Министерство образования и науки Украини

**Херсонский государственный морской институт**

Факультет заочного обучения

**РЕФЕРАТ**

**Принципы несения радиовахты на судне**

студента \_\_4\_\_ курса \_\_\_\_\_\_Скрипник А.В

Дата поступления

Дата проверки задания \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Работу проверил : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Херсон 2008**

Инструкции по несению вахты для судоводителей, механиков и радиоспециалистов распространяются на все суда промыслового флота независимо от типа, назначения и формы собственности, плавающие под государственным флагом Украины.

2. Настоящие Инструкции определяют общие требования к несению ходовой и стояночной вахт в отношении обеспечения безопасности плавания, охраны человеческой жизни на море и предотвращения загрязнения морской среды.

3. Инструкции разработаны в соответствии с требованиями и Рекомендациями Международной Морской Организации (ИМО) и Международной конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 года, а также действующих на флоте рыбного хозяйства Украины международных и национальных актов.

4. При выполнении положений настоящих Инструкций должны выполняться требования Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., Кодекса торгового мореплавания Украины, Устава службы на судах рыбопромыслового флота Украины и других отраслевых нормативных документов, связанных с обеспечением безопасности мореплавания и ведения промысла.

5. Вахтенная служба (вахта) на судне является особым видом выполнения служебных обязанностей, требующим повышенного внимания и непрерывного присутствия на посту или рабочем месте.

6. Вахтенная служба обеспечивает управление судном, его безопасность, живучесть, производственную деятельность и контроль за посещением судна посторонними лицами.

7. Ответственность за организацию вахтенной службы возлагается на капитана судна, а непосредственное руководство вахтенной службой – на начальников судовых служб.

8. Судовые вахты разделяются на ходовые и стояночные. Несение ходовых вахт осуществляется на мостике, в машинном отделении и в радиорубке.

9. Старшим по всей вахтенной службе на судне является вахтенный помощник капитана, который непосредственно подчиняется капитану, а в его отсутствие старшему помощнику капитана. Распоряжения вахтенного помощника капитана в пределах его полномочий обязательны для каждого члена судового экипажа и других лиц, находящихся на судне. Никто, кроме капитана, а в его отсутствие старшего помощника капитана, не имеет права отменять или изменять распоряжения вахтенного помощника капитана.

10. Вахтенная служба помощников капитана, механиков и радиоспециалистов организуется на судне в соответствии с инструкциями по несению ходовой вахты и вахты в порту соответственно для каждой специальности.

11. В течение вахты вахтенные: помощник капитана, механик, начальник судовой радиостанции (радиооператор) обязаны вести необходимые записи в соответствующих судовых журналах установленного образца согласно правилам их ведения.

12. Вахта должна быть организована так, чтобы усталость вахтенного персонала не влияла на эффективность выполнения им своих обязанностей по несению вахты.

 Время работы судовых радиостанций, устанавливает регламент работы судовых радиостанций морской подвижной службы. Зависит от категории и размеров (валовой вместимости) судна. Каждое пассажирское судно, оборудованное радиотелеграфной установкой и имеющее автомат, радиоприемник сигналов тревоги (автоаларм), должно иметь квалифицированных специалистов для несения радиовахты:

- 1 чел. (вахта 8 ч/сут в общей сложности) на судах пассажиро-вместимостью до 250 чел. и

- 2 чел. (вахта 16 ч/сут) на судах пассажиро-вместимостью более 250 чел. и при длительности рейса между 2 ближайшими портами более 16 ч. Каждое грузовое судно, оборудованное радиотелеграфной установкой, при наличии автоаларма должно иметь:

- 2 радиоспециалистов (вахта 16 ч/сут) на судах валовой вместимостью 1600 per. т и более при плавании в р-нах, определенных спец. распоряжением судовладельцев;

- на таких же судах, не удовлетворяющих указанному выше условию, и на судах валовой вместимостью 300—1600 per. т — одного радиоспециалиста (вахта 8 ч/сут);

- при валовой вместимости судна менее 300 per. т продолжительность радиовахты устанавливается по усмотрению судовладельца и по согласованию с органами инспекции по безопасности мореплавания.

Пассажирские и грузовые суда, не имеющие автоалармов, должны нести непрерывную слуховую радиовахту на радиотелеграфной частоте бедствия 500 кГц и иметь на борту 3 радиоспециалистов. Каждое судно, оборудованное только радиотелефонной установкой, должно иметь оператора-радиотелефониста (это может быть капитан или любое др. лицо командного состава экипажа, имеющее соотв. диплом). Находясь в море, судно должно нести непрерывный слуховой контроль на радиотелефонной частоте бедствия при помощи громкоговорителя или др. соответствующих средств, установленных в ходовой рубке. Слуховой контроль может быть прерван в следующих случаях:

- приемник используется для обмена на др. частоте (второго на судне нет);

- по мнению капитана, условия таковы, что несение слухового контроля может помешать безопасности плавания судна.

Судовые радиостанции, работающие непостоянно, не должны прекращать работы до окончания всех операций, связанных с сигналами вызова и бедствия, срочности или безопасности, а также до окончания исходящего или входящего радиообмена с береговыми радиостанциями, располож. в зоне их службы. На станциях, осуществляющих международный радиообмен, в т. ч. и связь с иностранными судами, рекомендуется кроме часов, установленных по московскому времени, иметь часы, работающие по среднему гринвичскому времени. Чтобы судовые радиостанции, не имеющие круглосуточной радиовахты, могли устанавливать связь между собой и с береговыми радиостанциями, Международным регламентом радиосвязи определено единое расписание работы, по которому весь Мировой океан разделен по меридианам на 24 зоны. В каждой из них судовые радиостанции несут радиовахту в одни и те же определенные периоды: среднего зонального, среднего гринвичского или московского декретного времени.

Регламент Радиосвязи требует, чтобы каждая судовая радио­станция имела лицензию, находилась под исключительной властью капитана или другого лица, ответственного за судно, и эксплуатирова­лась только под контролем надлежащим образом квалифицированно­го персонала. Он также требует, чтобы оповещение о бедствии пере­давалось только по указанию капитана или другого лица, ответствен­ного за судно.

Капитан должен иметь в виду, что весь персонал, на котором ле­жит обязанность передавать оповещения о бедствии, должен быть проинструктирован, знать и уметь эксплуатировать надлежащим обра­зом все радиооборудование на судне. Оповещение о бедствии запи­сывается в судовой или вахтенный журнал радиостанции.

1. На каждом судне, находящемся в море, должно вестись непре­рывное автоматическое наблюдение:

•на канале 70 УКВ, в режиме ЦИВ;

•на частоте бедствия и обеспечения безопасности 2187,5 кГц в режиме ЦИВ, если судно оборудовано ПВ радиоустановкой;

•на частотах бедствия и обеспечения безопасности 2187,5 кГц и 8414,5 кГц в режиме ЦИВ, а также, в зависимости от времени су­ток и географического положения судна, на одной из частот бед­ствия и обеспечения безопасности: 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12577 кГц или 16804,5 кГц в режиме ЦИВ, если судно оборудовано ПВ/КВ радиоустановкой. Это наблюдение может вестись с помо­щью сканирующего приемника.

•за оповещениями о бедствии в направлении берег-судно через ИСЗ, если судно оборудовано судовой земной станцией ИНМАР-САТ.

2. На каждом судне, находящемся в море, должно вестись непре­рывное автоматическое радионаблюдение за передачами инфор­мации по безопасности на море с помощью системы расширенно­го группового вызова (РГВ) ИНМАРСАТ, если судно совершает рейсы в любом районе, охватываемом ИНМАРСАТ, но там, где не обеспечена международная система NAVTEX. Суда, совершаю­щие рейсы исключительно в районы, где обеспечивается переда­ча информации по безопасности на море с помощью KB буквопе­чатающей телеграфии, должны обеспечить прием такой информа­ции при помощи оборудования узкополосной буквопечатающей телеграфии (УБПЧ).

3. На каждом судне, находящемся в море, должно вес­тись, когда это практически возможно, непрерывное слуховое на­блюдение на 16 канале УКВ.

4. На каждом судне, находящемся в море и оборудованном приемником, обеспечивающим наблюдение на ра­диотелефонной частоте бедствия 2182 кГц, должно вестись не­прерывное наблюдение на этой частоте.

В дополнение к требованиям относительно несения радиовахты, капитан каждого морского судна должен обеспечить, чтобы:

судовая радиостанция была надлежащим образом укомплектова­на с целью обмена общей радиосвязью, в особенности общест­венной корреспонденцией, принимая во внимание напряженность, вызываемую обязанностями тех, кто уполномочен ее осуществ­лять; и радиооборудование, имеющееся на борту, и, если они установле­ны, резервные источники энергии постоянно поддерживались в рабочем состоянии.

Необходимые инструкции и информация по использованию ра­диооборудования и процедур при бедствии и обеспечении безопасно­сти должны периодически выдаваться всем соответствующим членам экипажа лицом, основной обязанностью которого, согласно расписа­нию по тревогам, является ответственность за радиосвязь во время бедствия. Факт инструктажа должен быть занесен в вахтенный журнал радиостанции.

Капитан каждого судна, на которое не распространяется Конвен­ция СОЛАС, должен требовать, чтобы радиовахта неслась надлежа­щим образом, как определено Администрацией, принимая во внима­ние Регламент Радиосвязи.

Во время нахождения в море радиооператор, ответственный за радиосвязь во время бедствия, должен удостовериться о надлежащем функционировании радиооборудования, обеспечивающего связь при бедствии и для обеспечения безопасности с помощью цифрового из­бирательного вызова:

путем пробного вызова, по крайней мере, раз в неделю; и путем проверки, по крайней мере, один раз в день, но без излучения сигналов.

Результаты этих проверок должны заноситься в вахтенный жур­нал радиостанции.

Когда станция открыта, вахтенному радиооператору следует: проверять часы в радиорубке по стандартным сигналам проверки времени не реже одного раза в день;

посылать сообщения при входе и выходе из зоны, обслуживаемой береговой радиостанцией, с которой возможен радиообмен; и передавать сообщения согласно системам судовых сообщений, в соответствии с указаниями капитана.

Радиооператор, которому поручено осуществлять радиосвязь общего назначения, должен обеспечить, чтобы эффективная вахта поддержиЕ1алась на тех частотах, на которых такая связь, вероятно, будет осуществляться, обращая внимание на местоположение судна в отношении тех береговых станций и тех береговых земных станций, с которыми возможен радиообмен.

Вахтенный помощник капитана обязан немедленно известить капитана при наступлении следующих обстоятельств:

-потере места судна либо больших невязках при его определении;

-подходе к режимным буферным зонам, запретным для плавания районам

и зонам разделения движения;

-внезапном резком увеличении высоты уровня льяльных вод;

-увеличении интенсивности заливаемости палубы в штормовую погоду;

-обнаружении дрейфа судна во время стоянки на якоре;

-ухудшении или ожидании ухудшения видимости, а также при резком

изменении погоды, направления и силы ветра, волнения;

 - изменении периода бортовой качки;

-если условия плавания или перемещение отдельных судов вызывают

опасения;

-когда возникает затруднение в сохранении заданного курса;

 - когда сохранение заданного курса становится небезопасным;

-когда на пути судна встречаются лед или другие препятствия,

представляющие опасность для плавания;

-если в рассчитанное время не обнаружены берег, навигационные

знаки или ожидаемые глубины;

-когда неожиданно открылся берег, навигационный знак или произошло неожиданное изменение глубин;

-в случае выхода из строя главного двигателя, рулевого устройства или технических средств навигации;

-подхода любого патрульного судна;

-необходимости крепления палубного груза;

-сцеплении орудиями лова или их задевании за грунт;

-обнаружении сигналов бедствия с других судов;

-падении человека за борт;

 - при аварийном разливе нефтепродуктов;

-при аварийной утечке (прорыве) хладагента;

-когда в штормовую погоду наблюдается ухудшение управляемости

судна, его чрезмерная заливаемость, явление слемминга либо возникают другие факторы, влияющие на безопасность судна;

-если возникает опасность штормовых повреждений и в любых экстренных случаях, а также в обстановке, вызывающей сомнения.

Несмотря на извещение капитана в указанных выше случаях, вахтенный помощник должен, если потребует обстановка, незамедлительно принять своевременные меры для обеспечения безопасности судна, людей и груза.

Порядок и состав вахты на судне определяет капитан. Вахтенный помощник капитана обязан инструктировать состав вахты, чтобы обеспечить ее несение с соблюдением требований безопасности, включая надлежащее наблюдение.

Вахтенный помощник, сдающий вахту, должен проинформировать заступающего на вахту о следующем:

-распоряжениях капитана по вахте;

-глубине у причалов, осадке судна, уровне и времени полной и малой воды, состоянии швартовов, положении якорей и количестве вытравленной якорь-цепи, особенностях стоянки, связанных с обеспечением безопасности судна и эксплуатационной деятельности;

-назначенном времени выхода судна в рейс, готовности главного двигателя;

 - уровне воды в балластных танках и льялах, распределении судовых запасов воды, топлива и смазочных масел по танкам и цистернам, крене и дифференте;

-сигналах и огнях, выставленных на судне;

-судовых и ремонтных работах, особо обратив внимание на работы, ведущиеся на открытых палубах, с забортной арматурой, трубопроводами и с применением открытого огня;

-производстве грузовых операций, характере, количестве и размещении груза, погруженного или оставшегося на судне, открытых люках и горловинах;

-наличии плавсредств у борта и на бакштове;

-наличии на борту капитана, командного состава, количестве членов экипажа, присутствии и местонахождении остальных лиц, не входящих в состав экипажа;

-состоянии противопожарных средств;

-специальных портовых правилах;

-способах связи между судном и берегом, портовыми властями на случай возникновения аварийной обстановки или необходимости оказания помощи;

-мерах по предупреждению загрязнения окружающей среды.

Вахтенному механику подчиняются вахтенный электромеханик (механики других специализаций), отвечающий за работу вверенного ему подразделения и исправность технических средств своего заведования.

 Получив от вахтенного помощника капитана информацию о предстоящей работе судна в особых условиях (вход в порт и выход из него, следование в узкостях, плавание в районах интенсивного судоходства, подход к берегам и опасным местам, плавание в условиях ограниченной видимости, во льдах, швартовные операции и т.д.), обязан вызвать на пост управления главной силовой установкой главного (старшего) механика и старшего электромеханика (электромеханика).

Главный (старший) механик может покинуть пост управления главной силовой установкой только с разрешения капитана судна, а старший электромеханик (электромеханик) - с разрешения главного (старшего) механика. Во время сдачи вахты должен ознакомить принимающего вахту со всеми сведениями, имеющими существенное значение для эксплуатации энергетической установки, в частности:

-способом управления главными двигателями;

-работами по техническому обслуживанию и ремонту, выполняемыми в машинных помещениях;

-особыми распоряжениями и инструкциями главного (старшего) механика и вахтенного помощника капитана об эксплуатации главных и вспомогательных механизмов и судовых систем;

-специальными распоряжениями о сбросе загрязненной воды;

-неисправностями технических средств, работа которых до устранения неполадок не допускается;

-остатками воды в балластных, сливных, сточных цистернах, а также специальными указаниями об использовании или удалении их содержимого;

-специальными режимами использования технических средств из-за неисправностей оборудования или неблагоприятных условий плавания.

Литература

1. А.Г. Винницкий, Л.А. Козырь «Рекомендации вахтенному помощнику капитана», М., Транспорт, 1991
2. Л.Р. Аксютин и др. «Справочник капитана дальнего плавания», М., Транспорт, 1988
3. МППСС - 72