

НОВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О ПОДГОТОВКЕ, ДИПЛОМИРОВАНИИ ПЕРСОНАЛА РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ

А.А.Козлов – Роскомрыболовство

С 28 июня по 7 июля 1995 г. в Лондоне состоялась конференция Международной морской организации (ИМО), на которой была принята Международная конвенция о подготовке, дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты.

Принятая ИМО в 1978 г. Международная конвенция о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты не распространялась на рыболовные суда. Каждое государство самостоятельно устанавливало требования к подготовке рыбаков, в ряде стран они были недостаточно высокими, что являлось одной из причин аварий на судах рыбопромыслового флота.

Действующая в настоящее время в России система подготовки и дипломирования рыбаков базируется на Конвенции 1978 г. и нормативно-правовой базе торгового флота. Эта система не учитывает специфики работы судов рыбной отрасли. Так, в главе 11 указанной Конвенции, резолюциях 1 (инструкция для помощников капитана, несущих ходовую вахту), 11 (для механиков), 3 (принципы и инструкция для помощников капитана, несущих вахту в порту), 8 (дополнительная подготовка рядового состава, несущего ходовую навигационную вахту) все минимальные требования касаются действий экипажа, находящегося на судне, как на транспортном средстве, и нет ни одного документа, учитывающего особенности промысловой деятельности в море.

Конечно, рыбная отрасль не могла самостоятельно развиваться без нормативно-правовой базы, учитывающей вопросы безопасности мореплавания. Бывшим Министерством рыбного хозяйства СССР был подготовлен ряд нормативных документов:

- наставление по организации штурманской службы на морских судах флота рыбной промышленности;

- правила пожарной безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР и рыболовецких колхозов;

- наставление по швартовным и грузовым операциям в море судов флота рыбной промышленности СССР;

- основы обеспечения безопасности плавания и промысла судов флота рыбной промышленности и рыболовецких колхозов;

- Устав о дисциплине работников фло-

та рыбной промышленности;

- инструкция по несению вахты для судоводителей и механиков;

- наставление по предупреждению аварий и борьбе за живучесть судов флота рыбной промышленности;

- инструкция о порядке плавания судов флота рыбной промышленности и ведения ими морского промысла и т.д.

Складывалась парадоксальная ситуация: де-юре правила по дипломированию рыбаков были одни, а де-факто существовала другая нормативно-правовая база, требующая изучения, практического освоения и постоянного соблюдения ее положений.

В 1992 г. ИМО начала разработку проекта новой Конвенции. Учитывая, что упомянутый проект даже после обсуждения на Комитете по безопасности на море (КБМ) имел ряд недостатков и не в полной мере отвечал интересам и требованиям рыбопромыслового флота России, созданная в соответствии с приказом № 28 (от 13.02.95 г.) Роскомрыболовства рабочая группа подготовила и официально внесла в ИМО в период работы (май 1995 г.) КБМ предложения по усовершенствованию Конвенции, отражающие специфику рыбопромыслового флота России. В мае 1995 г. проект Конвенции был одобрен Комитетом по безопасности на море ИМО и рекомендован для вынесения на обсуждение конференции.

В период работы конференции наиболее серьезные дискуссии велись вокруг следующих вопросов.

1. Минимальный уровень требований к подготовке судоводителей и механиков. Позиция российской делегации и представителей ряда европейских государств заключалась в предъявлении особых требований к подготовке специалистов, работающих на крупных судах и траулер-заводах. Их практическая подготовка и образовательная база должны быть более высокими, чем у специалистов, работающих на судах 24 м и выше.

Однако было опасение, что повышенные минимальные требования, установленные Конвенцией, затруднят ее ратификацию и повторится история с Торремолинской конвенцией, которая до настоящего времени не вступила в силу.

В результате работы специально созданных рабочих групп были приняты следующие решения: повышенные требова-

ния к персоналу, работающему на крупных судах, сформулированы отдельной резолюцией № 6; для судов менее 45 м, работающих исключительно в ограниченных водах стороны (государства – участника Конвенции), выходящих и приходящих в ее порты, могут быть по усмотрению администрации снижены требования ряда правил 11/3, 11/4 и 11/5 Конвенции.

2. Ряд делегаций внесли предложения о включении в статью 3 Конвенции пункта о нераспространении ее положений на суда, использующиеся для обработки рыбы и других живых ресурсов моря; в научно-исследовательских и учебных целях; в качестве транспортных средств для перевозки рыбы.

В случае принятия этого предложения осложнилась бы ситуация с подготовкой, дипломированием и организацией несения вахты на российском рыболовном флоте, поскольку значительная его часть – суда, занимающиеся обработкой, транспортировкой рыбы, научными и поисковыми работами, выполняющие спасательные, рыбоохранные и другие функции, которые не связаны напрямую с добычей рыбы и морепродуктов.

Реализация упомянутого предложения привела бы к действию на рыбопромысловом флоте двух конвенций со всеми вытекающими из этого негативными последствиями. В ходе дискуссий эту запись удалось исключить из окончательного текста Конвенции.

3. Особенно серьезно обсуждалась статья 7, регламентирующая вопросы контроля государства порта в отношении иностранных судов, заходящих в порт. Ряд делегаций, в основном европейских стран, пытались добиться принятия на конференции соответствующей их интересам жесткой системы контроля за иностранными рыболовными судами. Цель, которую преследовали инициаторы указанного предложения, – устранение из регионов судов, плавающих под флагом нежелательных стран, путем обнаружения на них несоответствий требованиям Конвенции.

В результате дискуссии в статье 7 осталось положение о проверке наличия дипломов, а позиция о процедуре осуществления контроля перенесена в правило 4 приложения Конвенции.

В документ было также включено положение об ответственности за необоснованную задержку отхода и компенсацию

понесенных убытков.

4. Вопрос вступления Конвенции в силу (статья 11).

Проектом Конвенции предусмотрено, что она вступает в силу по истечении 12 мес с даты подписания ее без оговорок не менее 15 государствами либо сдачи на хранение соответствующего документа о ратификации.

Однако Китай и ряд других стран предложили считать Конвенцию вступившей в силу после присоединения к ней стран, имеющих не менее 50 % мирового рыболовного флота по тоннажу или по количественному составу. Такое положение могло привести к затягиванию вступления в силу Конвенции и вызвать дополнительные трудности по расчету 50 %.

Много разногласий было как при обсуждении термина "ограниченные воды", так и по другим вопросам, связанным с предоставлением государствам права снижать уровень требований при подготовке, дипломировании и несении вахты, исходя из конкретных условий работы флота данного государства.

Делегации России не удалось отстоять предложение о минимальном снижении требований, так как многие страны стремились получить больше прав самостоятельно снижать конвенционные требования в отношении судов, плавающих под их флагом в водах, находящихся под юрисдикцией этих государств.

Аналогично проходило обсуждение вопроса о стаже плавания, необходимым для получения того или иного диплома. Многие страны придерживались линии на получение права варьировать системой стажа плавания, заменять стаж плавания на рыболовных судах различными другими видами подготовки.

Дискутировались также такие вопросы, как определение понятия стажа работы, тренажерная подготовка и т.д.

Итак, Конвенция открыта к подписанию с 1 января 1996 г. по 30 сентября 1996 г.

Что дает Конвенция отрасли в целом, рыбопромысловому флоту в частности?

1. Впервые рыбная отрасль получает независимую, международно-правовую базу подготовки (организации всех видов обучения и переобучения), дипломирования персонала, работающего в рыболовных судах, а также организации несения на них вахтенной службы с учетом специфики рыбного промысла, конструкции и

размеров судов.

2. В связи с установлением единых мировых критериев дипломирования персонала, работающего на рыболовных судах, существенно облегчается решение вопроса о взаимном признании дипломов, выдаваемых странами-участницами Конвенции.

3. Независимая система подготовки кадров для рыбной отрасли позволит в большей степени учитывать специфику обучения специалистов рыболовного флота и уделять внимание промышленному рыболовству, промысловому маневрированию, работе с орудиями лова, технологии лова и обработки рыбы, знанию международных конвенций, соглашений, договоров в области рыболовства, законодательной базы, правил ведения промысла в зонах иностранных государств, в открытом море, а также российских правил рыболовства, нормативно-правовой базы России, связанной с ведением рыбопромысловых операций.

4. Особо следует отметить, что Конвенция предусматривает новую двухступенчатую систему подготовки кадров для рыболовного флота.

Действующая в настоящее время в России одноступенчатая система громоздка, дорогостояща и малоэффективна. Специалист получает полный объем знаний как для работы в низших должностях сразу после учебного заведения, так и в высших должностях (капитана и старшего механика), которые потребуются ему, в среднем через 10 лет. Полученные знания, с одной стороны, устаревают, с другой – забываются. Поэтому специалисту при выдвижении на высшие должности необходимо периодически повышать квалификацию.

Предусмотренная Конвенцией новая система подготовки специалистов решает вопрос иначе.

На первой ступени ведется подготовка специалистов низшего звена с выдачей им дипломов вахтенных помощников и вахтенных механиков. В дальнейшем те из них, которые на практике покажут свою пригодность к работе на должности капитана или старшего механика, должны будут пройти вторую ступень подготовки и получить дополнительный объем знаний, необходимых для выполнения новых, более сложных и ответственных обязанностей и соответствующий диплом второй ступени.