

СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПЛЕНИЕ	5
Глава I	
ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ ПАМЯТКА ДЛЯ СУДОВЫХ МЕХАНИКОВ	6
Глава II	
МОДЕЛЬНЫЙ ЗАКОН РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРУДА МОРЯКОВ.	58
2.1. Общие положения	58
2.2. Коллективный договор	61
2.3. Трудовой договор	63
2.4. Найм и трудоустройство моряков	64
2.5. Найм моряков на суда, зарегистрированные в иностранном государстве	67
2.6. Непрерывная занятость моряков	67
2.7. Заработная плата моряков	69
2.8. Рабочее время и время отдыха моряков.....	73
2.9. Ежегодные оплачиваемые отпуска моряков.....	75
2.10. Профессиональное обучение моряков	76
2.11. Квалификация капитана и других лиц командного состава морских судов	77
2.12. Выдача матросам свидетельств о квалификации.....	78
2.13. Выдача судовым поварам свидетельств о квалификации.....	79
2.14. Национальные удостоверения личности моряков	80
2.15. Свобода объединения и защита права на профсоюзную организацию.....	82
2.16. Бытовые условия для экипажа на борту судов.....	82
2.17. Социально-бытовое обслуживание моряков в море и порту.....	83
2.18. Репатриация моряков	86
2.19. Предупреждение несчастных случаев среди моряков.....	88
2.20. Медицинское освидетельствование моряков	89
2.21. Здравоохранение и медицинское обслуживание моряков и их иждивенцев	90
2.22. Обязательства судовладельца в случае болезни, травмы или смерти моряков	91
2.23. Страхование моряков по болезни и безработице, в том числе вследствие кораблекрушения.....	93
2.24. Инспекция условий труда и быта моряков	94

Глава III

КОНВЕНЦИИ ИМО	96
3.1. Документы по безопасности мореплавания – Maritime Safety.....	97
3.2. Кодексы, руководства и рекомендации имо	109
3.3. Конвенция мот. Основные положения о помещениях для экипажа на борту судов.....	132
3.5. Особенности инспектирования судов при посещении ими портов сша	159
3.6. Конвенция мот (№ 147, 1976) о минимальных нормах на торговых судах.....	180
3.7. Парижский и токийский меморандумы о взаимопонимании по контролю судов государствами порта	190
3. 8. Процедуры контроля судов государством порта (резолюция имо а.787(19))	195
3.9. Конвенции и рекомендации мот на морском транспорте	204
3.10. Перечень документов, которые	224
необходимо иметь на борту судна	224
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	233

ВСТУПЛЕНИЕ

Компетентность – это способность и необходимость пользоваться законами общества и коллектива. Для плавстава – это – глубокие знания жизни и специальности, оперативное взаимодействие в команде и чёткое выполнение законов флота и инструкций

Малыгин Б.В

Я, автор, описываю свое понимание и видения на работу механика на флоте. Я видел, как выводили из строя двигатели, устройства, как умерщвляли людей по неопытности, как из-за одного безграмотного механика работала вся машинная команда, по несколько суток, устраняя поломки. Также, описываются случаи, которые принесли нам много неприятностей, ненужного труда и расходов.

Очень большая проблема наших моряков – все они думают, что все знают и правильно эксплуатируют СЭУ.

Многих этих вопросов в учебниках нет. Да и в учебниках их и не пишут, потому что сами не знают.

Даже такие примеры, как распределения по заведованию механизмов и устройств на судне – нет на судне. Нет выписки, и не вывешены в ЦПУ требования СОЛАС И МАРПОЛ когда, и что проверять.

В этом пособии есть все основное: снимите копию и вывесите (это у нас брали портовые власти Индии, Италии, Англии).

Многие механики не знают Конвенций, правил Регистра и ИМО!!!

Но мы знаем по себе: как приятно и легко работать, когда много знаешь, и тебя хвалят.

Автор благодарит всех специалистов, материалы, рекомендации и знания которых использовались в настоящем пособии.

Прочитайте внимательно это научно-техническое пособие, здесь все написано просто и ясно. Это облегчит вам жизнь, поможет в работе, и вы будете чувствовать себя настоящим механиком.

Желаю успехов вам и удачи, в вашем нелегком труде!

Глава I

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

ПАМЯТКА ДЛЯ СУДОВЫХ МЕХАНИКОВ

Специалисты неоднократно говорили, что судовые механики должны много знать, но не все знания можно получить в учебных заведениях. Очень много полезного и нужного человек познаёт на практике и особенно, когда начинает самостоятельно работать.

Курсанты на практике (к сожалению) узнают очень мало.

Большинство старших механиков не занимаются с практикантами, да еще и большинство из них сами мало что знают.

В морских академиях преподаватели дают хорошие знания, но в основном теоретические, лабораторные. А для того и предусмотрены (во всем мире) плав-практики, чтоб познать все полученное в академии и «пощупать суть моря» руками. То, что увидишь на судне и сделаешь своими руками, в академии невозможно передать и за 6 лет. Если бы преподаватели ходили с группой курсантов на практику на суда, (на новые) это принесло бы пользу, и преподавателям, и курсантам. Преподаватели могли бы объяснять все на местах, контролировали, и направляли ход практики.

Один из авторов считает, что за 50 лет работы на флоте (из них 40 лет ст. механиком), он много узнал полезного. Поэтому, хотелось бы хоть часть знаний передать молодым будущим механикам.

1. Приходя на судно любой компании мира, вы должны под расписку изучить все инструкции, требования и т.п. и т.д. Но не всегда есть время сразу все изучить, прочитать, проанализировать. На всех фирмах документы и инструкции составляются на основании Международных конвенций, а также других Международных документов. Главное, что вы должны уяснить: вы пришли работать, а не посещать рестораны и сладостно отдыхать. И если вы считаете

себя умными и знающими – вы первоначально глубоко ошибаетесь. Вы должны исполнять то, что требует фирма.

Однажды на судне фирмы В.Шипс сменился ст. механик. И первое, что он сделал – начал делать все по-своему: ввел новые отчеты, заменил своими бланки отчетов и т.п, сказав, что не первый раз работает ст. механиком и считает, что все он делает правильно. Через 20 суток работы на судне его сменили. И больше он не пошел работать, так как его фамилию внесли в Black лист (черный список). А сейчас нанимая на работу специалиста, любая фирма требует отзыв на него с прежнего места работы. И если ваша фамилия находится в Black листе, то вас никуда и никогда не возьмут на ведущую должность.

Вы должны помнить, что вахта на судне – святое дело. Вахтенный механик отвечает абсолютно за все в МО. Даже ст. механик не имеет права, ничего делать в МО не поставив в известность вахтенного механика. Любое распоряжение в МО – для всех ЗАКОН. И его может отменить только ст. механик или капитан судна.

Но чтобы грамотно и качественно нести вахту механик должен всё знать в МО и уметь: пустить и остановить любой механизм, знать рабочие параметры работы любого механизма, и как их регулировать (поддерживать), знать все системы и перекачки любой жидкости по судну. Правила техники безопасности, правила тех. эксплуатации механизмов и устройств в МО и т.д. Ибо от этих знаний и исполнений требований может зависеть жизнь судна и людей на борту.

Пример: Когда на т/х «Умань» в Бискайском заливе во время шторма сместился груз в трюмах, и судно получило крен 13 градусов на правый борт, капитан дал команду вахтенному механику принять балласт в танки левого борта для выравнивания крена. Но вахтенный перепутал, и принял балласт в танки правого борта, судно перевернулось и утонуло, а вместе с ним погибла часть людей.

Рабочее время на судне устанавливает фирма, а мы подписываем контракт, что согласны с этим. Часто, придя на судно, требуем перекуры, и все «знаем», что перекуры положены.

Запомните: ни на одной фирме мира нет узаконенных перекуров. Даже в СССР согласно КЗОТ тоже никогда не оговаривались перекуры. Время выделялось только для обогрева (зимой) и то, не оговаривалось сколько. Оговаривался только сокращенный рабочий день при вредных условиях работы. И поражаешься, что молодые люди, придя на судно, «качают права», что им положен перекур (каждый час по 10 минут). Нет такого нигде в мире. И не слушайте «знатоков». Пусть покажут, где это написано.

Перекуры дают только наши (русские) капитаны, но это они делают на свой страх и риск. И будьте благодарны им за это.

Дисциплина оговорена в любой фирме мира. В коллективном договоре *(контракте) указывается, сколько человек должно работать, сколько отдыхать, сколько получать, когда заступать на вахту и т.п.

У меня на судне, суперинтендант (индус) снял с судна (списал) 2-х мотористов за то, что вечером (где то в 23⁰⁰ часа), они сидели в каюте и выпивали (естественно при открытых дверях каюты) – видите ли, они считали, что можно (умники), а о том, что нужно отдохнуть перед завтрашней работой – им знать не нужно.

Будьте благоразумны!

Как рассказал нам с капитаном суперинтендант (итальянец) на одном из судов в ремонте, (на заводе), они со ст. механиком обходили вечером судно. В одной из кают они увидели, что 2 моториста пьют пиво (естественно при открытых дверях каюты.) Суперинтендант приказал ст. механику прекратить это безобразие, и отправить людей отдыхать. Но ст. механик сказал, что он не пом. полит, а люди не на работе. В 2 часа ночи суперинтендант позвонил на фирму, и утром на судне уже был новый ст. механик.

2. К ведению документации надо относиться самым серьезным образом. Как говорили старые моряки: маленький лист бумаги, а служит как броневой лист на одно место. И благодаря документам мы спасаем себя от неприятностей. Опять же говорили старые моряки: перебрано что-то, но не записано – это не сделано (ничего никому не докажешь). А не сделано, но записано – это сделано!

Много бумаг у механиков и штурманов, их нужно грамотно и умело заполнять и постоянно вести учет. Бумаги ведь могут быть и юридические – особенно их нужно вести грамотно и четко (машинный журнал, журнал нефтяных операций, журнал инсенератора и т.п.). Из-за плохих записей часто штрафуют, а за неведения записей – даже списывают с судна.

3. Очень хорошо необходимо знать Международные Конвенции: СОЛАС 73/87, МАРПОЛ 78/95, ПДМНВ 78/95, МОТ и другие. По требованиям этих конвенций строят суда, эксплуатируют, живут и т.п. Например, СОЛАС оговаривает, как часто перебираются важные механизмы и устройства на судне, какие проверки и когда должны быть и т.п.

МАРПОЛ указывает, как уберечь от загрязнения окружающую среду и т.п., ПДМНВ – какие должны быть дипломы у комсостава. МОТ требования, чем и как должны быть обеспечены моряки на судах, их питание и одежда, какая должна быть вода и т.д.

Но, к сожалению, многие механики, работавшие на судах, не знали, да и сейчас часто не знают даже названий конвенций, а тем более их требований. Это все равно, что работники ГАИ не будут знать правил дорожного движения. Вы себе это можете представить? А некоторые выпускники ВУЗов часто этого не знают.

А ведь во всех портах мира портовые власти проверяют выполнение требований Конвенций на судне (PORT STATE CONTROL).

Обычно ст. механик выписывает на отдельном листке все сроки требований Конвенций, и вывешиваются в ЦПУ, и на мостике листы для контроля и исполнения.

4. МКУБ (ISM-code) – Международный кодекс управления безопасностью судна – это документ контроля. Все международные Конвенции что-то требуют, например, что-то перебрать, заменить и т.п. А вот выполнили мы это или нет – чем докажем? Вот этот документ и гласит, что фирма-владелец должна разработать документы (бланки и т.п.) куда мы заносим выполнение требований

конвенций и при первом требовании (в основном Регистра) их предъявляем.

5. Очень часто механиков судна подводит не думание, не вникание в суть вопроса. На любом судне установлен сепаратор льяльных вод. И есть цистерна для сбора льяльных вод МО (например, в порту или в особых районах). Но механики иногда в цистерну качают и нефтеостатки. По выходу в море, из цистерны через сепаратор льяльных вод откачивают из цистерны, не продумывая все компоненты.

Не соображая, что это сепаратор льяльных вод, а качают через него и нефтеостатки. Естественно, фильтры, и сам сепаратор забивается нефтеостатками. Он уже не в состоянии отделять нефть, в минимальных частях, содержащихся в льяльных водах.

Однажды, при приемке дел в порту Бремергафен, PORT STAIT CONTROL увидел в МО маленький подтек топлива из-под манометра, установленного на трубе откачки балласта за борт. Механики «не видели» и не заставили эту утечку вытереть. Портовые власти предположили, что балластным насосом откачивали нефть из МО и потребовали разобрать насос и трубопровод (диаметром 400 мм) для осмотра – нет ли там следов топлива. Двое суток вся машинная команда напрягалась, ничего не обнаружив внутри. Но затем, власти заставили открыть горловину танка сбора льяльных вод. И о, ужас – он был страшно замазан. Видно туда ранее часто откачивались нефтеостатки. После этого заставили вскрыть сепаратор льяльных вод. Оказалось, что и он был забит нефтеостатками. Судно оштрафовали на один миллион долларов! Механики разбирали и мыли его 4 суток. Вот что значит нарушать, и не думать. А ведь есть танк льяльной воды. Есть отдельно танк нефтеостатков, или танк инсинератора.

Вот вам и подтверждения того, о чем мы неоднократно говорим: 95 % работ в МО делаются по безответственности механиков (и в первую очередь – ст. механика). Значит, это мы в академии не научили механиков понимать и думать по существу.