measures for cargo care</b>	<b>Меры по обеспечению сохранности груза</b>
<b>.1</b>	<b>Carrying out inspections</b>	<b>Проведение проверок</b>
.1	The holds must be inspected by the surveyor before loading.	Трюмы должны быть проверены инспектором перед погрузкой.
.2	Check the reefer holds for proper loading preparation and report.	Проверьте, подготовлены ли рефрижераторные трюмы для загрузки, и доложите.
.2.1	The reefer holds are ready for loading.	Рефрижераторные трюмы готовы к загрузке.
.2.2	The reefer holds are not ready for loading (yet).	Рефрижераторные трюмы (еще) не готовы к загрузке.
.2.3	The reefer holds will be ready for loading in ... minutes.	Рефрижераторные трюмы будут готовы к загрузке через ... минут.
.3	Are the holds clean (dry and free of smell)?	Трюмы чистые (сухие, без запаха)?
.3.1	Yes, the holds are clean (dry and free of smell).	Да, трюмы чистые (сухие и без запаха).
.3.2	No, the holds are not clean (dry and free of smell) (yet).	Нет, трюмы (еще) не чистые (не сухие, присутствует запах).
.3.3	The holds will be clean (dry and free of smell) in ... minutes / hours.	Трюмы будут чистыми (сухими и без запахов) через ... минут / часов.
.4	Check the operation of the hold ventilators and report.	Проверьте работу трюмных вентиляторов и доложите.
.4.1	The hold ventilators are operational.	Трюмные вентиляторы исправны.
.4.2	The hold ventilators (in no. ... hold(s)) are not operational (yet).	Трюмные вентиляторы (в трюме(ах) № ...) (еще) неисправны.
.4.3	The hold ventilators (in no. ... hold(s)) will be operational in ... minutes.	Трюмные вентиляторы (в трюме(ах) № ...) будут исправны через ... минут.
.5	Order a surveyor to check the reefer plugs / cargo securings.	Запросите инспектора для проверки рефрижераторных разъемов / крепления груза.
.6	Is the certificate of survey available and complete?	Готово ли свидетельство о проверке?
.6.1	Yes, the certificate of survey is available and complete.	Да, свидетельство о проверке готово.
.6.2	No, the certificate of survey is not available and complete (yet).	Нет, свидетельство о проверке (еще) не готово.
.6.3	The certificate of survey will be available and complete in ... minutes / hours.	Свидетельство о проверке будет готово через ... минут / часов.
.7	Check the lashings and securings every day / ... hours.	Найтовы и крепления проверяйте каждый день / каждые ... часа(ов).
.8	Enter all checks into the log-book.	Заносите все проверки в судовой журнал.
.9	Before unloading open the hatches only when the surveyor is present.	До выгрузки открывайте люки только в присутствии инспектора.

<b>.2</b>	<b>Describing damage to the cargo</b>	<b>Описание повреждений груза</b>
	See also section B2/1.2.3 "Reporting incidents".	См. также раздел B2/1.2.3 "Сообщения об инцидентах".
.1	The ... ( <i>cargo</i> ) is in a bad condition.	... ( <i>груз</i> ) в плохом состоянии.
.2	The packages of ... ( <i>cargo</i> ) are	Упаковка ... ( <i>груз</i> )
	~ wet / damp / mouldy.	~ сырая / влажная / покрытая плесенью.
	~ marked by fresh water / sea water.	~ со следами пресной воды / морской воды.
.3	The metal of ... ( <i>cargo</i> ) is rusty.	Металл ... ( <i>груз</i> ) ржавый.
.4	The bands of ... ( <i>cargo</i> ) are broken / missing / rusty.	Ленты ... ( <i>груз</i> ) разорваны / отсутствуют / ржавые.
.5	The crates / cases with ... ( <i>cargo</i> ) are renailed.	Клетки / ящики с ... ( <i>груз</i> ) отремонтированы.
.5.1	The boards of crates / cases with ... ( <i>cargo</i> ) are loose.	Некоторые доски на клетках / ящиках ... ( <i>груз</i> ) отсутствуют.
.6	The marks / labels on ... ( <i>cargo</i> ) are unclear / illegible / false.	Метки / бирки на ... ( <i>груз</i> ) непонятные / не поддаются прочтению / поддельные.
.7	The contents of drums / barrels / ... are unknown.	Содержимое бочек / барабанов / ... неизвестно.
.8	The weight of the ... ( <i>cargo</i> ) is unknown.	Вес ... ( <i>груз</i> ) неизвестен.
.9	The boxes / crates / cases / ... with ... ( <i>cargo</i> ) are damaged.	Ящики / клетки / коробки / ... с ... ( <i>груз</i> ) повреждены.
.10	The bags / bales with ... ( <i>cargo</i> ) are torn / resewn / spilling.	Мешки / кипы с ... ( <i>груз</i> ) порваны / зашиты / имеют россыпь.
.11	The drums / barrels / ... with ... ( <i>cargo</i> ) are deformed / spilling .	Бочки / барабаны / ... ( <i>груз</i> ) деформированы / текут.
.12	The boxes / cartons / cases / ... with ... ( <i>cargo</i> ) are crushed.	Ящики / коробки / ... с ... ( <i>груз</i> ) разрушены.
.13	The bags / boxes / cartons / ... with ... ( <i>cargo</i> ) are not full / slack / empty.	Мешки / ящики / коробки / ... с ... ( <i>груз</i> ) неполные / слабые / пустые.
.14	The bags / boxes / cartons / ... with ... ( <i>cargo</i> ) are second-hand.	Мешки / ящики / коробки / ... с ... ( <i>груз</i> ) уже были в употреблении.
.15	The boxes / cartons / cases / ... with bottles of ... ( <i>cargo</i> ) are (partly) broken.	Ящики / коробки / ... с бутылками ... ( <i>груз</i> ) (частично) разбиты.
.16	The ... ( <i>cargo</i> ) is (partly)	... ( <i>груз</i> ) (частично)
	~ eaten by rats / worms.	~ поврежден крысами / червями.
	~ infected by vermin.	~ заражен вредителями.
	~ missing.	~ отсутствует.
.17	... container(s) is (are) damaged.	... контейнер(ы) поврежден(ы).
.17.1	... container(s) was (were) damaged	... контейнер(ы) был(и) поврежден(ы)
	~ before loading.	~ до погрузки.
	~ during loading.	~ во время погрузки.
	~ by shifting on board.	~ из-за смещения на судне.
	~ by heavy seas.	~ в результате удара волн.
.18	... container(s) was (were) washed overboard (inform on radio).	... контейнер(ов) был(о) смыт(о) за борт (сообщить по радио).

.19	The temperature in no. ... hold is above normal / below normal / critical / ... degrees Celsius.	Температура в трюме № ... выше нормы / ниже нормы / критическая / ... градусов Цельсия.
.20	The humidity of ... (cargo) is above normal / below normal / critical.	Влажность ... (груз) выше нормы / ниже нормы / критическая.
<b>.3 Taking actions</b>		
	See also section B2/1.2.4 "Action in case of incident".	См также раздел B2/1.2.4 "Действия в случае инцидента".
.1	Switch on the hold ventilation to supply / exhaust air.	Включите нагнетательную / вытяжную вентиляцию трюмов.
.2	Switch off the hold ventilation (in case of shipping seas).	Выключите трюмную вентиляцию (в случае заливания морской водой).
.3	Switch on / off the automatic temperature control / recorder.	Включите / выключите автоматическое регулирование температуры / термограф.
.4	Relash the container(s) / car(s) / truck(s) ... in no. ... hold / on ... deck.	Перезакрепите контейнер(ы) / автомобиль(и) / грузовик(и) ... в трюме № ... / на палубе ... .
.5	Replug the reefer container(s) in no. ... hold / on deck.	Переключите рефрижераторный(е) контейнер(ы) в трюме № ... / на палубе ... .
.6	Secure the shifting cargo in no. ... hold / on ... deck.	Закрепите сместившийся груз в трюме № ... / на палубе ... .
.7	Protect the deck cargo of ... (cargo) against sun / rain / shipping seas.	Закройте палубный груз ... (груз) от солнца / дождя / морской воды.
.8	Keep the deck cargo of ... (cargo) wet / dry.	Держите палубный груз ... (название груза) влажным / сухим.
.9	Check the contents of drum(s) / barrel(s) / container(s) / ... with false labels.	Проверьте содержимое бочки(бочек) / барабана(ов) / контейнера(ов) / ... с поддельными бирками.
<b>B4 PASSENGER CARE</b>		
	The phrases of this chapter should help masters, officers and crew members of passenger vessels and passenger ferries to inform passengers on safety aspects and to manage them in case of an emergency.	Фразы, приведенные в этой главе, используются капитанами, лицами командного состава и членами экипажа пассажирских судов и паромов для информации пассажиров по вопросам безопасности и для руководства ими в случае аварии.
<b>B4/1 Briefing and instruction</b>		
		<b>Инструктаж и указания</b>
<b>B4/1.1</b>	<b>Conduct of passengers on board</b>	<b>Поведение пассажиров на судне</b>
<b>.1</b>	<b>General information on conduct of passengers</b>	<b>Общая информация о поведении пассажиров</b>
.1	Ladies and Gentlemen. This is the Captain ... speaking. I have pleasure in informing you that all safety equipment is in full working order. The bow / stern doors are closed and secured. The vessel is in all respects ready for sea. Please listen carefully to the safety instructions which follow. In the unlikely event of an emergency, please obey the orders given on the public address system.	Дамы и господа! Говорит капитан ... . Я рад сообщить вам, что все средства обеспечения безопасности находятся в безупречном рабочем состоянии. Носовые / кормовые двери закрыты и задрены. Судно во всех отношениях готово к выходу в море. Прошу внимательно выслушать следующие указания по безопасности. В случае аварийной ситуации, что маловероятно, прошу выполнять распоряжения, передаваемые по системе громкой связи.
.2	Passengers are requested to read all notes and leaflets concerning safety regulations.	Просьба к пассажирам прочитать все плакаты, брошюры и буклеты, содержащие правила по безопасности.

.3	All regulations concerning the vessel's routine have to be obeyed.	Должны выполняться все правила, касающиеся установленного распорядка на судне.
<b>.2 Briefing on prohibited areas, decks, and spaces</b>		
.1	Safety regulations do not permit passengers to enter the following spaces:	Согласно правилам безопасности пассажирам запрещено входить в следующие помещения:
	– navigating bridge	– ходовой мостик;
	– engine-room	– машинное отделение;
	– manoeuvring areas at the front and back end of the vessel	– палубы на носу и на корме, на которых проводятся швартовные операции;
	– cargo rooms and compartments	– грузовые помещения и отсеки;
	– service rooms	– служебные помещения;
	– all areas and spaces marked "Crew only"	– все места и помещения с маркировкой "Вход пассажирам запрещен";
	– all closed, sealed or roped off areas, spaces and rooms	– все закрытые, опечатанные/огражденные леером участки, помещения и каюты;
	– car decks when the vessel is at sea.	– автомобильные палубы, когда судно находится в море.
<b>B4/1.2 Briefing on safety regulations, preventive measures and communications</b>		
<b>.1 Drills</b>		
.1	International regulations require all passengers to be assembled in a drill which has to take place within 24 hours of departure.	Согласно международным правилам необходимо провести учебный сбор всех пассажиров в течение 24 часов после выхода из порта.
.2	A drill will be held to familiarize passengers with their assembly stations, with their life-saving equipment and with emergency procedures.	Учение проводится с целью ознакомить пассажиров с их местами сбора, с их спасательным оборудованием и с порядком действий в аварийных ситуациях.
.3	All passengers must attend this drill.	Все пассажиры должны участвовать в данном учении.
<b>.2 The general emergency alarm</b>		
.1	In case of emergency seven short blasts and one prolonged blast will be given with the ship's whistle and the alarm system.	В случае аварии судовым свистком и системой аварийно-предупредительной сигнализации будет подан сигнал, состоящий из семи коротких гудков и одного продолжительного гудка.
.2	Remain calm when you hear the general emergency alarm.	Услышав общесудовой сигнал тревоги, сохраняйте спокойствие.
.3	Passengers will be taught how to act and behave in cases of emergency .	Пассажиры будут проинформированы о том, что им надлежит делать и как себя вести в случае аварии.
<b>.3 Preventing/reporting fire</b>		
.1	Always remember that fire is the greatest hazard aboard ship.	Всегда помните о том, что пожар – самое большое бедствие на судне.
.2	Always act immediately if you detect fire or smell fumes or smoke.	Всегда действуйте немедленно при обнаружении огня, запаха гари или дыма.

.3	Always inform a member of the crew if you detect fire or smell fumes or smoke.	Всегда сообщайте члену экипажа, если вы обнаружили огонь, почувствовали запах гари или дыма.
.4	Be careful to extinguish cigarettes completely.	Полностью гасите сигареты.
.5	Put used cigarettes in a container provided.	Бросайте окурки в отведенные для этой цели контейнеры.
.6	Never smoke in bed.	Никогда не курите в постели.
.7	Never smoke on deck except in areas labelled as smoking areas.	Никогда не курите на палубе, за исключением мест, где курение разрешено.
.8	Never throw a cigarette overboard.	Никогда не бросайте сигареты за борт.
.9	The use of naked light and open fire is strictly prohibited.	Использование открытого огня строго запрещено.
.10	Never use lighted candles.	Никогда не используйте зажженные свечи.
.11	Never hang anything over or near an electric bulb.	Никогда ничего не развешивайте над электрическими лампами или рядом с ними.
.12	Never use an electric iron in a cabin. If you need to iron something use the ironing room on ... deck. The key may be collected at the information desk.	Никогда не пользуйтесь электрическим утюгом в каюте. Если вам нужно что-то выгладить, пройдите в гладильное помещение на ... палубе. Ключи можно взять у дежурного администратора.
.13	If you detect a fire or smell fumes or smoke act immediately as follows:	Если вы обнаружили огонь, почувствовали запах гари или дыма, незамедлительно действуйте следующим образом:
	– Call out "Fire!"	– Кричите: "Пожар!"
	– Operate the nearest fire alarm	– Приведите в действие ближайший извещатель пожарной тревоги.
	– Inform a member of the crew	– Сообщите члену экипажа.
	– Telephone the navigating bridge. The number to dial is ... .	– Позвоните на мостик. Номер телефона ... .
<b>.4</b>	<b>PA announcements on emergency</b>	<b>Объявления по системе громкой связи в случаях чрезвычайных ситуаций</b>
.1	Attention please! Attention please! This is your captain with an important announcement. I repeat, this is your captain with an important announcement.	Внимание! Внимание! Говорит капитан. Важное объявление. Повторяю, говорит капитан. Важное объявление.
.1.1	We have grounded / a minor flooding (in ...) / a minor fire (in ...).	Судно село на мель / на судно поступило небольшое количество воды (в ...) / на судне небольшое возгорание (в ...).
.1.2	There is no immediate danger to our passengers or the ship and there is no reason to be alarmed.	Непосредственной угрозы пассажирам или судну не имеется, нет оснований для беспокойства.
.1.3	For safety reasons we request all passengers to go to their assembly stations on deck ... and wait there for further instructions.	В целях безопасности просим всех пассажиров пройти на свои места сбора на палубу ... и ждать дальнейших указаний.
.1.4	Please follow the instructions given by the officers and crew.	Пожалуйста, выполняйте указания лиц командного состава и членов экипажа.
.1.5	The ship's fire-fighting team / damage control team is fighting the fire / flooding.	Судовая пожарная команда / аварийная партия занята тушением пожара / борьбой с затоплением.
.1.6	We also have radio contact with other ships / radio coast stations.	Мы также установили радиосвязь с другими судами / береговыми радиостанциями.



.1.7	The fire / flooding is under control.	С пожаром / затоплением справляемся.
.1.8	As soon as I have further information I will make another announcement. I ask you kindly to remain calm. There is no danger at this time.	Как только у меня появится новая информация, я сделаю новое объявление. Прошу сохранять спокойствие. В настоящий момент нет никакой опасности.
.2	This is your captain speaking. I have another announcement. The fire / flooding is not under control yet.	Говорит капитан. У меня есть новое объявление. С пожаром / затоплением пока еще не справляемся.
.2.1	There is smoke / flooding in ... . Access to this area is prohibited.	Имеется дым / поступление воды в ... . Доступ в эту часть судна запрещен.
.2.2	For safety reasons we request all passengers to prepare to go to their assembly stations. Access to the assembly stations will be via ... . Do not forget to take your lifejackets and blankets with you.	В целях безопасности просим всех пассажиров подготовиться пройти к своим местам сбора. Проход к местам сбора – через ... . Не забудьте взять с собой свои спасательные жилеты и одеяла.
.2.3	All passengers of deck no. ... are requested to follow the crew members who will escort you to your assembly stations.	Всех пассажиров с палубы № ... просим проследовать за членами экипажа, которые проводят вас к местам сбора.
.2.4	When you get to your assembly stations put on your lifejackets and wait for further orders.	По прибытии на свое место сбора, наденьте спасательный жилет и ждите дальнейших распоряжений.
.2.5	Do not go to the lifeboat stations until you are ordered to do so.	Не проходите к местам посадки в спасательные шлюпки до получения распоряжения об этом.
.2.6	Go to your lifeboat stations.	Пройдите к местам посадки в свои спасательные шлюпки.
.2.7	Follow the escape routes shown.	Следуйте указанным путем эвакуации.
.2.8	Do not enter the lifeboats / liferafts. The order to enter the lifeboats / liferafts will be given from the bridge or by the officers.	Не садитесь в спасательные шлюпки / на спасательные плоты. Команда к посадке в спасательные шлюпки / на плоты будет дана с мостика или лицом командного состава.
.2.9	We have just received a message from shore / other vessels that assistance is on the way. Assistance should arrive within approximately ... hours.	Мы только что получили сообщение с берега / с других судов о том, что к нам идет помощь. Помощь придет примерно в течение ... часов.
<b>.5 Person overboard</b>		
<b>Человек за бортом</b>		
.1	If you see anybody fall overboard, act as follows:	Если вы увидите, что кто-то упал за борт, действуйте следующим образом:
	– call out "Man overboard"	– кричите "Человек за бортом!";
	– throw lifebuoys overboard	– бросайте за борт спасательные круги;
	– keep your eyes on the person in the water	– не теряйте из вида человека, находящегося в воде;
	– show / tell an officer / crew the person's position in the water, or telephone the bridge immediately, the number is ... .	– покажите / скажите лицу командного состава / члену экипажа местонахождение человека в воде или сразу же позвоните на мостик по телефону ... .
<b>.6 Protective measures for children</b>		
<b>Меры по защите детей</b>		
.1	Children must be kept under permanent observation.	Постоянно смотрите за детьми.
.2	Never let children climb or sit on the ship's rails.	Никогда не позволяйте детям залезать на леерные ограждения судна или сидеть на них.

.3	Special lifejackets for children are available; please ask the steward / stewardess.	Для детей предусмотрены специальные спасательные жилеты; попросите их у стюарда / стюардессы.
.4	You may leave your children under qualified care in the children's playroom / on the playdeck on ... deck from ... to ... hours.	Вы можете оставить детей под присмотром специалиста в игровой комнате/на игровой площадке на палубе ... с ... до ... часов.
<b>B4/2</b>	<b>Evacuation and boat drill</b>	<b>Эвакуация и шлюпочные учения</b>
<b>B4/2.1</b>	<b>Allocating/directing to assembly stations, describing how to escape</b>	<b>Назначение мест сбора/ Следование к местам сбора, описание путей эвакуации</b>
.1	When the general emergency alarm is sounded, which consists of seven short blasts and one prolonged blast, all passengers have to go to their assembly station. Take your lifejackets and blankets with you. Lifejackets are stored in your cabins under your beds and at your assembly stations. You are encouraged to try on your lifejacket.	При звуках сигнала общесудовой тревоги – семи коротких гудков и одного продолжительного гудка – все пассажиры должны пройти к своим местам сбора. Возьмите с собой свои спасательные жилеты и одеяла. Спасательные жилеты хранятся в ваших каютах под койками и на местах сбора. Советуем вам примерить свой спасательный жилет.
.2	All passengers must put on	Все пассажиры должны надеть
	– warm clothing	– теплую одежду;
	– long trousers, long-sleeved shirts / jackets	– длинные брюки, рубашки / куртки с длинными рукавами;
	– strong shoes and head covering.	– прочную обувь и головные уборы.
.3	All passengers with their lifejackets and blankets are requested to go to their assembly stations / the lounge / the ... immediately.	Просим всех пассажиров со своими спасательными жилетами и одеялами немедленно пройти к местам сбора / в салон / ... .
.4	From your assembly stations you will be escorted to your lifeboats / liferafts.	От ваших мест сбора вас проводят к вашим спасательным шлюпкам / спасательным плотам.
.5	All passengers are requested to carefully study the safety instructions behind their cabin doors.	Просьба ко всем пассажирам внимательно изучить указания по безопасности, находящиеся на внутренней стороне двери ваших кают.
.6	All passengers are requested to follow the escape routes shown.	Просьба ко всем пассажирам проследовать по указанным путям эвакуации.
.7	Do not use lifts / elevators.	Не пользуйтесь лифтами / подъемниками.
.8	All passengers are requested to strictly obey the instructions given by the officers or crew.	Просьба ко всем пассажирам строго выполнять указания лиц командного или рядового состава экипажа судна.
.9	When you hear the abandon ship alarm, which consists of one prolonged and one short blast repeated continuously, please act in the same manner as under the general emergency alarm.	Услышав сигнал об оставлении судна, состоящий из одного длинного и одного короткого гудка, повторяемых непрерывно, поступайте так же, как если бы вы услышали сигнал общесудовой тревоги.
.10	During the voyage you may hear some other sound signals. These are exclusively for the information of the crew. Please, act only if you hear the general emergency alarm or the abandon ship alarm.	Во время рейса вы можете слышать другие звуковые сигналы. Они касаются исключительно членов экипажа. Пожалуйста, реагируйте только на сигнал общесудовой тревоги и сигнал об оставлении судна.
.11	If you have any questions regarding safety, do not hesitate to ask any of the officers or crew.	Если у вас есть вопросы, касающиеся безопасности, не стесняйтесь задавать их любому лицу командного или рядового состава экипажа судна.

<b>B4/2.2</b>	<b>Briefing on how to dress and what to take to assembly stations</b>	<b>Инструктаж о том, как одеться и что взять с собой на место сбора</b>
.1	Take your lifejacket and a blanket. You will find your lifejacket under your bed.	Возьмите свой спасательный жилет и одеяло. Ваш спасательный жилет находится под вашей койкой.
.2	Put on warm clothing, long-sleeved shirts, strong shoes and head covering whatever the weather. No high-heeled shoes.	Независимо от погоды, наденьте теплую одежду, рубашки с длинными рукавами, прочную обувь и головной убор. Нельзя надевать обувь на высоких каблуках.
.3	Do not forget personal documents, your spectacles and medicine if necessary.	Не забудьте взять с собой личные документы, очки и лекарства, если необходимо.
.4	Do not return to your cabin to collect your property.	Не возвращайтесь в свою каюту за вещами.
<b>B4/2.3</b>	<b>Performing roll call</b>	<b>Проведение переключки</b>
.1	At your assembly station one of the officers / crew will perform a roll call.	На вашем месте сбора лицо командного / рядового состава проведет переключку.
.2	The officer / crew will say "This is a roll call", and will call out the passengers individually by their names.	Лицо командного / рядового состава скажет: "Проводится переключка", и будет называть поименно всех пассажиров.
.3	When your name is called out, please answer loudly "Here".	Когда будет названо ваше имя, пожалуйста, громко ответьте: "Здесь".
.4	If one of your cabinmates is not able to attend the roll call, please inform the officer / crew immediately.	Если кто-то из ваших соседей по каюте не может присутствовать на переключке, пожалуйста, немедленно скажите об этом лицу командного / рядового состава.
<b>B4/2.4</b>	<b>Briefing on how to put on lifejackets</b>	<b>Инструктаж по надеванию спасательных жилетов</b>
.1	<i>(dependent on type of lifejacket used)</i>	<i>(в зависимости от типа спасательного жилета)</i>
	– pull the lifejacket over your head	– наденьте спасательный жилет через голову;
	– tighten the strings well	– хорошо завяжите тесемки;
	– pull the strings around your waist and tie in front.	– протяните тесемки вокруг талии и завяжите спереди.
.2	Follow closely the demonstration given by the officer / crew. The crew members will help you if necessary.	Повторяйте действия лица командного / рядового состава. При необходимости члены экипажа помогут вам.
.3	Carefully study the demonstration in the pictures in your cabins.	Внимательно изучите приемы надевания спасательного жилета, показанные на плакатах, вывешенных в вашей каюте.
.4	Carefully study the demonstration in the diagram at the assembly station.	Внимательно изучите приемы надевания спасательного жилета, показанные на рисунках на месте сбора.
<b>B4/2.5</b>	<b>Instructions on how to embark and behave in lifeboats/liferafts</b>	<b>Указания по посадке и поведению в спасательной шлюпке/на спасательном плоту</b>
.1	Enter the lifeboat / liferaft only when ordered by an officer / lifeboatman.	Посадка в спасательные шлюпки / на спасательные плоты осуществляется только после распоряжения лица командного состава / старшины спасательной шлюпки.
.2	Clear the entrance of the lifeboat / liferaft immediately after entering.	Не задерживайтесь у входа в спасательную шлюпку / на спасательный плот после посадки.

.3	Do not push each other when entering the lifeboat / liferaft.	Не толкайте друг друга при посадке в спасательную шлюпку / на спасательный плот.
.4	Hold on to ropes or to your seat when lowering / hoisting.	При спуске / подъеме держитесь за страховочные концы или за свое сиденье.
.5	Sit down in the lifeboat / liferaft immediately.	В шлюпке / на плоту сразу же садитесь.
.6	Keep your lifejackets on.	Не снимайте спасательных жилетов.
.7	Provisions and drinking water will be distributed by an officer / lifeboatman only.	Продукты и питьевую воду распределяет только лицо командного состава / старшина спасательной шлюпки.
.8	Strictly obey all instructions given by the officer / lifeboatman.	Точно выполняйте указания лица командного состава судна / старшины спасательной шлюпки.
.9	Discipline in the lifeboat / liferaft is of vital importance.	Жизненно важно соблюдать дисциплину в спасательной шлюпке / на спасательном плоту.
<b>B4/2.6 On-scene measures and actions in lifeboats/liferafts</b>		
<b>Принимаемые меры и действия в спасательных шлюпках/на спасательных плотях</b>		
.1	Keep a sharp look-out for persons in the water.	Ведите тщательный поиск людей, находящихся в воде.
.2	Have a line / hook / knife / lifebuoy ready.	Держите наготове спасательный конец / крюк / нож / спасательный круг.
.3	Do not take off your shirts / long trousers / head covering whatever the weather.	Не снимайте рубашку / брюки / головной убор независимо от погоды.
.4	Pump out the water / free the lifeboat/ liferaft from water.	Откачайте / вычерпайте воду из спасательной шлюпки / спасательного плота.
.5	Who needs medical first aid?	Кто нуждается в первой медицинской помощи?
.6	Everybody will get the same ration of provisions and water.	Продукты питания и питьевая вода делятся поровну.
.7	Warning! Do not drink sea water whatever the situation.	Осторожно! Не пейте морскую воду ни в коем случае.
.8	We will send a MAYDAY.	Мы отправим радиосигнал бедствия МЭДЭ.
.9	We will fire rockets / use smoke buoys / ... to attract attention.	Для привлечения внимания мы выпустим сигнальные ракеты / используем дымовые шашки / ...
.10	We will join the other lifeboats / liferafts.	Мы присоединимся к другим спасательным шлюпкам / спасательным плотам.
<b>B4/3 Attending to passengers in an emergency</b>		
<b>Помощь пассажирам в чрезвычайной ситуации</b>		
<b>B4/3.1 Informing on present situation</b>		
<b>Информация о существующей ситуации</b>		
.1	The vessel was abandoned in position ... due to fire / grounding / collision / flooding / heavy list / serious damage / ...	Судно оставлено в месте ... из-за пожара / посадки на мель / столкновения / затопления / чрезмерного крена / серьезного повреждения / ...
.2	Keep calm. There is no reason to panic. The officers / lifeboatmen know exactly what to do.	Сохраняйте спокойствие. Нет оснований для паники. Командиры / старшины шлюпки точно знают, что нужно делать.
.3	There are enough life-saving appliances for everyone on board.	На борту достаточно спасательных средств для каждого.
.4	The Maritime Rescue Co-ordination Centre / vessels in the vicinity have already been informed of our situation.	Морской спасательно-координационный центр / суда, находящиеся поблизости, поставлен(ы) в известность о том, что с нами случилось.

.5	Vessels / helicopters / aircrafts are coming to our rescue.	Суда / вертолеты / самолеты идут к нам на помощь.
.6	Vessels / helicopters / aircrafts will reach us within ... hours.	Суда / вертолеты / самолеты придут в течение ... часов.
.7	We have radio contact with rescue craft.	Мы поддерживаем радиосвязь со спасательным судном.
.8	There are enough provisions and drinking water for 48 hours.	У нас достаточно еды и питьевой воды на 48 часов.
.9	You obtain medicine for seasickness from the lifeboatman.	Лекарство от морской болезни можно получить у старшины спасательной шлюпки.
<b>B4/3.2 Escorting helpless passengers Сопровождение беспомощных пассажиров</b>		
.1	... persons are missing.	Отсутствуют ... человек.
.2	Search all cabins / WCs / showers for missing persons.	Обыщите все каюты / туалеты / душевые, чтобы найти пропавших людей.
.3	Assist those who need help.	Помогите людям, нуждающимся в помощи.
.4	Help children, elderly, disabled, injured or sick persons with lifejackets.	Помогите детям, престарелым, инвалидам, раненым или больным людям надеть спасательные жилеты.
.5	Give assistance when entering lifeboats / liferafts.	Окажите помощь при входе в спасательные шлюпки / на спасательные плоты.
.6	We require warm clothing and blankets for the children / elderly / disabled / injured / sick.	Нужны теплая одежда и одеяла для детей / престарелых / инвалидов / раненых / больных людей.
.7	We require a stretcher for the disabled / injured / sick.	Нужны носилки для инвалидов / раненых / больных людей.
.8	All persons, please move closer.	Пожалуйста, все переместитесь ближе друг к другу.
.8.1	The elderly / disabled / injured / sick need room to lie down.	Престарелым / инвалидам / раненым / больным необходимо место, чтобы лечь.
.9	Everyone, please, be quiet. The children / the sick need rest.	Пожалуйста, успокойтесь. Дети / больные нуждаются в отдыхе.

## Приложение 2

### ПРОЦЕДУРЫ ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК В СТАНДАРТНЫЙ МОРСКОЙ РАЗГОВОРНИК ИМО

1 Комитет должен получить и оценить представленные надлежащим образом предложения о внесении поправок и/или дополнений к Стандартному морскому разговорнику ИМО.

2 Эти предложения должны быть изучены совместно, а не по отдельности, если, по мнению Комитета, их количество или важность оправдывают такое рассмотрение.

3 Поправки к Стандартному морскому разговорнику ИМО обычно должны вступать в силу через интервалы приблизительно пять лет. Однако, если поправки являются очень важными по характеру и/или требуют немедленных действий, этот период может быть сокращен до трех лет. О поправках, принятых Комитетом, будут уведомлены все заинтересованные стороны, и они вступят в силу через двенадцать месяцев после даты уведомления.

**Резолюция А.919(22)**  
*Принята 29 ноября 2001 года*  
*(Пункт 9 повестки дня)*

**ПРИНЯТИЕ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ  
ПО ПОИСКУ И СПАСАНИЮ НА МОРЕ 1979 ГОДА С ПОПРАВКАМИ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ, на то, что Международная конференция, состоявшаяся в Гамбурге в апреле 1979 года, приняла Международную конвенцию по поиску и спасанию на море (Конвенция САР) 1979 года, которая вступила в силу в 1985 году,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на то, что резолюцией MSC.70(69) Комитет по безопасности на море одобрил поправки к Конвенции САР, которые вступили в силу 1 января 2000 года, с целью более четко определить ответственность государств и усилить значение регионального сотрудничества и координации между государствами в обеспечении поисково-спасательных служб (службы САР),

УЧИТЫВАЯ гуманитарную цель Конвенции САР и обязательства по обеспечению минимальных служб САР согласно главе V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками,

ОТМЕЧАЯ С БЕСПОКОЙСТВОМ, что к настоящему времени, т.е. спустя двадцать два года после принятия Конвенции САР, ее Сторонами стало лишь 71 государство,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ С БЕСПОКОЙСТВОМ, что значительное число государств не назначили ответственные органы и не предложили их услуги для приема оповещений о бедствии и принятия мер на их основании, и что в результате этого имеющиеся поисково-спасательные средства недостаточны для проведения эффективных поисково-спасательных операций в некоторых частях мира,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНА в необходимости добиться полного осуществления Конвенции САР путем создания эффективных служб САР в глобальном масштабе и завершения глобального Международного плана по поиску и спасанию на море,

СЧИТАЯ ЖЕЛАТЕЛЬНЫМ, чтобы в первоочередном порядке были обеспечены соответствующие средства координации поисково-спасательных операций для спасания людей, терпящих бедствие на море,

ОТМЕЧАЯ, что на своей семьдесят четвертой сессии Комитет по безопасности на море одобрил объединение циркуляров SAR.2 и SAR.3, содержание которых представляет собой временный Международный план по поиску и спасанию на море,

ССЫЛАЯСЬ на принятие резолюцией А.894(21) Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (Руководство МАМПС),

РАССМОТРЕВ рекомендацию, сделанную Комитетом по безопасности на море на его семьдесят четвертой сессии,

1. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ государства, которые еще не стали Сторонами Конвенции САР, сделать это в возможно ближайшее время;

2. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ ДАЛЕЕ правительства и Стороны Конвенции САР, насколько это практически возможно:

- a) установить основные элементы службы САР и применять соответствующие минимальные стандарты и руководства, разработанные Организацией, как предусмотрено в пункте 2.1.2 Приложения к Конвенции САР, такие как Руководство МАМПС и другие документы, перечисленные в циркуляре SAR.7, с поправками;
- b) применять, тем временем, соответствующие части временного Международного плана по поиску и спасанию на море, пока не будет завершен глобальный Международный план по поиску и спасанию на море;
- c) заключать двусторонние или многосторонние соглашения в соответствии с пунктом 2.1.4 Приложения к Конвенции САР и уведомлять Генерального секретаря об их заключении для рассылки Сторонам Конвенции и всем государствам-членам Организации;
- d) индивидуально или в сотрудничестве с другими государствами принимать на региональном или субрегиональном уровне меры, как предусмотрено в пункте 2.1.5 Приложения к Конвенции САР, или договариваться о таких мерах для облегчения и ускорения сотрудничества и координации при проведении эффективных и действенных поисково-спасательных операций в их соответствующих морских районах согласно положениям Конвенции САР; и
- e) уведомлять Генерального секретаря о таких мерах для рассылки всем государствам-членам Организации и Сторонам Конвенции САР;

3. ПРЕДЛАГАЕТ правительствам рассмотреть вопрос об оказании технической помощи для обеспечения и координации служб САР государствам, обращающимся с просьбой о такой помощи, в рамках двусторонних или многосторонних соглашений или через Организацию.

**Резолюция А.920(22)**  
*Принята 29 ноября 2001 года*  
*(Пункт 8 повестки дня)*

**ОБЗОР МЕР БЕЗОПАСНОСТИ И ПРОЦЕДУР ПО ОБРАЩЕНИЮ  
С ЛЮДЬМИ, СПАСЕННЫМИ НА МОРЕ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статьи 1 и 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающиеся целей Организации и функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море, а также на общую цель Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года,

ЖЕЛАЯ обеспечить, чтобы жизнь людей, находящихся на борту судов, включая малые суда, независимо от того, на ходу эти суда или на якоре, в любое время охранялась до их доставки в безопасное место,

ССЫЛАЯСЬ на положения Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, в частности на ее статью 98, касающуюся обязанности оказывать помощь,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, относящиеся к обязанности:

- капитанов судов полным ходом следовать для оказания помощи людям, терпящим бедствие на море; и
- Договаривающихся правительств обеспечивать принятие мер по организации наблюдения с берега и спасания людей, терпящих бедствие на море вблизи берегов своих стран,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на положения Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года с поправками, относящиеся к оказанию помощи любому человеку, терпящему бедствие на море, независимо от его национальной принадлежности или статуса либо обстоятельств, при которых он был обнаружен,

ДАЛЕЕ ССЫЛАЯСЬ на положения Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками, относящиеся, среди прочего, к упрощению формальностей, связанных с приходом и отходом судов, занятых в чрезвычайных операциях, необходимых для обеспечения безопасности на море,

ДАЛЕЕ ССЫЛАЯСЬ на положения Международной конвенции о спасании 1989 года, относящиеся к обязанности капитана оказывать помощь любому человеку, которому угрожает гибель в море, и необходимости сотрудничества между сторонами и публичными властями с целью обеспечить успешное спасание находящихся в опасности людей,



ССЫЛАЯСЬ, НАКОНЕЦ, на положения:

- a) резолюции А.773(18) об улучшении охраны человеческой жизни на море путем предотвращения и пресечения небезопасной практики, связанной с незаконным провозом через границу иностранцев на судах;
- b) резолюции А.871(20) о Руководстве по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами;
- c) резолюции А.867(20) о борьбе с опасной практикой, связанной с контрабандным провозом мигрантов морем; и
- d) циркуляра MSC/Circ.896/Rev.1 о временных мерах по борьбе с опасной практикой, связанной с контрабандным провозом мигрантов морем,

ПОДТВЕРЖДАЯ, что вопросы, не регулируемые вышеупомянутыми международными конвенциями, должны по-прежнему регламентироваться, среди прочего, нормами и принципами обычного международного права,

ОТМЕЧАЯ предпринятую Генеральным секретарем инициативу по вовлечению компетентных специализированных учреждений и программ Организации Объединенных Наций в рассмотрение затронутых в настоящей резолюции вопросов с целью согласовать общий подход для их решения эффективным и последовательным образом,

ПРИЗНАВАЯ необходимым, чтобы Организация рассмотрела вопрос о том, нужны ли новые международные меры в дополнение к тем, которые уже согласованы, для повышения безопасности на море и уменьшения опасности для жизни находящихся на судах людей, в частности при спасательных операциях,

1. ПРОСИТ Комитет по безопасности на море, Юридический комитет и Комитет по упрощению формальностей под руководством Совета в первоочередном порядке провести обзор упомянутых выше международных конвенций и любых других документов ИМО, входящих в сферу их компетенции, с целью выявить любые существующие пробелы, противоречия, двусмысленности, неясности или другие несоответствия и в свете такого обзора принять надлежащие меры, с тем чтобы:

- людям, спасенным при инцидентах, связанных с бедствием, оказывалась помощь независимо от их национальной принадлежности или статуса либо обстоятельств, при которых они были обнаружены;
- суда, которые подняли на борт людей, потерпевших бедствие на море, могли доставить спасенных людей в безопасное место; и
- со спасенными людьми, независимо от их национальной принадлежности или статуса, включая мигрантов без документов, людей, ищущих убежище, и беженцев, а также безбилетных пассажиров, обращались на судах таким образом, как предписано в соответствующих документах ИМО и согласно относящимся к этому международным соглашениям и давно установившимся гуманным морским традициям;

2. ПРОСИТ ТАКЖЕ упомянутые выше комитеты при принятии мер, предлагаемых в пункте 1 постановляющей части, принимать во внимание нормы и принципы общего международного права в отношении обязанности оказывать помощь людям, терпящим бедствие на море, и выявлять возможные потребности в кодификации и прогрессивном развитии этих норм и принципов;

3. ПРОСИТ ДАЛЕЕ упомянутые выше комитеты при принятии мер, предлагаемых в пунктах 1 и 2 постановляющей части, принимать во внимание работу, проводимую другими соответствующими

международными организациями, включая отраслевые организации, которая относится к поиску и спасанию людей, терпящих бедствие или подвергающихся опасности на море, в том числе людей, которые могут быть мигрантами без документов или безбилетными пассажирами, а также проводить консультации с этими организациями;

4. ДАЛЕЕ ПРОСИТ Генерального секретаря продолжить реализацию своей инициативы, упомянутой в десятом пункте преамбулы, и в надлежащее время информировать компетентные органы ИМО о развитии событий;

5. ПРОСИТ, НАКОНЕЦ, Генерального секретаря представить на двадцать третьей сессии Ассамблеи доклад о работе, проделанной в промежуточный период.

**Резолюция А.921(22)**  
*Принята 29 ноября 2001 года*  
*(Пункт 9 повестки дня)*

**РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ, ЗАМЕНЕННЫЕ  
ПОПРАВКАМИ 1995 ГОДА К КОНВЕНЦИИ ПДНВ 1978 ГОДА**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на поправки к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (Конвенция ПДНВ) 1978 года, а также на Кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ), одобренные Конференцией ПДНВ 1995 года,

ПРИЗНАВАЯ, что поправки 1995 года к Конвенции ПДНВ 1978 года и Кодексу ПДНВ заменили собой некоторые существующие резолюции Ассамблеи,

РАССМОТРЕВ рекомендацию, сделанную Комитетом по безопасности на море на его семьдесят второй сессии,

ОТМЕНЯЕТ резолюции А.437(XI), А.438(XI), А.482(XII), А.483(XII), А.537(13), А.624(15) и А.770(18) с 1 февраля 2002 года.\*

---

\* Резолюции:

- А.437(XI) - Противопожарная подготовка экипажей;
- А.438(XI) - Подготовка и квалификация лиц, ответственных за оказание медицинской помощи на борту судна;
- А.482(XII) - Подготовка по использованию средств автоматической радиолокационной прокладки (САРП);
- А.483(XII) - Подготовка по радиолокационному наблюдению и прокладке;
- А.537(13) - Подготовка лиц командного и рядового состава, ответственных за погрузочно-разгрузочные операции на судах, перевозящих опасные и могущие представлять опасность вещества навалом или в упаковке;
- А.624(15) - Руководство по подготовке экипажей для спуска на воду спасательных и дежурных шлюпок с судов на переднем ходу; и
- А.770(18) - Минимальные требования подготовки персонала, назначенного для оказания помощи пассажирам в аварийных ситуациях на пассажирских судах.

**Резолюция А.922(22)**

*Принята 29 ноября 2001 года*

*(Пункт 9 повестки дня)*

**КОДЕКС ПРАКТИКИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ПРЕСТУПЛЕНИЙ,  
СВЯЗАННЫХ С ПИРАТСТВОМ И ВООРУЖЕННЫМ РАЗБОЕМ  
ПРОТИВ СУДОВ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Конвенция БНА), 1988 года и Протокол 1988 года о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе,

ОТМЕЧАЯ резолюцию A/RES/55/7 "Океаны и морское право", в которой Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций на своей пятьдесят пятой сессии настоятельно призвала все государства, и в частности прибрежные государства в затрагиваемых регионах, принимать все необходимые и надлежащие меры для предупреждения актов пиратства и вооруженного разбоя на море и борьбы с ними, в том числе посредством регионального сотрудничества, и проводить расследование или сотрудничать в расследовании таких актов, где бы они ни происходили, и предавать совершающих такие акты правосудию в соответствии с международным правом,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ утверждение Комитетом по безопасности на море циркуляров MSC/Circ.622/Rev.1 и MSC/Circ.623/Rev.2, содержащих рекомендации правительствам и руководящие указания собственникам, операторам, капитанам и экипажам судов относительно предупреждения и пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя против судов,

УЧИТЫВАЯ права и обязанности государств согласно международному морскому праву, включая положения Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (ЮНКЛОС),

ПРИЗНАВАЯ С ГЛУБОКОЙ ОБЕСПОКОЕННОСТЬЮ серьезную угрозу для охраны человеческой жизни на море, безопасности на море и защиты морской среды, которую создают акты пиратства и вооруженного разбоя против судов,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что число актов пиратства и вооруженного разбоя против судов продолжает расти по всему миру,

СОЗНАВАЯ, что борьба с пиратством и вооруженным разбоем против судов часто затруднена из-за отсутствия в некоторых странах эффективного законодательства по расследованию сообщенных случаев пиратства и вооруженного разбоя против судов,

СОЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что при проведении арестов некоторые правительства не имеют законодательных рамок и надлежащего руководства по расследованию, необходимому для осуждения и наказания лиц, причастных к актам пиратства и вооруженного разбоя против судов,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ рекомендацию, сделанную на региональных семинарах и практикумах, организованных ИМО в контексте проекта 1998 года по борьбе с пиратством, согласно которой следует в первоочередном порядке разработать кодекс практики по расследованию актов пиратства и вооруженного разбоя против судов и судебному преследованию за эти акты с целью обеспечить надлежащее наказание за преступления, связанные с пиратством и вооруженным разбоем против судов,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНА в необходимости скорейшего принятия и опубликования кодекса практики,

БУДУЧИ ТАКЖЕ УБЕЖДЕНА в необходимости того, чтобы правительства сотрудничали и принимали в самом срочном порядке все необходимые меры для предупреждения и пресечения любых актов пиратства и вооруженного разбоя против судов,

РАССМОТРЕВ рекомендацию, сделанную Комитетом по безопасности на море на его семьдесят четвертой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Кодекс практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов, изложенный в приложении к настоящей резолюции;
2. ПРЕДЛАГАЕТ правительствам сотрудничать в интересах охраны человеческой жизни на море и защиты окружающей среды путем активизации своих усилий с целью пресечения и предупреждения актов пиратства и вооруженного разбоя против судов;
3. ПРЕДЛАГАЕТ ТАКЖЕ правительствам разработать соответствующие соглашения и процедуры для облегчения сотрудничества в применении действенных и эффективных мер по предупреждению актов пиратства и вооруженного разбоя против судов;
4. РЕКОМЕНДУЕТ правительствам применять положения международных документов, направленных на улучшение охраны человеческой жизни на море, а также предупреждение и пресечение актов пиратства и вооруженного разбоя против судов;
5. ПРОСИТ Генерального секретаря довести настоящую резолюцию и прилагаемый Кодекс практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов, до сведения правительств-членов, Организации Объединенных Наций и других заинтересованных международных организаций для информации и соответствующих действий;
6. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Комитет по безопасности на море и Юридический комитет держать Кодекс в поле зрения и принимать меры, которые они сочтут надлежащими;
7. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ правительства принимать меры, изложенные в Кодексе практики, для расследования всех актов пиратства и вооруженного разбоя против судов, подпадающих под их юрисдикцию, и направлять Организацию соответствующую информацию обо всех расследованиях и судебных преследованиях, касающихся этих актов;
8. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ ДАЛЕЕ все правительства, ответственные за порты, места якорных стоянок и морские районы, информировать Организацию о конкретных рекомендациях, которые они предоставили для судов по вопросу пиратства и вооруженного разбоя против судов, с тем чтобы морская отрасль распространила их среди соответствующих судов.

## Приложение

# КОДЕКС ПРАКТИКИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПИРАТСТВОМ И ВООРУЖЕННЫМ РАЗБОЕМ ПРОТИВ СУДОВ

## 1 ЦЕЛЬ НАСТОЯЩЕГО ДОКУМЕНТА

Целью настоящего документа является предоставление государствам-членам ИМО памятной записки, помогающей в расследовании преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов.

## 2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для цели настоящего Кодекса:

**2.1** *Пиратство* означает незаконные действия, как они определены в статье 101\* Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (ЮНКЛОС).

**2.2** *Вооруженный разбой против судов* означает любой незаконный акт насилия, задержания или любой грабеж либо угрозу грабежа, иной чем акт пиратства, который направлен против судна или против лиц или имущества на борту такого судна и совершен в пределах юрисдикции государства в отношении таких преступлений.

**2.3** *Лица, проводящие расследование* означает лиц, назначенных соответствующим(и) государством(ами) для вмешательства во время совершения акта пиратства или вооруженного разбоя против судна и/или после его совершения.

## 3 ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ СООБРАЖЕНИЯ

### Законодательство

**3.1** Государствам рекомендуется принять такие меры, которые могут потребоваться для установления своей юрисдикции в отношении преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов, в том числе внести поправки в свое законодательство, если это

---

\* В статье 101 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС) содержится следующее определение пиратства:

"Пиратством является любое из перечисленных ниже действий:

- a) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:
  - i) в открытом море против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту;
  - ii) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;
- b) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;
- c) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряемого в подпункте "a" или "b".

необходимо, с тем чтобы они могли задерживать и преследовать в судебном порядке лиц, совершающих такие преступления.

**3.2** Государствам рекомендуется ратифицировать, принять и осуществлять на практике Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года и Протокол 1988 года о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе.

#### **Действия прибрежных государств/государств порта**

**3.3** С целью поощрения капитанов сообщать обо всех инцидентах, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов, прибрежные государства/государства порта должны делать все возможное для обеспечения того, чтобы эти капитаны и их суда не задерживались без оснований и чтобы судно не несло дополнительных расходов, связанных с такими сообщениями.

#### **Соглашения между прибрежными государствами**

**3.4** Прибрежным государствам рекомендуется, если это уместно, заключать двусторонние или многосторонние соглашения для облегчения расследования актов пиратства и вооруженного разбоя против судов.

### **4 ПОДГОТОВКА ЛИЦ, ПРОВОДЯЩИХ РАССЛЕДОВАНИЕ**

**4.1** Подготовка лиц, проводящих расследование, должна охватывать **основные цели вмешательства/расследования:**

- .1** Во всех случаях, когда лица, находящиеся на судне, похищены или удерживаются в качестве заложников, основной целью любой правоприменительной операции или расследования должно быть их безопасное освобождение. **Их спасение должно превалировать над всеми другими соображениями.**
- .2** Арест правонарушителей.
- .3** Получение доказательств, особенно если необходимо их изучение экспертами.
- .4** Распространение информации, которая может способствовать предупреждению других преступлений.
- .5** Возвращение похищенного имущества.
- .6** Сотрудничество с органом власти, ответственным за рассмотрение конкретного инцидента.

**4.2** Лица, проводящие расследование, должны иметь подготовку и опыт в области обычных методов ведения расследования, а также, насколько это возможно, должны знать судовые условия. Знания в области морского транспорта являются очевидным преимуществом, а контакт с людьми, которые знают морские процедуры, полезен, однако крайне необходимыми являются навыки ведения расследования.

**4.3** Желательно, чтобы инструкторы, проводящие подготовку, особо подчеркивали тот факт, что преступники могут оставаться на месте преступления во время прибытия лиц, проводящих расследование.

## **5 СТРАТЕГИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ**

**5.1** Существенно важно, чтобы сотрудники служб безопасности, которым поручено расследование актов пиратства или вооруженного разбоя против судов, продемонстрировали навыки ведения расследования и компетентность, а также знания или опыт в морской области. В конечном счете преступники базируются на суше, и весьма вероятно, что именно на суше их можно легче всего обнаружить. Возможно, например, что их сообщники будут готовы предоставить информацию против них, и именно здесь они будут тратить доходы от совершенного ими преступления. Также вероятно, что преступники будут причастны к другим преступлениям, таким, как перевозка незаконных мигрантов, и полезные оперативные сведения могут быть утрачены, если лица, проводящие расследование, слишком узко подходят к делу.

**5.2** Наилучшую возможность выявить и задержать пиратов и вооруженных грабителей предлагают общепринятые методы сыска.

**5.3** Может оказаться полезным связать между собой меры по борьбе с пиратством и патрулирование, организованное для борьбы с контрабандой, или меры по предотвращению контрабанды или незаконного оборота наркотиков, тем самым сводя к минимуму дублирование усилий и обеспечивая экономию ресурсов. Если это возможно, должен быть принят межведомственный подход к расследованию.

### **Общее руководство/иное взаимодействие/сотрудничество**

**5.4** Важно установить лицо и/или организацию, ответственных за расследование. Замешательство или промедление на ранних стадиях в лучшем случае приведет к тому, что расследование начнется с опозданием, а доказательства будут утрачены. В худшем случае может возрасти опасность для членов экипажа, удерживаемых преступниками в качестве пленников, что, возможно, приведет к гибели или телесным повреждениям, которых можно было бы избежать.

**5.5** Необходимо учитывать различные национальные интересы, которые могут быть затронуты в каждом случае, включая: государство флага судна; страну, в чьих территориальных водах имело место нападение; страну предполагаемого происхождения преступников; страну, гражданами которой являются лица, находящиеся на судне; страну собственника груза; и страну, в которой совершено преступление. В случаях пиратства и вооруженного разбоя против судов, имевших место за пределами территориальных вод, государство флага судна должно принять на себя руководство расследованием, а в иных случаях вооруженного разбоя такое руководство должно принять на себя государство, в чьих территориальных водах имело место нападение. Во всех случаях необходимо признавать, что другие государства будут иметь законные интересы, и поэтому взаимодействие и сотрудничество между ними крайне необходимы для успешного расследования.

**5.6** На ранней стадии, если это уместно, важно привлечь соответствующие организации (например, Интерпол, МТП/Международное морское бюро), учитывая возможную причастность транснациональной организованной преступности.

**5.7** Если в ходе расследования возникает необходимость замены лиц, проводящих расследование, должен проводиться полный инструктаж.

## **6 ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО СООБЩЕНИЯ**

Получив информацию или сообщение о том, что судно подверглось нападению или совершено серьезное преступление, а также что судно доступно, лица, проводящие расследование, должны незамедлительно прибыть на это судно. В обязанности лиц, первыми прибывших на место преступления, будет входить следующее:



### *Сохранение жизни людей*

- .1 Необходимо обеспечить медицинский уход за всеми лицами, получившими телесные повреждения.

### *Предотвращение побега преступников*

- .2 Необходимо проявлять бдительность ввиду того, что в некоторых обстоятельствах преступники все еще могут находиться поблизости.

### *Предупреждение других судов*

- .3 Если это практически возможно, предупреждения должны передаваться другим судам, которые, находясь в непосредственной близости, могут подвергнуться нападению.

### *Охрана мест преступления*

- .4 Сбор судебных материалов на месте преступления может обеспечить получение доказательств для опознания преступников. В равной степени толкование того, что произошло на месте преступления, поможет лицам, проводящим расследование, а также обусловит результаты расследования. Поэтому крайне важно, чтобы места преступления охранялись до прибытия надлежащим образом квалифицированного персонала с целью их осмотра. Капитан, экипаж и собственник вовлеченного судна должны полностью это понимать.
- .5 Наибольшая опасность загрязнения места преступления создается на начальных фазах реагирования правоохранительных органов и аварийных служб. Персонал, координирующий реагирование правоохранительных органов, должен сознавать опасность загрязнения и дать соответствующие рекомендации лицам, посещающим места преступления, а также другим должностным лицам правоохранительных органов и морскому персоналу.
- .6 Необходимо обеспечить, чтобы органы власти в стране, которая руководит проведением расследования любого преступления, были информированы о подробностях инцидента и имели возможность проводить его расследование. Любое доказательство, подробности предпринятых действий и т.д. должны передаваться государству, которое руководит проведением расследования.

### *Получение доказательств*

- .7 Тщательный опрос на месте преступления может обеспечить получение сведений, которые, при быстрой их передаче всем надлежащим властям, могут привести к выявлению или аресту преступников, например описание правонарушителей, описание судна и направление, в котором следовало судно, когда его видели в последний раз.
- .8 Должностные лица правоохранительных органов, первыми прибывшие на место преступления, должны сознавать важность своей роли в скорейшем сборе и передаче соответствующих доказательств, даже если преступники скрылись. Ошибки или упущения на начальной стадии могут иметь серьезные последствия для дальнейшего расследования.
- .9 Лица, проводящие расследование, должны помнить о важности того, чтобы во время расследования было возвращено имущество, поскольку оно может служить доказательством в случае какого-либо судебного преследования.

### Пропорциональность

Ход расследования будет в большой степени зависеть от обстоятельств преступления. В этом отношении учреждение, проводящее расследование, пожелает принять во внимание "серьезность" инцидента – от кражи имущества до гибели людей. Следовательно, предпринимаемые действия должны быть соразмерны совершенному преступлению и совместимы с законами, которые были нарушены. Общим для всех расследований актов пиратства и вооруженного разбоя, однако, должно быть следующее:

#### *Установление и регистрация всех относящихся к делу фактов*

- .1 Все относящиеся к делу факты должны систематически регистрироваться. Большинство правоохранительных органов используют многоцелевые формуляры для передачи сообщений о преступлениях, однако должностные лица, расследующие преступления на море, должны обеспечить включение дополнительной информации, которая впоследствии может оказаться существенно важной для судебного разбирательства в этих случаях, например метеоусловия, состояние моря, местоположение, направление движения и скорость судна, подробное описание судна и т.д.
- .2 Фотографии и видеозаписи судна, а также сделанные на судне помогут лицам, проводящим расследование, и свидетелям впоследствии объяснить, что произошло.
- .3 Лица, проводящие расследование, должны учитывать тот факт, что законы, регулирующие преступления, совершенные на море, в некоторых обстоятельствах допускают возможность проводить судебное разбирательство в странах, иных чем те, в которых могут базироваться лица, проводящие расследование. Поэтому расследования должны быть достаточно всеобъемлющими и подробными, с тем чтобы можно было объяснить происшедшее в суде, ином чем суд в том месте, где базируются лица, проводящие расследование, возможно, через нескольких лет после совершения преступления. Метод, используемый лицами, проводящими расследование, должен быть описан в протоколе расследования.

#### *Регистрация показаний отдельных свидетелей*

- .4 Показания свидетелей должны регистрироваться официально, так чтобы их можно было использовать в последующем судебном разбирательстве. Показания свидетелей будут составлять основу любого судебного преследования, и неподготовленный персонал не должен использоваться для этой важной задачи.
- .5 Показания свидетелей должны регистрироваться как можно скорее, поскольку память притупляется, и на показания могут повлиять контакты с другими свидетелями и сообщения средств массовой информации.
- .6 Если свидетели и лица, проводящие расследование, говорят на разных языках, как часто бывает в случаях пиратства, показания свидетелей должны регистрироваться на их родном языке с помощью имеющих надлежащую квалификацию переводчиков, если это может быть сделано в разумных пределах времени. Лица, проводящие расследование, должны осознавать, что подписанные свидетелем или фактически подозреваемым показания, которые составлены на языке, не являющемся родным для этого лица, могут не иметь доказательственной силы в судебном разбирательстве. Поэтому важно устанавливать правовые требования относительно действительности доказательств в каждом случае.

- .7 Как показывает опыт, свидетели актов пиратства, и в частности свидетели, подвергавшиеся насилию, могут испытывать глубокое потрясение. Их переживания будут значительно усугублены, если они находились в плену в течение продолжительного времени и/или испытывали страх смерти, и ситуация будет еще более обостряться, если они находятся вдали от дома. Лица, проводящие расследование, должны учитывать эти факторы и относиться к свидетелям с сочувствием и терпением, если они хотят выявить все относящиеся к делу факты.
- .8 Свидетелей необходимо опрашивать по отдельности, если это может быть сделано в разумных пределах времени, для сохранения целостности отдельных показаний об инциденте.
- .9 Лица, проводящие расследование, должны сосредоточить внимание на получении конкретных описаний отдельных лиц, причастных к акту пиратства, особо отмечая любые отличительные характеристики "главаря".
- .10 Если к инциденту причастны несколько преступников, лица, проводящие расследование, должны стремиться получить от свидетелей конкретную информацию о действиях каждого отдельного преступника, а не удовлетворяться общими заявлениями о действиях "похитителей" или "пиратов" на судне.

#### *Тщательный судебный осмотр места преступления*

- .11 Тщательный судебный осмотр места преступления, особенно в серьезных случаях, включая убийства, предоставляет лицам, проводящим расследование, наилучшую возможность установить важнейшую информацию и доказательства, которые в конечном итоге могут привести к раскрытию преступления.
- .12 Лица, проводящие расследование, должны обеспечить охрану конкретных объектов или мест на судне, где преступники могли оставить отпечатки пальцев или другие важные скрытые следы преступления.
- .13 Лицам, проводящим расследование, настоятельно рекомендуется в полной мере использовать услуги различных специальных служб, имеющих в их распоряжении.
- .14 Лица, проводящие расследование, должны учитывать, что нет необходимости задерживать суда или препятствовать работе на судне дольше, чем это абсолютно необходимо для проведения судебного осмотра.

#### *Изучение оперативных баз данных*

- .15 Преступления не должны рассматриваться обособленно.
- .16 Может оказаться, что преступники совершили подобные преступления, которые еще не раскрыты; но когда доказательства всех этих случаев собраны и рассмотрены, может появиться возможность выявления преступников. Для установления серии преступлений должны изучаться соответствующие базы данных, включая те, которые находятся в распоряжении Международного морского бюро в Куала-Лумпуре, Малайзия. Однако использование частных баз данных должно быть совместимо с законодательством, регулирующим расследование. Следует рассмотреть вопрос об установлении связи с Интерполом, учитывая, что эта организация может иметь какую-либо информацию о преступниках.

- .17 Равным образом, преступники могут иметь судимости, сведения о которых могут связать их с расследуемыми преступлениями.

*Распространение информации и оперативных сведений среди надлежащих учреждений*

- .18 Важным результатом эффективного расследования, даже если оно не приводит к аресту преступников, должна быть разработка оперативных сведений, и должны иметься системы для обеспечения рассылки потенциально полезной информации всем заинтересованным сторонам. Среди них могут быть правоохранительные учреждения, морские власти, береговая охрана, капитаны портов и другие организации и лица, которым она может потребоваться и которые могут на ее основании принимать меры в соответствии со своими национальными правилами.

**Резолюция А.923(22)**  
*Принята 29 ноября 2001 года*  
*(Пункт 9 повестки дня)*

**МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ РЕГИСТРАЦИИ "СУДОВ-ПРИЗРАКОВ"**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на рекомендацию в пункте 2.1 приложения к резолюции А.847(20) о Руководстве по оказанию помощи государствам флага в осуществлении документов ИМО, и в частности на важность обеспечения правовой основы для общих требований к регистрации,

ОТМЕЧАЯ обязанности государства флага согласно международному морскому праву, включая положения статьи 94 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (ЮНКЛОС),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ непрекращающийся рост числа актов пиратства и вооруженного разбоя против судов, сообщенных Комитету по безопасности на море,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ продолжающиеся в рамках Комитета по безопасности на море обсуждения соответствующих мер по передаче сообщений о таких инцидентах и их расследованию, а также по искоренению угрозы пиратства и вооруженного разбоя против судов,

БУДУЧИ ГЛУБОКО ОБЕСПОКОЕНА тем, что некоторые суда зарегистрированы на основе ложной или неточной информации ("суда-призраки"),

ПРИЗНАВАЯ нежелательность регистрации "судов-призраков" государством флага, даже если такая регистрация случайна,

УЧИТЫВАЯ необходимость проявления бдительности в рамках всего международного морского сообщества, и в частности во вспомогательных финансовом секторе и секторе материально-технического обеспечения,

РАССМОТРЕВ рекомендацию Комитета по безопасности на море, сделанную на его семьдесят четвертой сессии,

1. ПРЕДЛАГАЕТ правительствам пересмотреть свои процедуры регистрации судов с целью обеспечить принятие надлежащих мер предосторожности для предотвращения регистрации "судов-призраков";

2. ПРЕДЛАГАЕТ ТАКЖЕ правительствам максимально использовать все имеющиеся у них средства для получения доказательств того, что судно, ранее зарегистрированное под флагом другого государства, исключено из реестра этого государства или что от реестра этого государства получено согласие на передачу данного судна. Регистрация судна, которое ранее не было зарегистрировано, не

должна осуществляться до получения достаточных доказательств того, что оно не было зарегистрировано. До регистрации любого судна правительства должны проверять его принадлежность, включая, в зависимости от обстоятельств, опознавательный номер ИМО и другие сведения о судне, с тем чтобы судно не плавало под флагами двух или более государств одновременно;

3. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ правительства представлять, по просьбе, доказательства состояния регистрации судна государству, запрашивающему такую документацию, до регистрации судна. Правительства, принимающие ранее зарегистрированные суда, должны информировать, по просьбе, предыдущее государство флага о завершении процесса регистрации;

4. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ ТАКЖЕ правительства проявлять особое внимание при принятии документов для целей регистрации, особенно доказательства права собственности, и принимать только оригиналы бумажных документов либо документы, представленные с помощью электронных средств, подлинность которых удостоверена;

5. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ ДАЛЕЕ правительства принять меры по поощрению повышенной бдительности со стороны лиц, участвующих в портовых операциях, освидетельствовании судов, фрахтовании, брокерских операциях, страховании и другой деятельности, в ходе которой они могут вступить в контакт с судном, которое могло быть ненадлежащим образом зарегистрировано или причастно к акту пиратства или вооруженного разбоя;

6. ПРОСИТ Комитет по безопасности на море держать настоящую резолюцию в поле зрения и предпринять необходимые действия;

7. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря довести настоящую резолюцию до сведения Генерального секретаря Организации Объединенных Наций для информации и соответствующих действий.

**Резолюция А.924(22)**  
*Принята 20 ноября 2001 года*  
*(Пункт 8 повестки дня)*

**ОБЗОР МЕР И ПРОЦЕДУР ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ  
АКТОВ, УГРОЖАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТИ ПассаЖИРОВ И ЭКИПАЖЕЙ,  
А ТАКЖЕ СУДОВ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статьи 1 и 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающиеся целей Организации и функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море, а также на общую цель Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ резолюцию 56/1 Генеральной Ассамблеи и резолюцию 1368 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, принятые 12 сентября 2001 года, в которых осуждаются террористические нападения на Соединенные Штаты Америки 11 сентября 2001 года, а также резолюцию 1373 Совета Безопасности, призывающую международное сообщество удвоить усилия для предотвращения и пресечения террористических актов, в том числе путем полного осуществления конвенций, касающихся борьбы с терроризмом,

ВЫРАЖАЯ большую обеспокоенность безопасностью пассажиров и экипажей на борту судов, включая малые суда, независимо от того, на якоре эти суда или на ходу, в контексте инцидентов, связанных с терроризмом и другими незаконными актами против судов, и вытекающих из этого опасностей для людей на берегу или населения в портовых районах, а также для портов, прибрежных терминалов и морской среды,

ССЫЛАЯСЬ на резолюцию А.584(14) о мерах по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, а также их пассажиров и экипажей,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на циркуляр MSC/Circ.443 о мерах по предотвращению незаконных актов против пассажиров и экипажей на борту судов, утвержденный Комитетом по безопасности на море на его пятьдесят третьей сессии, во исполнение просьб Ассамблеи, содержащихся в вышеупомянутой резолюции А.584(14),

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на циркуляр MSC/Circ.754 о безопасности пассажирских паромов, утвержденный Комитетом по безопасности на море на его шестьдесят шестой сессии,

ДАЛЕЕ ССЫЛАЯСЬ на положения Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Рим, 1988 год), а также Протокола к ней о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе,

ССЫЛАЯСЬ, НАКОНЕЦ, на резолюцию 55/7 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, настоятельно призывающую государства стать участниками Конвенции о борьбе с незаконными

актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года, и Протокола к ней, а также обеспечить их эффективное осуществление,

ПРИЗНАВАЯ необходимость в том, чтобы Организация провела обзор с намерением пересмотреть существующие международные юридические и технические меры, а также рассмотреть новые соответствующие меры по предотвращению и пресечению терроризма против судов и по усилению безопасности на судах и на берегу с целью уменьшить опасность для пассажиров, экипажей и портового персонала на борту судов и в портовых районах, а также для судов и их грузов,

1. ПРОСИТ Комитет по безопасности на море, Юридический комитет и Комитет по упрощению формальностей под руководством Совета в первоочередном порядке провести обзор с целью установить, имеется ли необходимость в приведении документов, упомянутых в пунктах преамбулы, и любого другого соответствующего документа ИМО, входящего в сферу их компетенции, в соответствии с требованиями современности и/или в принятии других мер безопасности, и в свете такого обзора безотлагательно принять надлежащие меры;

2. ПРОСИТ ТАКЖЕ вышеупомянутые комитеты, при принятии мер, предлагаемых в пункте 1 постановляющей части, учесть работу других международных организаций, компетентных в разработке стандартов, относящихся к безопасности на сухопутном, воздушном и морском транспорте, а также отраслевых организаций;

3. ПРИЗЫВАЕТ правительства, которые не приняли Римскую конвенцию и Протокол 1988 года, рассмотреть вопрос о принятии их при ближайшей возможности;

4. РЕКОМЕНДУЕТ правительствам, до получения результатов работы, порученной комитетам, упомянутым в пункте 1, выше, ввести и решительно осуществлять надлежащие меры безопасности вокруг портовых районов и терминалов, включая прибрежные терминалы, и в их пределах;

5. ПРОСИТ Генерального секретаря принять в рамках Объединенной программы технического сотрудничества надлежащие меры для оказания помощи правительствам в оценке, установлении или расширении, в зависимости от случая, соответствующих инфраструктуры и мер с целью усилить безопасность в портах для предотвращения и пресечения террористических актов, направленных против портов и портового персонала, а также судов в портовых районах, пассажиров и экипажей;

6. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря представить на двадцать третью сессию Ассамблеи доклад о прогрессе, достигнутом в промежуточный период.



**Резолюция А.926(22)**

*Принята 29 ноября 2001 года*

*(Пункт 11 повестки дня)*

**НАЛИЧИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БУНКЕРНОГО ЖИДКОГО ТОПЛИВА  
С НИЗКИМ СОДЕРЖАНИЕМ СЕРЫ В РАЙОНАХ КОНТРОЛЯ  
ВЫБРОСОВ SO<sub>x</sub>, НАЗНАЧЕННЫХ В СООТВЕТСТВИИ  
С ПРАВИЛОМ 14 З) ПРИЛОЖЕНИЯ VI К МАРИПОЛ 73/78**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море, предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним, а также других вопросов, касающихся воздействия судоходства на морскую среду,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на тот факт, что в соответствии со статьей 212 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (ЮНКЛОС) резолюцией А.719(17) она предложила КЗМС разработать юридически обязательные меры для уменьшения загрязнения воздушной среды с судов посредством подготовки нового приложения к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78),

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на тот факт, что 26 сентября 1997 года Стороны МАРПОЛ 73/78 приняли новое Приложение к Конвенции с целью уменьшить долю загрязнения воздушной среды от морского транспорта,

ПРИЗНАВАЯ, что для обеспечения эффективности этих мер по уменьшению загрязнения воздушной среды с судов в районах контроля выбросов SO<sub>x</sub> содержание серы в используемом бункерном топливе должно быть низким, как предписано в правиле 14 4) а) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, а не максимальным, допускаемым правилом 14 1) Приложения VI к МАРПОЛ 73/78,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что для облегчения соблюдения этих требований жидкое топливо с низким содержанием серы должно иметься в наличии в достаточных количествах,

ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ стремление внести вклад в уменьшение загрязнения воздушной среды с судов всеми возможными средствами,

РАССМОТРЕВ рекомендацию, сделанную Комитетом по защите морской среды на его сорок четвертой сессии,

ПРЕДЛАГАЕТ правительствам, и особенно правительствам стран, расположенных в географических регионах, в которых назначены районы контроля выбросов SO<sub>x</sub>:

- a) обеспечить в пределах своей юрисдикции наличие бункерного жидкого топлива с низким содержанием серы; и
- b) призвать нефтяную промышленность и отрасль судоходства содействовать наличию и использованию бункерного жидкого топлива с низким содержанием серы.

**Резолюция А.928(22)**

*Принята 29 ноября 2001 года*

*(Пункт 11 повестки дня)*

**СКОРЕЙШЕЕ И ЭФФЕКТИВНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ  
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О КОНТРОЛЕ ЗА ВРЕДНЫМИ  
ПРОТИВООБРАСТАЮЩИМИ СИСТЕМАМИ НА СУДАХ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним, а также других вопросов, касающихся воздействия судоходства на морскую среду,

ОТМЕЧАЯ, что 5 октября 2001 года Международная конференция по контролю за вредными противообрастающими системами для судов приняла Международную конвенцию о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года (далее именуемую "Конвенция"),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что вышеупомянутая Конференция приняла резолюцию 1, содержащую просьбу к государствам-членам Организации в срочном порядке сделать все возможное для выражения согласия быть связанными Конвенцией, соблюдая дату начала применения – 1 января 2003 года, упомянутую в Приложении 1 к Конвенции,

НАПОМИНАЯ, что в преамбуле Конвенции упоминается принцип принятия мер предосторожности, изложенный в Принципе 15 Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию,

УЧИТЫВАЯ важность распространения информации относительно принятых правительствами мер, как предусмотрено в статье 9 Конвенции,

1. **НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ** правительства как можно скорее, в соответствии с положениями пункта 1 b) статьи 9 Конвенции, предоставить любую имеющуюся информацию, касающуюся любых противообрастающих систем, которые они одобрили, ограничили к применению или запретили согласно национальному законодательству; и

2. **ПРОСИТ** Генерального секретаря предоставлять с помощью любых соответствующих средств любую направленную Организации информацию, когда она будет получена, как предусмотрено в пункте 2 статьи 9 Конвенции.

**Резолюция А.929(22)**  
*Принята 29 ноября 2001 года*  
*(Пункт 11 повестки дня)*

**ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ ПРИЛОЖЕНИЯ VI К МАРПОЛ 73/78**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним, а также других вопросов, касающихся воздействия судоходства на морскую среду,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на тот факт, что Конференция Сторон Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемая "Конференция"), 26 сентября 1997 года приняла Протокол 1997 года (далее именуемый "Протокол 1997 года") об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, посредством которого к МАРПОЛ 73/78 было добавлено Приложение VI о Правилах предотвращения загрязнения воздушной среды с судов,

ОТМЕЧАЯ, что резолюцией 1 об обзоре Протокола 1997 года Конференция настоятельно призвала государства-члены Организации принять необходимые меры для выражения согласия на обязательность для них Протокола 1997 года не позднее 31 декабря 2002 года,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что Конференция предложила Комитету по защите морской среды, в случае если условия, необходимые для вступления Протокола 1997 года в силу, не будут выполнены к 31 декабря 2002 года, на его первом заседании после этой даты приступить в первоочередном порядке к обзору для выявления препятствий к вступлению Протокола 1997 года в силу и любых необходимых мер по устранению этих препятствий,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что Протокол 1997 года вступает в силу через двенадцать месяцев после даты, на которую не менее пятнадцати государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота, станут Сторонами Протокола 1997 года и что по состоянию на 29 ноября 2001 года только четыре государства, представляющие приблизительно 14,28 процента валовой вместимости судов мирового торгового флота, ратифицировали Протокол 1997 года,

ПРИЗНАВАЯ, что отрасль судоходства готова к осуществлению требований Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, в частности тех, которые содержатся в Техническом кодексе по НОх, а также тех, которые касаются контроля за использованием озоноразрушающих веществ, сжигания и контроля за содержанием серы в жидком топливе,

ПРИЗНАВАЯ ДАЛЕЕ крайнюю необходимость осуществления международных требований, касающихся предотвращения загрязнения воздушной среды с судов, во всемирном масштабе согласно Приложению VI к МАРПОЛ 73/78,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНА, что содействие техническому сотрудничеству ускорит принятие и осуществление государствами Протокола 1997 года,

1. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ правительства рассмотреть вопрос о принятии Протокола 1997 года при ближайшей возможности;
2. ПРЕДЛАГАЕТ правительствам, в сотрудничестве с ИМО, содействовать поддержке государств, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи для разработки национального законодательства, позволяющего ввести в действие Протокол 1997 года, и введения других мер по его эффективному осуществлению, а также оказывать такую поддержку непосредственно или через ИМО;
3. ПРОСИТ Комитет по защите морской среды на его первом заседании в 2003 году рассмотреть ситуацию, касающуюся вступления в силу Протокола 1997 года в свете резолюции 1 Конференции, если он сочтет это необходимым в зависимости от хода ратификации;
4. ПРОСИТ ТАКЖЕ Комитет по защите морской среды рассмотреть необходимые меры по устранению любых препятствий;
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря принять любые дополнительные меры, которые могут потребоваться, с тем чтобы помочь государствам-членам стать Сторонами Протокола 1997 года и осуществлять его требования.

**Резолюция А.930(22)**

*Принята 29 ноября 2001 года*

*(Пункт 10 повестки дня)*

**РУКОВОДСТВО ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
В СЛУЧАЕ ОСТАВЛЕНИЯ МОРЯКОВ БЕЗ ПОМОЩИ**

АССАМБЛЕЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ И АДМИНИСТРАТИВНЫЙ СОВЕТ МЕЖДУНАРОДНОГО БЮРО ТРУДА,

ОТМЕЧАЯ важность, придаваемую в плане действий Международной морской организации (ИМО) человеческому фактору, играющему центральную роль в деле поощрения качественного судоходства, а также главный мандат Международной организации труда (МОТ), заключающийся в том, чтобы поощрять достойные условия труда,

ССЫЛАЯСЬ на Декларацию МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда и вытекающие из нее последующие мероприятия, а также соответствующие международные трудовые нормы, применимые к занятости в судоходстве,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на общепринятые принципы международных прав человека, применимые ко всем трудящимся,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью 94 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, которая требует, чтобы государство флага эффективно осуществляло в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом,

УЧИТЫВАЯ положения статьи 5 Венской конвенции о консульских сношениях 1963 года, в частности обеспечение и оказание государством консульской защиты и помощи своим гражданам, а также своим судам и их экипажам,

УЧИТЫВАЯ ДАЛЕЕ Международную конвенцию о морских залогах и ипотеках 1993 года, а также Международную конвенцию об аресте судов 1999 года,

ОТМЕЧАЯ соответствующие международные трудовые нормы, применимые к занятости в судоходстве, в частности Конвенцию (пересмотренную) МОТ о репатриации моряков 1987 года (№ 166),

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ Резолюцию, касающуюся защиты заработной платы и оказавшихся без средств моряков, принятую Административным советом Международного бюро труда на его 252-й сессии (март 1992 года),

ПРИЗНАВАЯ, что оставление моряков без помощи представляет собой серьезную проблему, затрагивающую человеческий и социальный аспекты,

УЧИТЫВАЯ ТАКЖЕ, что ввиду глобального характера отрасли судоходства моряки нуждаются в особой защите,

БУДУЧИ ОБЕСПОКОЕНЫ тем, что если судовладельцы не имеют эффективного финансового обеспечения, моряки могут не получить причитающегося им вознаграждения или не смогут быть быстро репатрированы в случаях оставления их без помощи,

ОТМЕЧАЯ, что Руководство представляет собой ценный вклад в достижение целей, заключающихся в прекращении эксплуатации судов, не отвечающих установленным стандартам, и усилении социальной защиты моряков,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что настоящая резолюция не призывает к принятию дополнительных механизмов, если национальное законодательство уже отвечает положениям Руководства или превосходит их,

ПОДТВЕРЖДАЯ, что обеспечение репатриации и содержания моряков в случае оставления их без помощи, а также выплата вознаграждения должны являться частью предусмотренных договором и/или установленных законом прав моряков и не затрагиваются тем, что судовладелец не выполняет своих обязательств или не способен их выполнять,

ПРИЗНАВАЯ ДАЛЕЕ, что в случаях, когда судовладелец не выполняет своих обязательств, можно обратиться с просьбой о вмешательстве к государству флага и, в некоторых случаях, государству, гражданином которого является моряк, или государству порта,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНЫ, что принятие руководства является надлежащей временной мерой, гарантирующей предоставление финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи,

1 ПРИНИМАЮТ Руководство по предоставлению финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи, изложенное в приложении к настоящей резолюции;

2 ПРОСЯТ правительства-члены довести настоящую резолюцию и Руководство до сведения судовладельцев и моряков, а также их соответствующих организаций;

3 НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЮТ правительства-члены при выполнении своих обязательств в качестве государств флага:

- .1 обеспечить, чтобы судовладельцы соблюдали Руководство;
- .2 обеспечить, чтобы моряки, работающие по найму в любом качестве на судах, плавающих под их флагом, в случае оставления без помощи были защищены системой финансового обеспечения;
- .3 предусмотреть, на случай непредвиденных обстоятельств, меры с целью обеспечить содержание и репатриацию моряков, работающих или выполняющих какие-либо обязанности на судах, плавающих под их флагом, в случае оставления их без помощи;

4 НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЮТ ТАКЖЕ правительства-члены, в случаях, когда моряки были оставлены без помощи в пределах их юрисдикции, информировать об этом государство флага судна и государства, гражданами которых являются моряки, а также сотрудничать и оказывать друг другу помощь в быстром разрешении проблемы;

5 ПРЕДЛАГАЮТ правительствам-членам признать, что согласно соответствующим международным трудовым нормам, если судовладелец не выполнил свои международные обязательства, а система финансового обеспечения или государство флага не обеспечивают репатриацию оставленных без помощи моряков, государство порта или государства, гражданами

которых являются моряки, могут взять на себя репатриацию, сохраняя за собой право на возмещение расходов;

6 РЕКОМЕНДУЮТ правительствам-членам:

- .1 обратить внимание своих иммиграционных властей на преимущества, которые дает оставленным без помощи морякам участие в системе финансового обеспечения;
- .2 учесть, что отсутствие системы финансового обеспечения не должно наносить ущерба иммиграционному статусу оставленных без помощи моряков;

7 ПРИЗЫВАЮТ правительства-члены, без ущерба для уведомлений, требуемых согласно применимым международным документам, сообщить Генеральному секретарю ИМО или Генеральному директору МОТ, с целью широкого распространения информации, сведения о национальных координационных центрах, ответственных за решение дел, связанных с оставлением моряков без помощи и другими вопросами, охватываемыми Руководством;

8 ПРЕДЛАГАЮТ правительствам-членам и неправительственным организациям, имеющим консультативный статус или статус наблюдателей в ИМО или МОТ, соответственно, регистрировать случаи оставления моряков без помощи и представлять данные в ИМО или МОТ по их просьбе;

9 ПРОСЯТ Ассамблею ИМО и Административный совет МОТ держать проблему оставления моряков без помощи в поле зрения и периодически оценивать масштаб проблемы;

10 ПРЕДЛАГАЮТ Ассамблее ИМО и Административному совету МОТ рассмотреть другие надлежащие меры по долгосрочному устойчивому решению проблем, рассматриваемых в настоящем Руководстве;

11 ПРОСЯТ Ассамблею ИМО и Административный совет МОТ держать Руководство в поле зрения и вносить в него поправки по мере необходимости; и

12 ПРЕДЛАГАЮТ правительствам-членам принять к сведению, что настоящее Руководство начнет действовать с 1 января 2002 года.

## Приложение

# РУКОВОДСТВО ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В СЛУЧАЕ ОСТАВЛЕНИЯ МОРЯКОВ БЕЗ ПОМОЩИ

## 1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 Руководство преследует цель помочь государствам, при установлении их национальных требований, в определении наиболее важных вопросов, относящихся к финансовому обеспечению в случае оставления моряков без помощи.

1.2 В Руководстве рекомендуются меры, которые должны принять судовладельцы для того, чтобы гарантировать морякам предоставление системы надлежащего финансового обеспечения в случае оставления их без помощи. В Руководстве изложены основные особенности и сфера охвата системы финансового обеспечения, а также содержатся рекомендации относительно выдачи свидетельств, подтверждающих наличие системы финансового обеспечения.

1.3 Руководство применяется также к рыболовным судам, совершающим международные рейсы.

## 2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 Если специально не предусмотрено иное, для целей настоящего Руководства:

- .1 *Судовладелец* означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, такое, как управляющий, агент или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые, при этом, согласились принять на себя все сопутствующие обязанности и ответственность\*;
- .2 *моряк* означает любое лицо, которое работает по найму в любом качестве на борту морского судна; и
- .3 *оставление без помощи* означает ситуацию, которая характеризуется разрывом связей между судовладельцем и моряком. Оставление без помощи имеет место, когда судовладелец не выполняет определенные основополагающие обязательства перед моряком, относящиеся к своевременной репатриации и выплате неуплаченного вознаграждения, а также предоставлению предметов первой необходимости, среди прочего, надлежащего питания, жилья и медицинского обслуживания. Оставление без помощи будет иметь место, когда капитан судна останется без каких-либо финансовых средств для эксплуатации судна.

## 3 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

3.1 Судовладельцы настоятельно призываются соблюдать настоящее Руководство в отношении всех морских судов.

3.2 Настоящее Руководство не применяется к военным кораблям, военно-вспомогательным или другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы, если это государство не решит иначе.

\* Статья 1 с) Конвенции о найме и трудоустройстве моряков 1996 года (№ 179) и правило IX/1.2 Конвенции СОЛАС 1974 года с поправками.



## **4 ОБЯЗАННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

4.1 Судовладельцы должны установить систему финансового обеспечения, которая соответствует настоящему Руководству.

4.2 Судовладельцы должны вывешивать на судах сведения о том, как можно связаться с лицами или организациями, ответственными за рассмотрение требований, охватываемых настоящим Руководством.

## **5 СФЕРА СИСТЕМ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

5.1 Система финансового обеспечения должна охватывать:

- .1 расходы по репатриации моряка, которые должны производиться бесплатно для моряка;
- .2 содержание моряка с момента оставления без помощи до момента прибытия к месту репатриации;
- .3 выплату моряку всего неуплаченного вознаграждения и сумм, причитающихся по договору; и
- .4 оплату моряку других расходов, понесенных в период оставления без помощи в связи с таким оставлением без помощи.

5.2 В случае, когда судовладелец не выполняет своих обязанностей, система финансового обеспечения должна предусматривать репатриацию моряка с помощью соответствующих и быстрых средств, обычно воздушным транспортом, включая предоставление питания и жилья моряку с момента схода с судна до момента прибытия к месту репатриации, медицинское обслуживание, проезд и провоз личных вещей, а также любые другие разумные расходы.

5.3 Содержание моряков, когда они оставлены без помощи, должно включать: надлежащее питание, одежду, жилье, медицинское обслуживание и другие предметы первой необходимости.

5.4 Выплата морякам всего неуплаченного вознаграждения должна включать накопленную заработную плату и другие суммы, предусмотренные в трудовом договоре и/или национальном законодательстве.

5.5 В случае, когда в период оставления без помощи моряк несет какие-либо другие разумные расходы, он должен иметь право на возмещение таких расходов из системы финансового обеспечения.

## **6 ФОРМА СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

6.1 Система финансового обеспечения может быть в форме, среди прочего, систем социального обеспечения, страхования, национального фонда или других видов финансового обеспечения.

6.2 В дополнение к положениям пункта 5.1 система финансового обеспечения должна предусматривать следующее:

- .1 право непосредственного доступа моряка к системе финансового обеспечения;
- .2 достаточное покрытие в отношении элементов оставления без помощи, содержащихся в настоящем Руководстве; и

- .3 применимость системы финансового обеспечения ко всем морякам независимо от их гражданства.

## 7 СВИДЕТЕЛЬСТВА

7.1 Судовладельцы должны обеспечить, чтобы на их морских судах, совершающих международные рейсы, имелось свидетельство, подтверждающее наличие системы финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи. Оно должно быть вывешено на видном месте в жилых помещениях моряков.

7.2 Если требуется более чем одно свидетельство, для того чтобы охватить всех моряков на судне, должны быть вывешены все такие свидетельства.

7.3 Как минимум, свидетельство должно включать:

- .1 название судна;
- .2 порт регистрации судна;
- .3 позывной сигнал судна;
- .4 номер судна, присвоенный ИМО;
- .5 наименование лица, предоставляющего финансовое обеспечение;
- .6 местонахождение предприятия лица, предоставляющего финансовое обеспечение;
- .7 наименование судовладельца;
- .8 срок действия финансового обеспечения; и
- .9 подтверждение того, что финансовое обеспечение отвечает рекомендованным стандартам, изложенным в настоящем Руководстве.

7.4 Копия свидетельства должна предоставляться по требованию иммиграционным властям с целью информирования их о том, что моряки защищены системой финансового обеспечения, охватывающей их содержание, репатриацию и выплату неуплаченного вознаграждения.

**Резолюция А.931(22)**

*Принята 29 ноября 2001 года*

*(Пункт 10 повестки дня)*

**РУКОВОДСТВО ПО ОБЯЗАННОСТЯМ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ,  
КАСАЮЩИМСЯ ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРА ТРЕБОВАНИЙ  
В ОТНОШЕНИИ ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ ИЛИ СМЕРТИ МОРЯКОВ**

АССАМБЛЕЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ И АДМИНИСТРАТИВНЫЙ СОВЕТ  
МЕЖДУНАРОДНОГО БЮРО ТРУДА,

ОТМЕЧАЯ важность, придаваемую в плане действий Международной морской организации (ИМО) человеческому фактору, играющему центральную роль в деле поощрения качественного судоходства, а также главный мандат Международной организации труда (МОТ), заключающийся в том, чтобы поощрять достойные условия труда,

ССЫЛАЯСЬ на Декларацию МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда и вытекающие из нее последующие мероприятия, а также соответствующие международные трудовые нормы, применимые к занятости в судоходстве,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на общепринятые принципы международных прав человека, применимые ко всем трудящимся,

ОТМЕЧАЯ Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками, Международную конвенцию о морских залогах и ипотеках 1993 года, а также Международную конвенцию об аресте судов 1999 года,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что в значительном числе случаев существуют серьезные проблемы, касающиеся рассмотрения требований моряков в отношении телесных повреждений или смерти, которые затрагивают человеческий и социальный аспекты,

ПРИЗНАВАЯ, что существует необходимость рекомендовать минимальные международные стандарты обязанностей судовладельцев, касающихся возникающих из договора требований в отношении телесных повреждений или смерти моряков,

УЧИТЫВАЯ, что при выполнении своих обязанностей по обеспечению безопасных и достойных условий труда судовладельцы должны иметь эффективный механизм для выплаты компенсации в случае смерти или телесных повреждений,

УЧИТЫВАЯ ТАКЖЕ, что ввиду глобального характера отрасли судоходства моряки нуждаются в особой защите,

УЧИТЫВАЯ ДАЛЕЕ, что полная и быстрая компенсация, возникающая из договора, должна выплачиваться без ущерба для любых других законных прав, которые могут иметь моряки или их ближайшие родственники,

БУДУЧИ ОБЕСПОКОЕНЫ тем, что если судовладельцы не имеют эффективного страхового покрытия или эффективного финансового обеспечения в иной форме, моряки, весьма вероятно, могут не получить полной и быстрой компенсации,

ОТМЕЧАЯ, что Руководство представляет собой ценный вклад в достижение целей, заключающихся в прекращении эксплуатации судов, не отвечающих установленным стандартам, и усилении социальной защиты моряков,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ, что настоящая резолюция не призывает к принятию дополнительных механизмов, если национальное законодательство уже отвечает положениям Руководства или превосходит их,

УЧИТЫВАЯ, что резолюция Ассамблеи ИМО А.898(21) о Руководстве по обязанностям собственников судов в отношении морских требований непосредственно не касается возникающих из договора требований в отношении телесных повреждений или смерти моряков, но направлена на обеспечение того, чтобы судовладельцы имели эффективное страховое покрытие или эффективное финансовое обеспечение в иной форме в отношении морских требований,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНЫ, что принятие руководства является надлежащей временной мерой, обеспечивающей выплату компенсации в случае телесных повреждений и смерти моряков,

1. ПРИНИМАЮТ Руководство по обязанностям судовладельцев, касающимся возникающих из договора требований в отношении телесных повреждений или смерти моряков, изложенное в приложении к настоящей резолюции;
2. ПРОСЯТ правительства-члены довести настоящую резолюцию и Руководство до сведения судовладельцев и моряков, а также их соответствующих организаций;
3. ПРЕДЛАГАЮТ правительствам-членам обеспечить, чтобы судовладельцы соблюдали Руководство;
4. ПРЕДЛАГАЮТ Ассамблее ИМО и Административному совету МОТ рассмотреть другие надлежащие меры по долгосрочному устойчивому решению проблем, рассматриваемых в настоящем Руководстве;
5. ПРОСЯТ Ассамблею ИМО и Административный совет МОТ держать Руководство в поле зрения и вносить в него поправки по мере необходимости; и
6. ПРЕДЛАГАЮТ правительствам-членам принять к сведению, что настоящее Руководство начнет действовать с 1 января 2002 года.

## Приложение

# РУКОВОДСТВО ПО ОБЯЗАННОСТЯМ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ, КАСАЮЩИМСЯ ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРА ТРЕБОВАНИЙ В ОТНОШЕНИИ ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ ИЛИ СМЕРТИ МОРЯКОВ

## 1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 Руководство преследует цель помочь государствам, при установлении их национальных требований, в определении наиболее важных вопросов, относящихся к выплате морякам компенсации по возникающим из договора требованиям в отношении телесных повреждений или смерти.

1.2 В Руководстве рекомендуются меры, которые должны принять судовладельцы для того, чтобы обеспечить наличие эффективного страхового покрытия или иного финансового обеспечения для полной и быстрой оплаты таких требований. В Руководстве также содержатся рекомендации относительно выдачи свидетельств и приводится образец расписки, подтверждающей получение возмещения и освобождение от обязательств в отношении таких требований.

1.3 Настоящее Руководство пригодно также для рыболовных судов.

## 2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 Если специально не предусмотрено иное, для целей настоящего Руководства:

- .1 *Судовладелец* означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, такое, как управляющий, агент или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые, при этом, согласились принять на себя все сопутствующие обязанности и ответственность\*;
- .2 *моряк* означает любое лицо, которое работает по найму в любом качестве на борту морского судна;
- .3 *телесное повреждение* означает любую болезнь или ухудшение физического или умственного состояния моряка, явившиеся результатом работы моряка или связанные с ней;
- .4 *требования* означают обоснованные возникающие из договора требования о компенсации в связи с телесными повреждениями или смертью в размерах, предусмотренных условиями договора о найме моряков;
- .5 *страхование* означает эффективное страхование или финансовое обеспечение в иной форме с целью удовлетворить требования к судовладельцам, отвечающие функциональным критериям, изложенным в настоящем Руководстве; и
- .6 *страховщик* означает любое лицо или организацию, предоставляющих страхование судовладельцу.

---

\* Статья 1 с) Конвенции о найме и трудоустройстве моряков 1996 года (№ 179) и правило IX/1.2 Конвенции СОЛАС 1974 года с поправками.

### **3 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ**

**3.1** Судовладельцы настоятельно призываются соблюдать настоящее Руководство в отношении всех морских судов.

**3.2** Настоящее Руководство не применяется к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы, если это государство не решит иначе.

### **4 ОБЯЗАННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

**4.1** При выполнении своих обязанностей по обеспечению безопасных и достойных условий труда судовладельцы должны иметь эффективный механизм для выплаты компенсации в случае смерти или телесных повреждений. Судовладельцы должны предусмотреть для своих судов эффективное страховое покрытие, которое соответствует настоящему Руководству.

**4.2** В случае предъявления требования судовладельцы должны принимать меры к его быстрой оплате. Судовладельцы должны также обеспечивать, чтобы все обоснованные возникающие из договора требования оплачивались полностью. Со стороны их представителей или представителей их страховщиков не должно оказываться давление с целью произвести выплату, меньшую чем сумма, предусмотренная договором, или выплату, которая каким-либо образом противоречит настоящему Руководству.

**4.3** Если характер телесного повреждения таков, что судовладельцу трудно полностью оплатить требование, моряку должна производиться промежуточная выплата, с тем чтобы он не испытывал чрезмерных трудностей.

**4.4** Судовладельцы должны вывешивать на судах сведения о том, как можно связаться с лицами или организациями, ответственными за рассмотрение требований, охватываемых настоящим Руководством.

### **5 ОПЛАТА ТРЕБОВАНИЙ**

**5.1** Несмотря на положения национального законодательства, сторонам, участвующим в урегулировании возникающего из договора требования, рекомендуется использовать образец расписки, подтверждающей получение возмещения и освобождение от обязательств, содержащийся в добавлении к настоящему приложению.

### **6 СТРАХОВОЕ ПОКРЫТИЕ**

**6.1** Функциональные критерии в отношении страхования требований должны включать, среди прочего, следующее:

- .1** компенсация, возникающая из договора, как предусмотрено в договоре о найме и без ущерба для положений .2, ниже, должна выплачиваться полностью и без задержки;
- .2** моряк должен получать выплату без ущерба для других законных прав, однако такая выплата может быть зачтена при возмещении убытков, понесенных вследствие какого-либо иска из правонарушения, который возникает из этого же инцидента;
- .3** судовладелец должен обеспечить, чтобы предоставлялось свидетельство, указывающее период страхового покрытия;

- .4 моряк должен заблаговременно уведомляться в случае аннулирования страхования и немедленно уведомляться, если оно не будет возобновлено; и
- .5 страхование должно покрывать оплату всех требований, возникающих в течение срока действия свидетельства.

## **7 СВИДЕТЕЛЬСТВА**

7.1 Судовладельцы должны обеспечить, чтобы на их судах имелось свидетельство, выданное страховщиком. Оно должно быть вывешено на видном месте в жилых помещениях моряков.

7.2 Если страховое покрытие требований предоставляется более чем одним страховщиком, требуется свидетельство от каждого страховщика.

7.3 Как минимум, свидетельство должно включать:

- .1 название судна;
- .2 порт регистрации судна;
- .3 позывной сигнал судна;
- .4 номер судна, присвоенный ИМО;
- .5 наименование лица, предоставляющего финансовое обеспечение;
- .6 местонахождение предприятия лица, предоставляющего финансовое обеспечение;
- .7 наименование судовладельца;
- .8 срок действия финансового обеспечения; и
- .9 подтверждение того, что финансовое обеспечение отвечает рекомендованным стандартам, изложенным в настоящем Руководстве.





**Резолюция А.932(22)**  
*Принята 29 ноября 2001 года*  
*(Пункт 10 повестки дня)*

**ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ КОНВЕНЦИИ ОВВ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на принятие Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года (далее именуемой "Конвенция ОВВ"),

УЧИТЫВАЯ опасности, создаваемые мировыми морскими перевозками опасных и вредных веществ,

СОЗНАВАЯ необходимость обеспечить предоставление достаточной, своевременной и эффективной компенсации лицам, потерпевшим ущерб, причиненный инцидентами, связанными с перевозкой морем таких веществ,

СОГЛАСИВШИСЬ принять единообразные международные правила и процедуры для решения вопросов ответственности и компенсации в связи с таким ущербом,

ОТМЕЧАЯ, что Конвенцию ОВВ подписали только восемь государств и что по состоянию на 29 ноября 2001 года лишь два государства стали ее участниками,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что Юридический комитет в октябре 1999 года образовал корреспондентскую группу для наблюдения за усилиями, которые предпринимают заинтересованные государства с целью стать участниками Конвенции ОВВ, и за достигнутым ими прогрессом в ее осуществлении, поощряя, таким образом, другие государства следовать этому примеру,

ССЫЛАЯСЬ на важность понимания правительствами того факта, что для эффективного осуществления Конвенции ОВВ требуется время и что поэтому необходим хорошо спланированный график процесса осуществления,

ПОЛАГАЯ желательным, чтобы государства-члены согласованно действовали с целью осуществления Конвенции ОВВ,

СОЗНАВАЯ, что наивысшая эффективность любого документа достигается, среди прочего, когда все государства:

- a) становятся участниками этого документа;
- b) в полном объеме и эффективно его осуществляют; и
- c) неукоснительно обеспечивают его выполнение,

НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ все государства-члены уделить первоочередное внимание работе, направленной на осуществление Конвенции ОВВ, и решению любых практических трудностей, связанных с установлением нового режима, с целью ратификации, принятия и утверждения Конвенции ОВВ или присоединения к ней,

ПРИЗЫВАЕТ все государства-члены участвовать в работе, проводимой корреспондентской группой по ОВВ, и сотрудничать с отраслью с целью облегчить процесс осуществления путем совместного использования доступной информации, касающейся установления получателей, облагаемого груза и другой относящейся к этому информации, и

ПРОСИТ Юридический комитет, в своем докладе Ассамблее, особо отражать достигнутый прогресс в деле принятия и осуществления Конвенции ОВВ, а также практические проблемы, с которыми пришлось при этом столкнуться.